TEXTE
50/2017

Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen

Abschlussbericht

Für Mensch & Umwelt

Umwelt Bundesamt

TEXTE 50/2017

Umweltforschungsplan des
Bundesministeriums für Umwelt,
Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Forschungskennzahl 3714 33 315 0
UBA-FB 002519

Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen

von

Knut Sander, Lukas Wagner
Ökopol GmbH, Hamburg

Apl. Prof. Dr. jur. Dr. rer. pol. Joachim Sanden
Leuphana Universität Lüneburg, Lüneburg

Henning Wilts
Wuppertal Institut, Wuppertal

weitere Projektpartner:

e-car GmbH, RETEK AG, Wolfgang Kaerger Umweltberatung

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Impressum

Herausgeber:
Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
info@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

/umweltbundesamt.de
/umweltbundesamt

Durchführung der Studie:
Ökopol GmbH
Nernstweg 32 – 34
22765 Hamburg

Abschlussdatum:
Februar 2017

Redaktion:
Fachgebiet III 1.2 Rechtsangelegenheiten, Vollzug ElektroG und BattG
Matthias Jung

Publikationen als pdf:
http://www.umweltbundesamt.de/publikationen

ISSN 1862-4359

Dessau-Roßlau, Juni 2017

Das diesem Bericht zu Grunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit unter der Forschungskennzahl 3714 33 315 0 finanziert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Kurzbeschreibung

Jährlich werden in Deutschland rund 8 Millionen Personenkraftwagen (Pkw) außer Betrieb gesetzt, von denen rund 3 Millionen als endgültig außer Betrieb gesetzt betrachtet wurden. Aus den verfügbaren statistischen Quellen ließ sich der Verbleib von jährlich gut 1 Million der endgültig außer Betrieb gesetzten Pkw in Deutschland nicht belegen. Gegenstand des Forschungsvorhabens war die möglichst weitgehende Schließung dieser ‚statistischen Lücke'. Hierfür wurden der Status Quo sowie die Ursachen der statistischen Lücke intensiv über Expertengespräche, Workshops, Primärerhebungen, Datenbankauswertungen und Literaturrecherchen analysiert und die Verbleibswege in Szenarien systematisiert.

Im Ergebnis zeigte sich, dass die Anzahl der zugrunde gelegten Außerbetriebsetzungen erhöht werden musste, da N1-Fahrzeuge bisher nicht erfasst wurden (0,36 Mio. Fz.). Die korrigierte Berechnung der Anzahl endgültig außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge ergab eine Minderung der Lücke um 0,52 Mio. Fahrzeuge. Lücken im Informationsfluss ausländischer Zollausgangsstellen waren die Ursache für eine Lücke von rund 0,21 Mio. Fahrzeugen. Vor dem Hintergrund dieser und der weiteren Ergebnisse konnte die statistische Lücke weitestgehend geschlossen werden. Datenunsicherheiten bestehen insbesondere bei den Verbleibswegen der nicht-anerkannten Demontage im In- und Ausland.

Die Studie entwickelt unter Berücksichtigung der aufgezeigten Ursachen der statistischen Lücke Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Situation. Die zukünftige Verbesserung der Datenlage soll mit Maßnahmen auf zwei Ebenen erreicht werden:

- Maßnahmen zur Verbesserung der Statistiken und Informationsflüsse,
- Maßnahmen zur Steuerung der Fahrzeuge in besser dokumentierte Verbleibswege. Hierzu gehören beispielsweise die Stärkung des Vollzugs gegen nicht anerkannte Demontage, die Verbesserung der Abgrenzung zwischen Altfahrzeug und Gebrauchtwagen sowie die Stärkung des Verwertungsnachweises.

Abstract

Around 8 million passenger cars are decommissioned annually in Germany. 3 million of those cars are permanently decommissioned. From the available statistical sources, it was not possible to account for the whereabouts of about 1 million of the permanently decommissioned passenger cars in Germany each year. With this background the subject-matter of the research project was the closure of this 'statistical gap' to the maximum extent possible. For this, the status quo and the reasons for the statistical gap have been analysed in depth based on expert discussions, workshops, field research, evaluation of data bases and literature research and systemised in scenarios.

As a result the number of decommissioning has been increased by 0.36 million cars due to missing N1-vehicles in recent reporting. The correct calculation of permanent decommissioning reduced the gap by about 0.52 million cars. Gaps in the information flow from foreign customs have been responsible for a gap of 0.21 million cars. In combination with additional findings it has been possible to close the gap largely. Systematically the highest data uncertainties are with the whereabouts in non-certified dismantling.

Proposals to optimise the current situation have been elaborated for each of the identified reasons for the statistical gap. Future improvements of the data basis shall be achieved by measures in two areas:

- Measures to improve statistics and information flows,
- Measures to steer vehicles in better documented whereabouts. This is for example strengthening of the enforcement against non-certified dismantling of vehicles, improving the differentiation

between end of life vehicles and second hand cars and the strengthening of the certificate of destruction.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 12
Tabellenverzeichnis 15
Abkürzungsverzeichnis 19
Zusammenfassung 25
Summary 47
1 Einführung 69
1.1 Angewandte Methodik 69
1.1.1 AP1: Recherche – Verfügbare Daten, rechtlicher Rahmen und Akteure 69
1.1.2 AP 2 Ursachen der Datenlücke 70
1.1.3 AP 3 Verbleib Fahrzeuge in einem Referenzjahr 70
1.1.4 AP 4 Mögliche Lösungsvorschläge, Maßnahmen/Instrumente 70
1.1.5 AP 5 Praktische Erhebungen, Workshops, Begleitkreis 70
1.2 Gliederung des Berichts 71
2 Derzeit verfügbare Daten - Status Quo der Erfassung von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen in Deutschland 72
3 Szenarien zum Verbleib von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen 74
3.1 Szenarien zum inländischen Verbleib 75
3.1.1 Szenario 1: Spätere Wiederanmeldung des Fahrzeugs in Deutschland 75
3.1.2 Demontage in einem anerkannten Demontagebetrieb in Deutschland 76
3.1.2.1 Szenario 2: Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in einem anerkanntem Demontagebetrieb mit Verwertungsnachweis 76
3.1.2.2 Szenario 3: Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in einem anerkanntem Demontagebetrieb ohne Verwertungsnachweis bzw. ohne nachträgliche Angabe des Verwertungsnachweis bei der Kfz-Zulassungsstelle 77
3.1.2.3 Mögliche Datenlücken und ihre Ursachen 81
3.1.3 Szenario 4: Verbleib eines Altfahrzeugs in Deutschland in nicht-anerkannter Demontage 83
3.1.4 Szenario 5: Nicht-anerkannte Demontage eines Fahrzeugs in Deutschland und Ausfuhr aus der EU 86
3.2 Szenarien zur Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat 88
3.2.1 Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Wiederanmeldung 88
3.2.1.1 Szenario 6: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten 88
3.2.1.2 Szenario 7: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten 89

3.2.1.3 Mögliche Datenlücken und ihre Ursachen 91
3.2.2 Verbringung in andere EU-Mitgliedstaaten ohne Wiederanmeldung 94
3.2.2.1 Szenario 8: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten 94
3.2.2.2 Szenario 9: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten 95
3.2.2.3 Mögliche Datenlücken und ihre Ursachen 96
3.2.3 Szenario 10: Verbringung des Altfahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Verwertung 99
3.3 Szenarien zur Ausfuhr in einen Nicht-EU-Staat 100
3.3.1 Ausfuhr des Fahrzeugs als Gebrauchtfahrzeug in Nicht-EU-Staaten 100
3.3.1.1 Szenario 11: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten 100
3.3.1.2 Szenario 12: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle unterschritten 101
3.3.1.3 Szenario 13: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle unterschritten 102
3.3.1.4 Szenario 14a: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; Variante a): Zollanmeldung in Deutschland 103
3.3.1.5 Szenario 14b: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; Variante b): Zollanmeldung im anderen EU-Mitgliedstaat 104
3.3.1.6 Mögliche Datenlücken und ihre Ursachen 107
3.3.2 Szenario 15: Verbringung des Altfahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat zur Entsorgung/Verwertung 109
3.4 Sonstige Szenarien 111
3.4.1 Szenario 16: Verbleib des Fahrzeugs auf nicht-öffentlichem Gelände 111
3.4.2 Szenario 17: Diebstahl des Fahrzeugs 112
3.4.3 Szenario 18: Verwertung des Altfahrzeugs in einem EU-Mitgliedstaat nach dortigem Unfall, Panne o. Ä. 113
3.5 Zusammenfassung 114
4 Beschreibung des rechtlichen Rahmens 115
4.1 Zulassungsrecht für Kraftfahrzeuge 115
4.1.1 Grundlagen der Außerbetriebsetzung 116
4.1.1.1 Außerbetriebsetzung 116

4.1.1.2 I-Kfz-Verfahren zur Außerbetriebsetzung 117
4.1.1.3 Gebühren der Außerbetriebsetzung 118
4.1.1.4 Zusammenhang von Außerbetriebsetzung und Steuerpflicht 118
4.1.2 Vorgänge nach der Außerbetriebsetzung ... 119
4.1.3 Zuständigkeit für das Zulassungsrecht und Vollzug des Kfz-Zulassungsrechts ... 120
4.1.4 Exkurs: Verfahren bei Außerbetriebssetzung mit Verwertungsnachweis sowie Anmeldung von Gebrauchtfahrzeugen in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten ... 121
4.2 Kreislaufwirtschaftsrecht ... 125
4.2.1 Einordnung als Abfall im Grundsätzlichen ... 125
4.2.2 Abgrenzung von Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug im Einzelfall ... 129
4.2.3 Exkurs zur österreichischen Rechtslage im Abfallrecht ... 135
4.2.4 Die AltfahrzeugV, Konsequenzen der Abfalleigenschaft von Altfahrzeugen und Anforderungen an anerkannte Demontagebetriebe ... 136
4.2.5 Kreislaufwirtschaftsrecht und Vollzug ... 140
4.3 Straßenverkehrsrecht und Straßenrecht ... 140
4.4 Abfallverbringungsrecht ... 141
4.4.1 Basler Übereinkommen, OECD-Beschluss sowie EU-Recht ... 141
4.4.2 Exkurs: Verfahrensweise in Österreich ... 143
4.4.3 Zulässigkeit der Verbringung von Altfahrzeugen und behördliche Zuständigkeiten gemäß deutschem AbfVerbrG ... 143
4.5 Zoll- und Außenhandelsrecht ... 145
4.5.1 Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen in einen anderen EU-Mitgliedstaat ... 145
4.5.2 Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen in einen Nicht-EU-Staat (Rechtslage für das Referenzjahr 2013) ... 146
4.5.2.1 Entwicklung des neuen Zoll- und Außenhandelsrechts und Übergang alte zu neue Rechtslage 147
4.5.2.2 Zoll und Außenhandelsrecht im Untersuchungszeitraum 149
4.5.2.3 Informationsfluss beim einstufigen Verfahren und Zollausgangsstelle außerhalb von Deutschland 153
4.5.2.4 Ausfuhrkennzeichen und FIN 154
4.5.2.5 Steuerliche Fragen 154
4.5.3 Zuständigkeit für Warenverbringung und Besteuerung ... 155
4.6 Anlagenrecht ... 155
4.6.1 Demontagebetriebe und Schredderanlagen ... 155
4.6.2 Kfz-Werkstätten ... 160

4.6.2.1 Exkurs: Genehmigungsanforderungen für Kfz-Werkstätten 160
4.6.2.2 Möglichkeiten der Behandlung von Altfahrzeugen ohne Anerkennung als Demontagebetrieb nach der Altfahrzeugverordnung 163
4.6.3 Ordnungs- (und Straf-)recht (Vorgehen bei Demontage in nicht-anerkannten Betrieben, bei illegaler Verbringung, bei unerlaubter Lagerung von Altfahrzeugen etc.) ... 164
4.6.3.1 Strafrecht 164
4.6.3.2 Ordnungswidrigkeitenrecht nach der AltfahrzeugV und sonstigen Normen 165
4.7 Versicherungsrecht ... 166
4.8 Rechtliche Grundlagen der statistischen Erhebungen ... 167
4.8.1 Fahrzeugregister (Bestand, Außerbetriebsetzung, Wiederanmeldung) ... 167
4.8.2 Abfallstatistiken ... 169
4.8.3 Exportbezogene Statistiken ... 170
4.8.4 Diebstahlstatistik ... 172
4.9 Datenschutzrecht ... 172
4.9.1 Anknüpfungspunkt Fahrzeugidentifikationsnummer ... 172
4.9.2 Erhebung der Fahrzeugidentifikationsnummer durch die Wirtschaft ... 173
4.9.3 Erhebung der Fahrzeugidentifikationsnummer durch die Behörden ... 176
4.10 Zusammenfassung zu den Rechtsfragen ... 178
4.10.1 Überblick Rechtsrahmen ... 178
4.10.2 Fazit ... 187
4.11 Weitere Ausführungen zu bestimmten Instrumenten ... 188
4.11.1 Paradigmenwechsel im Zulassungsrecht ... 188
4.11.2 Verbleibsnachweis ... 189
4.11.3 Finanzielle Anreize ... 190
4.11.4 Schweizer Schema zur Beurteilung von Unfallfahrzeugen ... 191
5 Tatsächlicher Verbleib der Fahrzeuge im Referenzjahr 2013 ... 192
5.1 Endgültig außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge ... 192
5.1.1 Methodische Erläuterungen ... 193
5.1.2 Ergebnisse ... 197
5.2 Ausfuhr als Gebrauchtfahrzeuge ... 203
5.2.1 Ausfuhr als Gebrauchtfahrzeug in einen Nicht-EU-Staat ... 203
5.2.1.1 Auswertung der statistischen Angaben des Zolls 204
5.2.1.2 Statistische Ausfuhrerfassung von letztmalig in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen 210
5.2.2 Verbringung als Gebrauchtfahrzeug in einen EU-Mitgliedstaat ... 217

5.2.3 Verbringung als Gebrauchtfahrzeug in einen EU-Mitgliedstaat ohne dortige Wiederanmeldung ... 222
5.3 Anerkannte und nicht-anerkannte Demontage im In- und Ausland ... 223
5.3.1 Demontage in anerkannten Demontagebetrieben in EU-Mitgliedstaaten ... 223
5.3.2 Demontage in anderen als anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland ... 224
5.3.2.1 Auswertung des Fragebogens an anerkannte Demontagebetriebe zur nicht-anerkannten Demontage in Deutschland 224
5.3.2.2 Erhebung von Ersatzteilverkäufen im Internet 239
5.3.2.3 Eingang von Restkarossen bei Schredderanlagen 240
5.3.3 Demontage in anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland ... 243
5.4 Zusammenfassung der aktualisierten Datengrundlage ... 244
6 Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge ... 254
6.1 Anteil der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge ... 254
6.2 Ausfuhr in Nicht-EU-Staaten ... 256
6.3 Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen zur Wiederanmeldung in anderen EU-Mitgliedstaaten ... 261
6.4 Nicht-anerkannte Demontage in anderen EU-Mitgliedstaaten ... 264
6.4.1 Verhinderung der nicht-notifizierten Verbringung ... 264
6.4.2 Vollzug in anderen EU-Mitgliedstaaten ... 265
6.5 Demontage in anderen als anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland ... 267
6.5.1 Vollzug gegen die nicht anerkannte Demontage ... 267
6.5.2 Verbesserung der Erkenntnislage durch stichprobenhafte Überwachung der Eingangsmengen von Schredderanlagen in Deutschland ... 270
6.6 Demontage in anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland ... 272
6.7 Übergeordnete Ansatzpunkte ... 273
6.7.1 Verwertungsnachweis ... 273
6.7.2 Abgrenzung Gebrauchtfahrzeug - Altfahrzeug ... 279
6.7.3 Online-Handel ... 285
6.7.4 Sonstige Ansatzpunkte ... 287
6.8 Zusammenfassung der Empfehlungen ... 288
7 Quellenverzeichnis ... 303
8 Anhang ... 318
8.1 Anhang 1: Verwendete Fragebögen bei Interviews mit Behörden und anerkannten Demontagebetrieben in Mitgliedstaaten ... 318
8.2 Anhang 2: Fragebogen zum Verbleib von (Alt)Fahrzeugen ... 320

8.3 Anhang 3: Verteilungen der Variablen aus dem Fragebogen zur nicht-anerkannten Demontage in Kombination mit dem Marktauftreten 326

8.3.1 Verteilung der Art der Fahrzeugwerbung nach Marktauftreten in Anzahl und in Prozent 327

8.3.2 Verteilung der Fahrzeugherkunft nach Marktauftreten in Anzahl und Prozent..... 328

8.3.3 Verteilung der Konkurrenz bei der Fahrzeugbeschaffung nach Marktauftreten in Anzahl und Prozent 329

8.3.4 Verteilung der Absatzkanäle der Ersatzteile nach Marktauftreten in Anzahl und Prozent 330

8.3.5 Verteilung der Absatzkanäle der Restkarossen nach Marktauftreten in Anzahl und Prozent 331

8.4 Anhang 4: Verwendeter Interviewleitfaden für Interviews mit Akteuren aus Mitgliedstaaten 332

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die Projektstruktur.....25

Abbildung 2: Verbleib von als endgültig außer Betrieb gesetzt betrachteter Pkw in Deutschland im Jahr 2013 in Mio. Stück 26

Abbildung 3: Schematischer Überblick über Szenarien zum Verbleib von Fahrzeugen.....27

Abbildung 4: Fahrzeugströme der Klassen M1 und N1 im Jahr 2013 in Mio. Stück – Aktualisierung 30

Figure 5: Project structure overview.....47

Figure 6: Whereabouts of passenger cars considered to be permanently decommissioned in Germany in 2013, in million units 48

Figure 7: Schematic overview of scenarios concerning the whereabouts of vehicles.....48

Figure 8: Flows of M1 and N1 class vehicles in 2013 specified in million units – update 52

Abbildung 9: Übersicht über die Projektstruktur.....69

Abbildung 10: Verbleib von als endgültig außer Betrieb gesetzt betrachteter Pkw in Deutschland im Jahr 2013 in Mio. Stück 72

Abbildung 11: Verbleib von als endgültig außer Betrieb gesetzt betrachteter Pkw in Deutschland in den Jahren 2009 bis 2012 in Mio. Stück 73

Abbildung 12: Schematischer Überblick über Szenarien zum Verbleib von Fahrzeugen.....74

Abbildung 13: Szenario 2 ‚Verwertung des Fahrzeugs in Deutschland in anerkanntem Demontagebetrieb mit Verwertungsnachweis‘ 76

Abbildung 14: Szenario 3 ‚Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in anerkanntem Demontagebetrieb ohne Ausstellung eines Verwertungsnachweises‘ 78

Abbildung 15: Szenario 3 ‚Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in anerkanntem Demontagebetrieb mit Ausstellung eines Verwertungsnachweises, aber ohne Weiterleitung an die Kfz-Zulassungsstellen‘.....78

Abbildung 16: Varianten des Szenarios 3 ‚Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in anerkanntem Demontagebetrieb ohne Verwertungsnachweis‘ 79

Abbildung 17: Szenario 4 ‚Nicht-anerkannte Demontage in Deutschland‘ 83

Abbildung 18: Szenario 6 ‚Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat und Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten‘.....89

Abbildung 19: Szenario 7 ‚Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat und Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten‘.....90

Abbildung 20: Szenario 8 ‚Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten' 94

Abbildung 21: Szenario 9 ‚Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten' 95

Abbildung 22: Szenario 10 ‚Verbringung des Altfahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Verwertung' 99

Abbildung 23: Szenario 11 ‚Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten' 100

Abbildung 24: Szenario 12 ‚Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle unterschritten' 101

Abbildung 25: Szenario 13 ‚Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle unterschritten'.....102

Abbildung 26: Szenario 14a , Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; Variante a): Zollanmeldung in Deutschland' 103

Abbildung 27: Szenario 14b , Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; Variante b): Zollanmeldung im anderen EU-Mitgliedstaat' 105

Abbildung 28: Szenario 15 , Verbringung des Altfahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat zur Entsorgung/Verwertung'.....110

Abbildung 29: Überblick über das Niederländische Registrierungssystem 122

Abbildung 30: Abfallbegriff nach § 3 Abs. 1 KrWG (Übergang Gebrauchtfahrzeug/Altfahrzeug).....127

Abbildung 31: Anzahl ausgeführter Gebrauchtfahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1 aus Deutschland nach Zielland 2013 206

Abbildung 32: Werteverteilung der in Nicht-EU-Staaten ausgeführten Kfz der Fahrzeugklassen M1 und N1 im Jahr 2013.....207

Abbildung 33: Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1 und N1 aus Deutschland in Nicht-EU-Länder nach Ausgangszollstelle und Hubraum im Jahr 2013.....208

Abbildung 34: Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1 und N1 aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten nach Ausfuhrzollstelle und Hubraum im Jahr 2013.....209

Abbildung 35: Top 10 der Ausfuhrzollstellen von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland mit Ausgangszollstelle Antwerpen im Jahr 2013 mit Angabe der Anzahl der ausgeführten Fahrzeuge und Anteil in Prozent.....211

Abbildung 36: TOP 15 der ausländischen Ausgangszollstellen für Gebrauchtfahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1 aus Deutschland im Jahr 2013 (ohne Antwerpen) 212

Abbildung 37: Verteilung der TOP 15 ausländischen Ausgangszollstellen für Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland der Fahrzeugklassen M1 und N1 im Jahr 2013 (ohne Antwerpen) 213

Abbildung 38: Angaben über die geschätzte Anzahl an nicht-anerkannten Demontagebetrieben im Umfeld der Antwortenden 226

Abbildung 39: Angaben über den geschätzten Fahrzeugdurchsatz pro nicht-anerkanntem Demontagebetrieb und Jahr in Prozent 227

Abbildung 40: Angaben über die geschätzte Anzahl der Fahrzeuge, die in nicht-anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland pro Jahr demontiert werden 228

Abbildung 41: Angaben über die Art der Fahrzeugwerbung in Prozent..... 229

Abbildung 42: Angaben über Bezug der Fahrzeuge in Prozent 229

Abbildung 43: Angaben über Konkurrenz bei der Beschaffung von Fahrzeugen in Prozent..... 230

Abbildung 44: Angaben über Absatzkanäle für bei der nicht-anerkannten Demontage gewonnene Ersatzteile in Prozent 231

Abbildung 45: Angabe über Absatzkanäle der nicht-anerkannten Demontagebetriebe für Restkarossen in Prozent 231

Abbildung 46: Angaben über das Marktauftreten der nicht-anerkannten Demontagebetriebe in Prozent 232

Abbildung 47: Verteilung des Fahrzeugdurchsatzes nach Marktauftreten in Prozent..... 234

Abbildung 48: Vergleich der Massen und Anzahlen im Input und Output von anerkannten Demontagebetrieben und Schreddern 242

Abbildung 49: Fahrzeugströme der Fahrzeugklassen M1 und N1 im Jahr 2013 in Mio. Stück – Aktualisierung 252

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über die aktualisierten Daten zum Fahrzeugverbleib mit den jeweiligen Datenquellen 28

Tabelle 2: Effekte der aktualisierten Daten auf die statistische Lücke (M1- und N1-Fahrzeuge) 31

Tabelle 3: Überblicksdarstellung der Empfehlungen zur Schließung der statistischen Lücke 34

Table 4: Overview of the updated data regarding the whereabouts of vehicles with the respective data sources 50

Table 5: Effects of the updated data on the statistical gap (M1 and N1 vehicles) 53

Table 6: Overview of the recommendations for closing the statistical gap 56

Tabelle 7: Außerbetriebsetzung (AuBS) des Fahrzeugs mit späterer Wiederanmeldung in Deutschland 75

Tabelle 8: Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in einem anerkannten Demontagebetrieb mit Verwertungsnachweis 76

Tabelle 9: Außerbetriebsetzung des Altfahrzeugs ohne Verwertungsnachweis mit Verwertung in Deutschland in einem anerkannten Demontagebetrieb 79

Tabelle 10: Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in nicht-anerkannter Demontage 84

Tabelle 11: Nicht-anerkannte Demontage des Fahrzeugs in Deutschland und Ausfuhr in einen Nicht-EU-Staat 87

Tabelle 12: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat zur Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten 89

Tabelle 13: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten 90

Tabelle 14: Vergleich der Wiederanmeldungen über das REGINA-System mit der Intrahandelsstatistik der europäischen Mitgliedstaaten 2013 91

Tabelle 15: Vergleich der Wiederanmeldungen über das REGINA-System mit der Handelsstatistik ausgewählter Nicht-EU-Staaten 2013 92

Tabelle 16: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten 95

Tabelle 17: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten 96

Tabelle 18: Verbringung des Altfahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat mit Zweck der Verwertung 99

Tabelle 19: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten 101

Tabelle 20: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat mit dem Zweck der Wiederanmeldung – Wertgrenze unterschritten 102

Tabelle 21: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat mit Durchfuhr durch anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle unterschritten 103

Tabelle 22: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat; Variante – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; a): Zollanmeldung in Deutschland 104

Tabelle 23: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; Variante b: Zollanmeldung in anderem EU-Mitgliedstaat 105

Tabelle 24: Gebrauchtfahrzeugausfuhren in der Außenhandelsstatistik im Jahr 2013 für EU-Mitgliedstaaten und Nicht-EU-Staaten 107

Tabelle 25: Verbringung des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat mit dem Zweck der Entsorgung/Verwertung.....110

Tabelle 26: Verbleib des Fahrzeugs auf nicht-öffentlichem Gelände 111

Tabelle 27: Diebstahl des Fahrzeugs.....112

Tabelle 28: Verwertung des Altfahrzeugs im EU-Ausland nach dortigem Unfall oder Panne 113

Tabelle 29: Gebühren nach Nr. 224 der Anlage zur GebOSt für Außerbetriebsetzungen 118

Tabelle 30: Schwellenwerte für das einstufige und das mündliche Verfahren der Ausfuhrerklärung bei der kommerziellen Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen.....150

Tabelle 31: Genehmigungsbedürftige Anlagen nach BImSchG: Schredderanlagen und Altfahrzeugdemontagebetriebe.....156

Tabelle 32: Genehmigungsbedürftige Anlagen nach BImSchG: Lagerung von Eisen- und Nichteisenschrotten, einschließlich Autowracks (sog. Vormateriallager) 157

Tabelle 33: Wesentliche Einzelvorschriften, die den Verbleib von Altfahrzeugen beeinflussen können.....179

Tabelle 34: Mitteilungen an das ZFZR.....193

Tabelle 35: Anzahl der AuBS zu M1-Fahrzeugen sowie M1-Fahrzeuge nach Anzahl ihrer AuBS in 2010 und 2014 196

Tabelle 36: Anzahl der AuBS zu N1-Fahrzeugen sowie N1-Fahrzeuge nach Anzahl ihrer AuBS in 2010 und 2014 196

Tabelle 37: M1-Fahrzeuge mit AuBS in 2010.....198

Tabelle 38: M1-Fahrzeuge mit ZFZR-Folgemitteilung im Zeitraum AuBS + 4 Jahre 199

Tabelle 39: N1-Fahrzeuge mit AuBS in 2010 200

Tabelle 40: N1-Fahrzeuge mit ZFZR-Folgemitteilung im Zeitraum AuBS + 4 Jahre 201

Tabelle 41: In BMUB und UBA (2015) veröffentliche und neu ermittelte Zahlen zum Verbleib von Altfahrzeugen der Fahrzeugklasse M1 in 2013 202

Tabelle 42: In BMUB und UBA (2015) und neu ermittelte Zahlen zum Verbleib von Altfahrzeugen der Fahrzeugklasse N1 in 2013 202

Tabelle 43: Relevante Warennummern für die Erfassung von Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1 und N1 in der Außenhandelsstatistik und Anzahl der in Nicht-EU-Staaten ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1 nach Destatis und dem deutschen Zoll 204

Tabelle 44: Zuschätzung an Gebrauchtfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1 und N1 aus Deutschland mit einem Fahrzeugwert ‹3.000 € am Beispiel Polens 214

Tabelle 45: Vergleich der anteiligen Fahrzeugwerte über die verschiedenen Ausgangsländer 216

Tabelle 46: Mitteilungen aus dem Ausland 2014 über dort erneut zugelassene Fahrzeuge, die zuvor in Deutschland zugelassen waren 218

Tabelle 47: Vergleich REGINA-Meldungen und Handelsstatistik-Meldungen für andere Länder 219

Tabelle 48: Aktualisierte Werte für die Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen in EU-Staaten unter Nutzung der verfügbaren Datenquellen und ergänzenden begründeten Zuschätzungen 221

Tabelle 49: Verbesserungsvorschläge der Befragten 235

Tabelle 50: Zusammenfassende Darstellung der Erhebung von Verkäufen gebrauchter Ersatzteile bei ebay 239

Tabelle 51: Übersicht über die aktualisierten Daten zum Fahrzeugverbleib mit den jeweiligen Datenquellen 245

Tabelle 52: Effekte der aktualisierten Daten auf die statistische Lücke (M1- und N1-Fahrzeuge) 253

Tabelle 53: Vorschläge zur Aktualisierung des Anteils der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge 256

Tabelle 54: Bewertung der Vorschläge zur Aktualisierung des Anteils der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge 256

Tabelle 55: Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen in Nicht-EU-Staaten 258

Tabelle 56: Bewertung der Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen in Nicht-EU-Staaten 258

Tabelle 57: Vorschläge zur Vermeidung von Fehl- und Nichtdeklarationen beim Zoll bei der Ausfuhr 260

Tabelle 58: Bewertung der Vorschläge zur Vermeidung von Fehl- und Nichtdeklarationen beim Zoll bei der Ausfuhr 260

Tabelle 59: Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen in EU-Mitgliedstaaten 263

Tabelle 60: Bewertung der Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen in EU-Mitgliedstaaten 263

Tabelle 61: Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Verbringung von Gebraucht- und Altfahrzeugen in EU-Mitgliedstaaten 266

Tabelle 62: Bewertung der Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Verbringung von Gebraucht- und Altfahrzeugen in EU-Mitgliedstaaten 266

Tabelle 63: Vorschläge zum Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage 269

Tabelle 64: Bewertung der Vorschläge zum Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage 270

Tabelle 65: Vorschläge zur Überwachung von Schredderanlagen 271

Tabelle 66: Bewertung der Vorschläge zur Überwachung von Schredderanlagen 272

Tabelle 67: Vorschläge zum Vollzug gegen statistisch nicht erfasste Demontage in anerkannten Demontagebetrieben 273

Tabelle 68: Bewertung der Vorschläge zum Vollzug gegen statistisch nicht erfasste Demontage in anerkannten Demontagebetrieben 273

Tabelle 69: Vorschläge zum Verwertungsnachweis 278

Tabelle 70: Bewertung der Vorschläge zum Verwertungsnachweis 278

Tabelle 71: Vorschläge zur Abgrenzung bei der Ausfuhr 284

Tabelle 72: Bewertung der Vorschläge zur Abgrenzung bei der Ausfuhr 284

Tabelle 73: Vorschläge zum Online-Handel und Restwertbörsen 286

Tabelle 74: Bewertung der Vorschläge zum Online-Handel und Restwertbörsen 287

Tabelle 75: Vorschläge zu sonstigen Ansatzpunkten 288

Tabelle 76: Bewertung der Vorschläge zu sonstigen Ansatzpunkten 288

Tabelle 77: Überblicksdarstellung der Empfehlungen zur Schließung der statistischen Lücke 289

Tabelle 78: Auflistung empirischer Quellen 316

Tabelle 79: Übersicht über im Projekt durchgeführte Workshops 317

Abkürzungsverzeichnis

a. A.	anderer Ansicht
AbfallR	Zeitschrift für Abfallrecht
AbfVerbrG	Abfallverbringungsgesetz
Abg.	Abgeordnete(r)
ABl.	Amtsblatt der EU
Abs.	Absatz
AbwV	Abwasserverordnung
AES	Automated Export System, englisch für: automatisiertes Exportsystem
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AFZ	Altfahrzeug
AfZSt	Ausfuhrzollstelle
AgZSt	Ausgangszollstelle
AHStatDV	Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Statistik des grenzüberschreitenden Warenverkehrs
ALL9	Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9
Allgem. VwV.	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
AltfahrzeugV	Altfahrzeugverordnung
AO	Abgabenordnung
AP	Arbeitspaket
ArGe	Arbeitsgemeinschaft
ARN	Auto Recycling Nederlande, Altfahrzeugentsorgungsorganisation in den Niederlanden
ASYS	Datenverarbeitungssystem zur Abfallüberwachung
ATLAS	Automatisiertes Tarif- und Lokales Zoll-Abwicklungs-System
AuBS	Außerbetriebssetzung
AVV	Abfallverzeichnisverordnung
AWV	Außenwirtschaftsverordnung
Az.	Aktenzeichen
BaFin	Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BauGB	Baugesetzbuch
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BeckOK	Beck´scher OnlineKommentar
BeckRs	Beck Rechtsprechung (Rechtsprechungsservice)
BetrSichV	Betriebssicherheitsverordnung

BfDS	Bundesbeauftragter für den Datenschutz (und Informationstechnologie)
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BKA	Bundeskriminalamt
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Amtliche Entscheidungssammlung des Bundesverfassungsgerichts
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bvse	Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V.
C2C	Customer to customer
CoD	Certificate of Destruction, englisch für: Verwertungsnachweis
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DS	Der Sachverständige (Zeitschrift)
DVO	Durchführungsverordnung
EDIFACT	United Nations Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport
EFTA	European Free Trade Association - Europäische Freihandelsassoziation
EG	Europäische Gemeinschaft
ELV	End-of-life-vehicle, englisch für: Altfahrzeug
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
EReg	Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities
EU	Europäische Union
EUCARIS	European Car and Driving License Information System
EU-MS	EU-Mitgliedstaat
EUR1 / A.TR.	Warenverkehrsbescheinigung EUR.1 ist für den Warenverkehr mit den Staaten, mit denen die EG Freihandels-, Präferenz- bzw. Kooperationsabkommen abgeschlossen hat, sowie mit Staaten und Gebieten, die mit der EG assoziiert sind / Warenverkehrsbescheinigung A.TR. für den Warenverkehr mit der Türkei
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
FIN	Fahrzeugidentifikationsnummer
FKZ	Forschungskennziffer
FuE	Forschung und Entwicklung

Fz	Fahrzeug
FZV	Fahrzeug-Zulassungsverordnung
GBA	Gemeentelijke Basisadministratie
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft
GebOSt	Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
GefStV	Gefahrstoffverordnung
GESA	Gemeinsame Stelle Altfahrzeuge der Bundesländer
GG	Grundgesetz
GUS	Gemeinschaft Unabhängiger Staaten
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
HIS	Hinweis- und Informationssystem
Hrsg.	Herausgeber
i.d.R.	in der Regel
i.V.m.	In Verbindung mit
ICTS	Intrastat (innergemeinschaftliche Handelsstatistik gem. EG-Verordnung Nr. 638/2004)
IED	Industrial Emission Directive, Richtlinie über Industrieemissionen (2010/75/EU)
IKA	Informations-Koordinierende Stelle Abfall DV-Systeme
ImSchZuVO	Verordnung der Landesregierung (Baden-Württemberg) und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über Zuständigkeiten für Angelegenheiten des Immissionsschutzes (Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung)
INPOL	Polizeiliches Informationssystem
J Mater Cycles Waste Manag	Journal for Material Cycles and Waste Management (Zeitschrift)
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
KraftStG	Kraftfahrzeugsteuergesetz
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LBV	Landesbetrieb Verkehr
LG	Landgericht
LKW	Lastkraftwagen
M 1	Fahrzeugklasse für Fahrzeuge der Klasse M (vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge) mit höchstens acht Sitzplätzen zuzüglich des Fahrersitzes.
MS	Mitgliedstaat

MUFV	Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz (Rheinland-Pfalz)
N 1	Fahrzeugklasse für Fahrzeuge der Klasse N (Vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge) mit einer Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen.
n/a	not applicable
NAbfG	Niedersächsisches Abfallgesetz
NachweisV	Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (Nachweisverordnung)
NATOTrStat-VtrG	Gesetz zum NATO-Truppenstatut und zu den Zusatzvereinbarungen
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
Nds.	Niedersächsische(r)
Nds. SOG	Niedersächsisches Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung
NDSG	Niedersächsisches Datenschutzgesetz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
nPA	Neuer Personalausweis
Nr.	Nummer
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NTS-ZA	Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht-Rechtsprechungsreport
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
o. J.	ohne Jahresangabe
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit in Europa
OLG	Oberlandesgericht
ÖSTAT	Österreichisches Statistisches Zentralamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWiG	Ordnungswidrigkeitengesetz
PCB	Polychlorierte Biphenyle
PflichtVersG	Pflichtversicherungsgesetz
PKS	Polizeiliche Kriminalstatistik
Pkw	Personenkraftwagen
Rdnr.	Randnummer
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer, Fahrzeug-Registrierungsorganisation der Niederlande

REGINA	Registration and Information Agreement (Datenbank Internationaler Nachrichtenaustausch über die erneute Zulassung von exportierten und importierten Fahrzeugen)
RL	Richtlinie
S.	Seite, Satz
StGB	Strafgesetzbuch
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
t	Tonne(n)
TA	Technische Anleitung
u.U.	unter Umständen
UBA	Umweltbundesamt
UStAE	Umsatzsteuer-Ausführungserlass
UStatG	Umweltstatistikgesetz
UStDV	Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung
UStG	Umsatzsteuergesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UZK	Unions-Zollkodex
V	Verordnung
VAG	Versicherungsaufsichtsgesetz
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
VerArch	Verwaltungsarchiv (Zeitschrift)
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VN	Verwertungsnachweis
VVA	Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verbringung von Abfällen
VVG	Versicherungsvertragsgesetz
VVUÖ	Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs
VwGH	Österreichischer Verwaltungsgerichtshof
Waste Manag Res	Waste Management & Research (Zeitschrift)
WG	Wertgrenze
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZDK	Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe
ZFZR	Zentrales Fahrzeugregister beim KBA

ZK	Zollkodex
ZK-DVO	Zollkodex-Durchführungsverordnung
ZLS	Zulassungsstelle
ZollverwG	Zollverwaltungsgesetz
ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz	Verordnung über Zuständigkeiten auf den Gebieten des Arbeitsschutzes, Immissionsschutz-, Sprengstoff-, Gentechnik- und Strahlenschutzrechts sowie in anderen Rechtsgebieten
ZustVO-Verkehr	Verordnung über die Zuständigkeiten im Bereich Verkehr

Zusammenfassung

Jährlich werden in Deutschland rund 8 Millionen Personenkraftwagen (Pkw) außer Betrieb gesetzt, von denen rund 3 Millionen als endgültig[1] außer Betrieb gesetzt betrachtet wurden. Aus den vorliegenden statistischen Quellen ließ sich der Verbleib von jährlich gut 1 Million der endgültig außer Betrieb gesetzten Pkw in Deutschland nicht belegen. Gegenstand des Forschungsvorhabens war die möglichst weitgehende Schließung dieser ‚statistischen Lücke'. Die Ziele des Projektes bestanden im Einzelnen in der

- Identifikation möglicher Ursachen der ‚statistischen Lücke',
- Ermittlung, Aufschlüsselung und möglichst weitgehenden Quantifizierung von Informationen zum tatsächlichen Verbleib der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge,
- Erarbeitung von Maßnahmen und Instrumenten, mit denen eine dauerhafte Verbesserung der Datenlage erreicht werden kann.

Die Struktur des Vorhabens folgte der Aufgabenstellung und beinhaltete im Einzelnen die in Abbildung 1 dargestellten Arbeitspakete (AP).

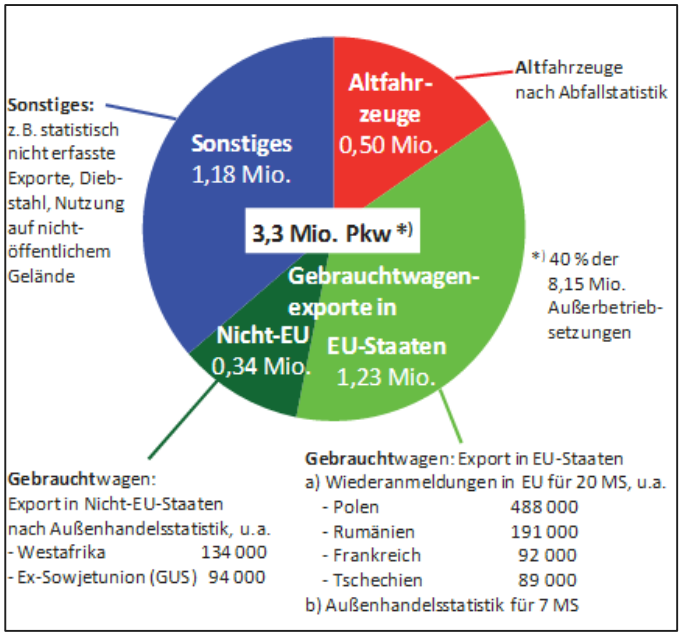
Abbildung 1: Übersicht über die Projektstruktur

Methodisch wurden neben der Analyse von Datengrundlagen und Literaturquellen die relevanten Bereiche des Zulassungsrechts für Kraftfahrzeuge, des Kreislaufwirtschaftsrechts, des Straßenverkehrsrechts und Straßenrechts, des Abfallverbringungsrechts, des Zoll- und Außenhandelsrechts, des Anlagenrechts, des Versicherungsrechts, des Datenschutzrechts sowie der rechtlichen Grundlagen der statistischen Erhebungen dargestellt und analysiert. Es wurden Workshops durchgeführt (z. B. mit Länderbehörden, dem KBA, ARN/RDW, dem ZDK, mit relevanten Stakeholdern zum Thema „Abgrenzung Gebraucht-/Altfahrzeug" sowie zum Thema „Verwertungsnachweis" und mit Mitgliedstaaten (Tschechien)) und Primärdaten erhoben (Fragebogen Demontagebetriebe), Vor-Ort-Termine (z. B. Antwerpen, Hamburg, Essen, Schredder, Demontagebetriebe, Tschechien), Expertengespräche und Telefonkonferenzen durchgeführt, deren Ergebnisse in den Bericht eingeflossen sind.

[1] Der Begriff „endgültig" bedeutet in diesem Kontext, dass die jeweiligen Fahrzeuge nicht wieder angemeldet wurden. Das deutsche Zulassungsrecht kennt keine Unterscheidung zwischen „endgültig" und „vorübergehend" außer Betrieb gesetzt. Es ist insofern nicht im rechtstechnischen Sinne zu verstehen, sondern ist eine Beschreibung der realen Situation. „Endgültig" bezieht sich dabei nur auf die Außerbetriebsetzung in Deutschland. Es ist möglich, dass solche Fahrzeuge ggf. im Ausland wieder in Betrieb gesetzt werden.

Die Ausgangslage zum Verbleib von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen für das Jahr 2013, wie sie z. B. im Bericht des UBA an die EU-Kommission zum Monitoring der Altfahrzeugverwertung enthalten war, ist in der folgenden Abbildung 2 zusammengefasst. Anzumerken ist, dass der genannte UBA-Bericht entsprechend der dafür verfügbaren Datengrundlage nicht für jeden Pfad sowohl Daten zu M1-Fahrzeugen als auch N1-Fahrzeuge berücksichtigte.

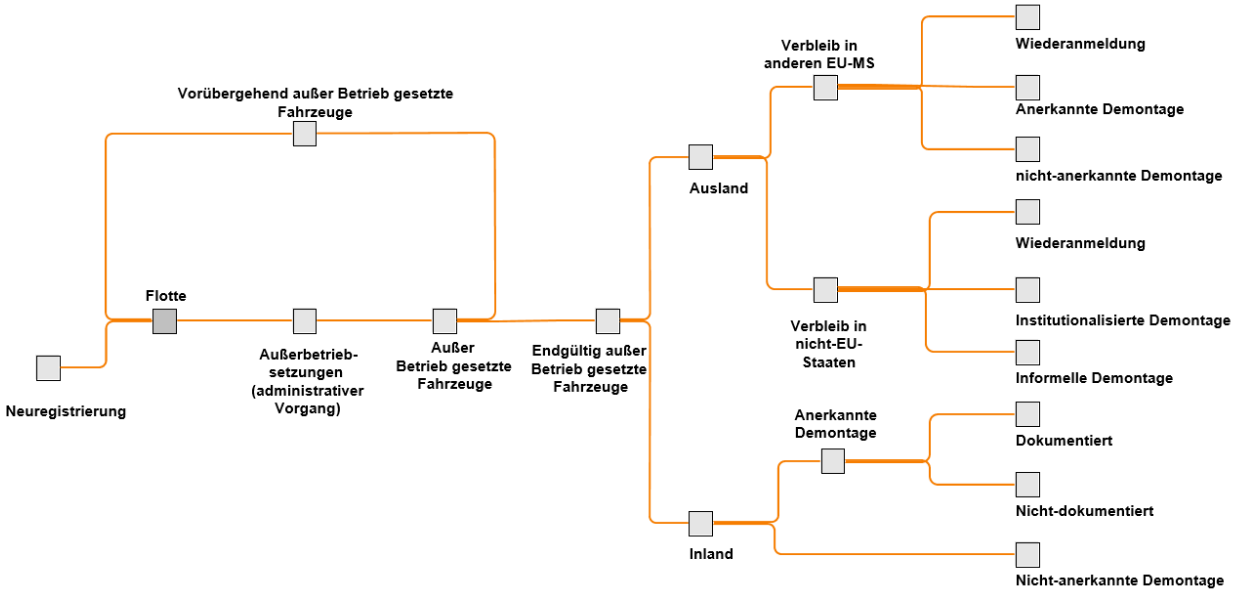
Abbildung 2: Verbleib von als endgültig außer Betrieb gesetzt betrachteter Pkw in Deutschland im Jahr 2013 in Mio. Stück



Quelle: BMUB und UBA (2015); Anmerkung: Durch Rundungsdifferenzen bei der Anzahl der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge geht die Delta-Rechnung zu der statistischen Lücke nicht genau auf. Die eigentliche Anzahl der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge beträgt 3,26 Mio. Fahrzeuge (8,15 Mio.*0,4). „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.

Zur Strukturierung der Untersuchung sowie der Ergebnisdarstellungen erfolgte die Systematisierung der Verbleibswege von Fahrzeugen in Szenarien, die in Abbildung 3 im Überblick dargestellt sind.

Abbildung 3: Schematischer Überblick über Szenarien zum Verbleib von Fahrzeugen



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

Tabelle 1 stellt die aktualisierte Datengrundlage nach verfügbaren Datenquellen differenziert dar und zeigt die Datensituation der jeweiligen Fahrzeugströme auf.

Tabelle 1: Übersicht über die aktualisierten Daten zum Fahrzeugverbleib mit den jeweiligen Datenquellen

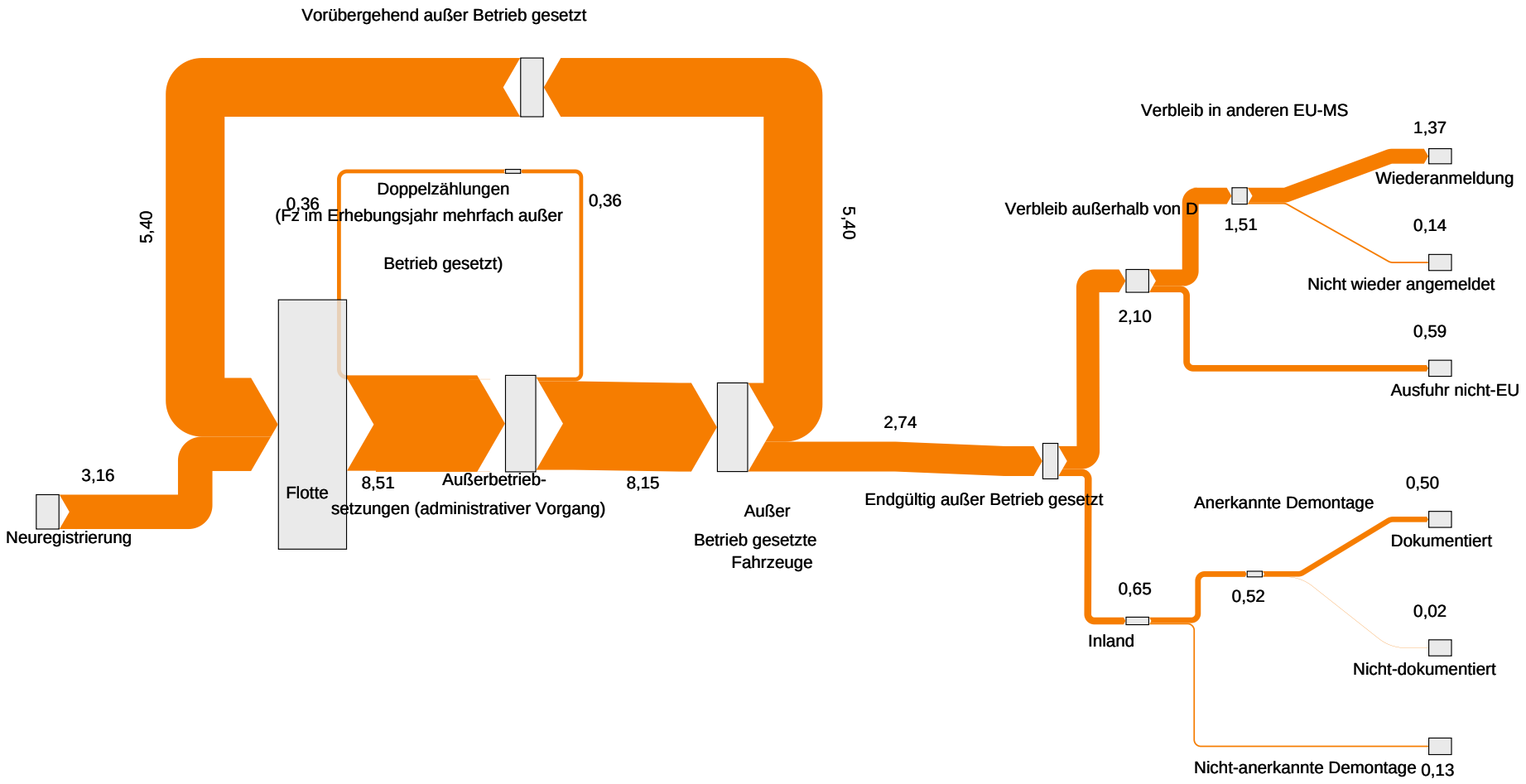
Datenbereich	Teilbereich	Anzahl Fahrzeuge (2013)
Gesamtanzahl Außerbetriebsetzungen	Keine Unterteilung	**8.511.472** (*1)
Gesamtanzahl außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge	Keine Unterteilung	**8.146.925**
Gesamtanzahl endgültig außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge	Keine Unterteilung	**2.743.665**
Anzahl verwertete Altfahrzeuge in anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland	Statistisch belegte Anzahl Altfahrzeuge	500.322 (*2)
	Statistisch erfasste Verwertungsnachweise	47.973 Fz mit VN (Überschneidung mit Destatis)
	Zuschätzung für nicht dokumentierte AFZ-Demontagen	20.000
	Gesamt inklusive Zuschätzung	**520.000**
Notifizierte Altfahrzeuge aus Deutschland zur Verwertung im Ausland	Keine Unterteilung	**0** (*3)
Anzahl der in nicht-anerkannten Betrieben In Deutschland behandelten Altfahrzeuge	Keine Unterteilung	**Zuschätzung: 130.000**
Verbrachte Gebrauchtfahrzeuge in EU-MS zur Wiederanmeldung	›WG (*4)	145.349 (*5)
	Wiederanmeldungen in EU-MS	1.215.945
	Statistisch belegt, Summe	1.232.987 (tlw. Überschneidungen) (*6)
	Zuschätzung	137.000
	Gesamt inklusive Zuschätzung	**1.370.000**
Verbleib in EU-MS ohne Wiederanmeldung	In EU-MS verwertete Altfahrzeuge mit VN (z. B. nach Unfall)	10.092 (*7)
	Zuschätzung (z. B. nicht-anerkannte Demontage)	130.000
	Gesamt inkl. Zuschätzung	**140.000**
Ausgeführte Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten	Vom dt. Zoll erfasste Ausfuhren	374.030; davon • Fz mit statistischem Warenwert ›3.000 €: 158.102 (*8)

Datenbereich	Teilbereich	Anzahl Fahrzeuge (2013)
		• Fz mit statistischem Warenwert ‹3.000 €: 215.928(*8)
	Summe statistisch belegter Ausfuhren in deutscher Statistik	385.708 (*9)
	Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland, die in anderen EU-MS im einstufigen Ausfuhrverfahren zur Ausfuhr in Nicht-EU-Staaten angemeldet werden	Bekannt, doch ohne Erfassung in dt. Außenhandelsstatistik; ca. 116.000 M1-Fahrzeuge über Belgien (*10)
		Zuschätzung (für alle Zollausgangsstellen): 93.000 Fz.
	Zuschätzung insgesamt	250.000 (*11)
	Gesamtanzahl Gebrauchtfahrzeugausfuhren in Nicht-EU-Staaten inklusive Zuschätzung	**Ca. 590.000**
Diebstahl („Diebstahl“ stellt im Kontext des Vorhabens keinen Endverbleib dar. Die Daten zum Diebstahl werden hier nur informatorisch aufgezeigt.)	Diebstahlstatistik kaskoversicherter Fahrzeuge	(20.690) (*12)
	Polizei/BKA: Inpol Sachfahndung	(21.103)

Anmerkung: Die Anzahl der Fahrzeuge, die auf nicht-öffentlichem Gelände verbleiben (kein Endverbleib), ist nicht bekannt. **(*1)** KBA 2014; **(*2)** Destatis 2015d; **(*3)** UBA 2013; **(*4)** Bei Intra-EU-Verbringungen ist die Wertgrenze (WG) relevant für die Meldung zur Umsatzsteuer und gilt für umsatzsteuerpflichtige Unternehmen, die im Jahr zuvor Waren im Wert von mindestens 500.000 Euro (für 2013 relevante Wertgrenze) nach Deutschland ein- oder ausgeführt haben (siehe Kapitel 4.8.3). Stand der Daten Juni 2016; **(*5)** Aufgrund der unterschiedlichen Gewichtsabgrenzung der Warennummern für die Außenhandelsstatistik im Vergleich zur EU-Fahrzeugklassensystematik besteht die Möglichkeit, dass auch andere N-Fahrzeuge mit einem Gewicht über 3,5 t hier erfasst sind. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass der Großteil der erfassten Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 zuzuordnen ist (siehe auch Kapitel 5.2.1 und Fußnote 241); **(*6)** BMUB und UBA 2015; **(*7)** KBA 2015d; **(*8)** Auswertung der vom deutschen Zoll bereitgestellten Daten über Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten im Jahr 2013; **(*9)** BMUB und UBA 2015.; Destatis 2015c.; die Verteilung der Anzahl von Fz. mit statistischem Warenwert ›3.000 € und ‹3.000 € ist nicht bekannt; **(*10)** Pers. Komm mit dem belgischen Zoll, Abteilung General Administration of Customs and Excise, am 23.10.2015; **(*11)** Die Summe ergibt sich aus den bisher nicht berücksichtigten N1-Fahrzeugen (41.157), den einstufigen Ausfuhren über Belgien (116.000) und einer Zuschätzung für alle weiteren Zollausgangsstellen (93.000); **(*12)** GDV 2014.

Abbildung 4 fasst die durch die Erkenntnisse des Projekts aktualisierte Datengrundlage über den Verbleib außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge und zur statistischen Lücke zusammen.

Abbildung 4: Fahrzeugströme der Klassen M1 und N1 im Jahr 2013 in Mio. Stück – Aktualisierung



Datengrundlagen: eigene Berechnungen und Recherchen; KBA; deutscher Zoll; Destatis; UBA; belgischer Zoll. Aufgrund von Rundungsdifferenzen stimmen die Aufsummierungen nicht vollständig überein. „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.

Die folgende Tabelle 2 fasst die Effekte auf die statistische Lücke zusammen.

Tabelle 2: Effekte der aktualisierten Daten auf die statistische Lücke (M1- und N1-Fahrzeuge)

Nr.	Statistikbereich	Ausgangs-wert	Neuer Wert	Effekt auf die statistische Lücke
A	Gesamtanzahl endgültig außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge	3,26 Mio. Fz.	2,74 Mio. Fz.	0,52 Mio. Fz.
B	Ausfuhr aus der EU	0,34 Mio. Fz.	0,59 Mio. Fz.	0,25 Mio. Fz.
C	Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen in andere EU-MS mit Wiederanmeldung	1,23 Mio. Fz.	1,37 Mio. Fz.	0,14 Mio. Fz.
D	Verbringung bzw. Verbleib von Fahrzeugen ohne Wiederzulassung in anderen EU-MS (tlw. nicht-anerkannte Demontage, Verwertung nach dortigem Unfall mit VN)	n.a.	0,14 Mio. Fz.	0,14 Mio. Fz.
E	Nicht-anerkannte Demontage in Deutschland	n.a.	0,13 Mio. Fz.	0,13 Mio. Fz.
F	Nicht-dokumentierte Demontage in anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland	n.a.	0,02 Mio. Fz.	0,02 Mio. Fz.
G	Anerkannte Demontage in Deutschland	0,50 Mio. Fz.	0,50 Mio. Fz.	0,00 Mio. Fz.
H	Unklarer Verbleib (A-(B+C+D+E+F+G)	1,18 Mio. Fz.	0,00 Mio. Fz.	n.a.

Anmerkung: Die Ausgangswerte des UBA-Jahresberichtes bezogen nicht immer N1-Fahrzeuge ein. Ein Vergleich der Mengenströme ist in Abbildung 2 und Abbildung 4 veranschaulicht.

Die zusammenfassende Darstellung zeigt auf, dass die statistische Lücke weitestgehend geschlossen werden konnte. Es bleibt ein statistisch nicht erfasster Anteil von rund 0,29 Mio. Fahrzeugen[2], die in nicht-anerkannter bzw. nicht-dokumentierter Demontage verbleiben. Systematisch bedingt bestehen somit die größten Datenunsicherheiten bei den nicht-legalen Verbleibswegen der nicht-anerkannten Demontage im In- und Ausland.

Für die Entwicklung von Empfehlungen und Maßnahmenvorschlägen, mit denen für die Zukunft eine Verbesserung der Datenlage erreicht werden kann, wurde zunächst eine Analyse der jeweiligen Ursachen der statistischen Lücken durchgeführt. Bei der Entwicklung der Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge wurde berücksichtigt, dass der Aufwand für den Vollzug – bei Erreichung des Maßnahmenziels – nach Möglichkeit so gering wie möglich gehalten werden sollte.

Es werden Maßnahmen auf zwei Ebenen diskutiert:

- Informationsflüsse vervollständigen und
- ggf. Impulse setzen, durch die Fahrzeuge in besser dokumentierte Verbleibswege gesteuert werden.

Zu den Vorschlägen werden jeweils die Akteure/Adressaten, der Umsetzungshorizont sowie die Verbindlichkeit dargestellt. Zu den Empfehlungen erfolgt eine Bewertung in Hinblick auf folgende Aspekte:

[2] Jeweils 0,13 bzw. 0,14 Mio. Fahrzeuge in nicht-anerkannter Demontage in Deutschland und Verbringung ohne Wiederanmeldung im EU-Ausland und 0,02 Mio. Fahrzeuge in nicht-dokumentierter Demontage in anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland.

- erwartete Wirkung auf die statistische Lücke,
- erwartete Wirkung auf die Verteilung der Fahrzeugströme,
- erwarteter Aufwand,
- rechtliche Umsetzbarkeit,
- praktische Umsetzbarkeit,
- Akzeptanz.

Wesentliche Empfehlungen sind:

Zur Bestimmung des Anteils der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge wird eine drei- bis vierjährliche Bestimmung durch das KBA oder alternativ eine vereinfachte Berechnung auf der Grundlage verfügbarer Daten empfohlen.

Im Zusammenhang mit der Ausfuhr in Nicht-EU-Staaten wird empfohlen

- einen Informationsfluss von ausländischem Zoll in die Handelsstatistik bei einstufigem Verfahren zu etablieren und
- einen Korrekturfaktor zur Anpassung der statistisch berichteten Zahlen an die reale Situation anzuwenden, solange der Informationsfluss noch nicht etabliert ist,
- die verstärkte Zollkontrolle auf Fehl-/ Nichtdeklaration sowie optimierte Suchprofile zur Identifikation nicht oder nicht richtig deklarierter Fahrzeuge,
- die Etablierung eines Informationsflusses zwischen Zollbehörden und KBA.

Im Kontext der Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen zur Wiederanmeldung in anderen EU-Mitgliedstaaten wird empfohlen

- den Informationsfluss über das System REGINA zu verbessern und
- eine Korrektur der REGINA-Daten durch einen Korrekturfaktor vorzunehmen, solange der Informationsfluss noch nicht verbessert wurde.

Um die Demontage in nicht-anerkannten Betrieben zu minimieren wird empfohlen,

- eine bundesländerübergreifende Arbeitsgruppe einzurichten,
- eine Finanzierung von technischem Sachverstand zur Unterstützung von Aktivitäten gegen die nicht-anerkannte Demontage zu erreichen,
- bisher nicht anerkannter Demontage Unterstützung bei der Antragstellung und Anerkennung als Demontagebetrieb anzubieten,
- eine Vollzugshilfe zur Beschlagnahme zu entwickeln,
- den Verkauf gebrauchter Ersatzteile als Ansatzpunkt für die Identifizierung nicht-anerkannter Demontagen zu nutzen,
- über das IMPEL-Netzwerk einen Austausch über Erfahrungen beim Vollzug zu organisieren.

Zur Stärkung des Verwertungsnachweises wird empfohlen,

- einen Informationsfluss von Demontagebetrieben zum ZFZR zu etablieren,
- die Gebühren bei Außerbetriebsetzung mit und ohne verwertungsnachweis (VN) anzugleichen,
- VN oder Verbleibsangabe durch Zulassungsstellen konsequent einzufordern,
- die Nichtangabe des VN als Ordnungswidrigkeit zu ahnden,
- die Online-Außerbetriebsetzung mit VN zu ermöglichen und
- ein Wiederzulassungsverbot für Altfahrzeuge in FZV zu etablieren.

Für die Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug sollten

- analog zur Elektroaltgeräte-Richtlinie (WEEE-Richtlinie) EU-weit rechtsverbindliche Kriterien und Vorgehensweisen zur Abgrenzung etabliert werden (wobei technische Kriterien nach Sicherheitskriterien der FL 2014/45/EU berücksichtigt werden sollten),
- Operationalisierungen der Ansätze zur Abgrenzung von Gebraucht- und Altfahrzeugen für den täglichen Vollzug erarbeitet werden und
- Möglichkeiten der Beweislastumkehr genutzt werden.

Im Bereich der Restwertbörsen und des Online-Handels sollte eine bessere Identifikation von Altfahrzeuge ermöglicht werden und sichergestellt werden, dass diese nur an qualifizierte Bieter abgegeben werden können.

Die folgende Tabelle fasst die Empfehlungen und ihre Bewertungen zusammen.

Tabelle 3: Überblicksdarstellung der Empfehlungen zur Schließung der statistischen Lücke

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
Anteil der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge	Keine differenzierten Daten zur vorübergehenden und endgültigen Außerbetriebsetzung, bisher: Schätzung	E1a: Bestimmung durch das KBA	1. Jahr: sehr hoch, bei regelmäßiger Berechnung: Folgejahre vermutl. geringer	Nicht relevant	Gering	Nicht erforderlich	Leicht	UBA, KBA: gegeben
		E1b (alternativ zu 1a): Vereinfachte Berechnung durch das UBA			Gering	Nicht erforderlich	Leicht	
Ausfuhr in Nicht-EU-Staaten		E2a. Informationsfluss zwischen Zollbehörden aufbauen	Groß	Entfällt	Relativ hoch: Datenerfassung und abgestimmter Transfer mit MS	Möglich und offenbar geplant auf EU-Ebene	Ja	Gegeben

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
	Gebrauchtfahrzeugausfuhren aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten, die an einer ausländischen Zollausgangsstelle im einstufigen Verfahren zur Ausfuhr angemeldet werden, werden nicht in der deutschen Außenhandelsstatistik erfasst	E2b. Korrekturfaktor	Groß	Entfällt	Kurzfristig keiner, bei Neuberechnung gering	Nicht erforderlich	Sofort	UBA: gegeben EU-KOM: Verbesserung zum Status quo

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
	Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen werden aufgrund von Fehldeklaration bzw. der Nichtanmeldung beim Zoll nicht erfasst	E3: Vollzug stärken und (Zoll-) Kontrollen ausweiten	Wirksam gegen Fehl-/ Nicht-Deklaration. Potenzial geringer bei Häfen, höher bei Ausfuhr über Land	Relevanz, wenn Altfahrzeug wegen Fehldeklaration nicht erkannt wird	hoher bis sehr hoher Aufwand für zusätzlich Kontrollen, Personalbedarf	Rechtl. Grundlagen bereits vorhanden	Möglich	Länder: derzeit fraglich wg. zusätzlichem Personalbedarf. Spediteure, Absender, Empfänger der Transporte: nicht gegeben wg. Zeitverzögerung

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
		E4: Informationsfluss zwischen Zollbehörden und KBA	Geringe direkte Wirkung, ggf. Wirkung über bessere Kenntnisse über Fahrzeuge, bei denen der Verbleib unklar ist	Steuerungswirkung bei Fahrzeugen, für die ein VN ausgestellt wurde und die dennoch ausgeführt werden sollen	Gering bis mittel	Wenn Datenschutz gewahrt, möglich	Möglich	KBA, Zoll: eingeschränkt wg. zusätzlichem Aufwand
		E5a: Informationsfluss REGINA verbessern	Groß	Keine	Für betroffene MS hoch	Rechtsgrundlage ausreichend	Ja, ggf. langwierig	MS: wahrscheinlich

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen zur Wiederanmeldung in anderen EU-Mitgliedstaaten	Noch keine 100%-ige Vollständigkeit der Datenübermittlungen zu den Wiederanmeldungen in anderen EU-Mitgliedstaaten über REGINA	E5b-1: Korrektur auf FIN-Basis	Groß	Keine	Hoch für betroffene MS und KBA	Klärung datenschutzrechtlicher Fragen erforderlich	Technisch möglich. Ggf. Datenschutz. Möglich bei Kooperation der MS	Betroffene MS: zu klären; KBA: zu klären; EU-KOM: gegeben
		E5b-2: Korrekturfaktor	Groß	Keine	Gering	Gegeben	Möglich	EU-KOM: Verbesserung zum Status quo
	Verbringung von Fahrzeugen in andere Mitgliedstaaten ohne dortige Wiederanmeldung als Gebrauchtfahrzeug und ohne Notifizierung als Altfahrzeug	Diese Punkte werden schwerpunktmäßig in den Empfehlungen E11 bis E14 und E17 behandelt.						

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
Nicht-anerkannte Demontage in anderen EU-Mitgliedstaaten	In Deutschland endgültig außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge werden verbracht und im Zielland nicht wieder angemeldet, sondern anschließend als Altfahrzeuge in nicht-anerkannten Demontagebetrieben demontiert. Es erfolgt somit keine Erfassung in der Wiederanmeldungsstatistik REGINA und keine Erfassung in der grenzüberschreitenden Abfallstatistik	Die hier relevanten Empfehlung 6 (Abgrenzung von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen definieren), Empfehlung 7 (Vollzug stärken) sowie Empfehlung 8 (Beseitigung von Hemmnissen bei der Außerbetriebsetzung) werden weiter unten im Bereich E11 bis E17 behandelt						
		E10: IMPEL-Austausch über nicht-anerkannte Altfahrzeug-Demontage	Keine unmittelbare Wirkung; Wirkung erst aufgrund von Maßnahmen, die MS anschließend ergreifen	Keine unmittelbare Wirkung; Wirkung erst aufgrund von Maßnahmen, die MS anschließend ergreifen	IMPEL-Erfahrungsaustausch nicht sehr aufwändig. Umsetzung der besprochenen Maßnahmen in den MS kann aufwändig sein	Keine Rechtsänderung erforderlich, freiwillig	Ja	IMPEL: keine klare Richtung: gering wg. Zusatzaufwand, hoch wg. vergleichbarer Problemstellung in vielen MS

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
Demontage in anderen als anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland	In Deutschland endgültig außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge werden in nicht-anerkannten Demontagebetrieben demontiert	E11a: Überregionale Arbeitsgruppe	Groß	Hoch	Hoch	Keine Rechtsänderung erforderlich	Ja	Regionalbehörden: eingeschränkt wg. hohem Aufwand
		E 11b: Pool für technischen Sachverstand			Hoch	Ggf. problematisch (Ko-Finanzierung hoheitlicher Aufgaben)	Zu prüfen	Wirtschaftsbeteiligte: fraglich wg. teilweise externer Ko-Finanzierung hoheitlicher Aufgaben
		E 11c: Unterstützung bei Übergang nicht anerkannter Demontagebetriebe zu anerkannten Demontagebetrieben			Mittel	Gegeben	Ja	Regionalbehörden: eingeschränkt wg. Aufwand

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
		E 11d: Vollzugshilfe zur Beschlagnahme aus nicht anerkannten Betrieben			mittel	Zu prüfen	Zu prüfen	Regionalbehörde: gegeben
		E 12: Monitoring des Verkaufs gebrauchter Ersatzteile			Mittel	Gegeben	Gegeben	Regionalbehörden: eingeschränkt wg. Aufwand
		E 13: Zähl-/Wiegekampagnen bei Schreddern für Restkarossen		Indirekte Wirkung	Mittel	In Altfahrzeug-RL implementieren	Ja	Wirtschaftsbeteiligte der AltfahrzeugV: Kostentragung müsste geklärt sein

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
Demontage in anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland	Unvollständige Erfassung teilzerlegter Altfahrzeuge aus grauen Quellen, lückenhafte Übermittlung der Daten zu Verwertungsnachweisen an die Statistischen Landesämter, unvollständige Erfassung von Daten aus anerkannten Demontagebetrieben, wissentliche Unterschlagen von demontierten Altfahrzeugen bei der Abfrage durch die Statistischen Landesämter	E14: Intensivere Prüfung der anerkannten Demontagebetriebe	Gering	Nein	Gering (bei Nutzung von standardisierten Plausibilitätschecks) bis mittel	Gesetzesgrundlage bereits vorhanden	Gegeben in Hinblick auf fahrzeugbezogene Input-/Output-Checks, eingeschränkt in Hinblick auf die Verfügbarkeit von Plausibilitätschecks	Demontagebetriebe und Vollzugsbehörden: gering

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
Verwertungsnachweis	Nur von ca. 10 % der verwerteten Altfahrzeugen liegen Verwertungsnachweise im ZFZR vor (Anmerkung: zu den anderen Altfahrzeugen erfolgen Meldungen über die Stat. Landesämter ohne Nennung konkreter FIN).	E15a: Informationsfluss Demontagebetriebe - ZFZR	Gering	Gering/ mittel	Mittel	Ggf. Anpassung gesetzlicher Grundlagen erforderlich, Datenschutzrechtliche Anforderungen sind zu prüfen	Möglich	Bei Demontagebetrieben nicht bekannt; hoch bei Kfz-Zulassungsstellen, bei „Kopfstelle“ (z. B. KBA, GESA, UBA) personeller und finanzieller Zusatzaufwand
		E15b: Gebührenangleichung bei Außerbetriebsetzung	Gering bis mittel	Gering bis mittel	Gering	Grds. möglich (Angelegenheit/ Beteiligung der Bundesländer)	Möglich	Hoch bei Letzthaltern, gegeben bei Kfz-Zulassungsstellen
		E15c: Konsequentes Einfordern von VN oder Verbleibsangabe durch ZLS	Gering	Gering	Mittel	Bereits geltendes Recht	Ja, da bereits geltendes Recht	Gering bei Kfz-Zulassungsstellen

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
		E15d: Verstöße gegen die Pflicht zur AuBS unter Vorlage des VN als Ordnungswidrigkeit	Gering	Gering	Mittel	Möglich	Möglich	Nicht bekannt
		E15e: Online-Außerbetriebsetzung mit VN	Gering	Gering	Nicht bekannt	Möglich	Möglich	Bei Kfz-Zulassungsstellen hoch
		E16: Wiederzulassungsverbot	Gering	Keine/ mittel	Keine	Möglich	Möglich	Hoch bei BMVI
Abgrenzung Gebrauchtfahrzeug - Altfahrzeug	Je nach Einstufung werde unterschiedliche Statistiken bzw. Monitoringverfahren relevant	E17: EU-weit rechtsverbindliche Kriterien und Vorgehensweisen zur Abgrenzung	Groß	Groß	Mittel bis groß	Komplex	Gegeben, aber komplex	EU-KOM: unklar, Akteure des Exports: gegeben bis gering
		E17a: Technische Kriterien nach Sicherheitskriterien der RL 2014/45/EU			Mittel	Komplex	Gegeben, aber komplex	EU-KOM: unklar, Nationale Behörden: unklar, Akteure des Exports: gegeben bis gering

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
		E17b: Operationalisierung der Ansätze zur Abgrenzung von Gebraucht- und Altfahrzeugen			Mittel	Gegeben, wenn Abgrenzungskriterien verbindlich gemacht wurden	Gegeben	EU-KOM: unklar, Vollzugsbehörden: gegeben, Akteure des Exports: gegeben bis gering
		E17c: Beweislastumkehr praktizieren			Länder: gering; Exporteure: hoch	Gegeben	Gegeben	Länder: gegeben; Exporteure: gering
Online-Handel	Oftmals keine Informationen zum Verbleib des Fahrzeugs	E18a: Altfahrzeuge über Restwertbörsen nur an qualifizierte Bieter	Groß	Groß	Mittel	Zu prüfen	Aufwändig	Versicherungen: nicht gegeben Betreiber von Restwertbörsen: nicht gegeben
		E18b: Altfahrzeuge über Online-Handelsplattformen nur an Demontagebetriebe			Mittel	Zu prüfen	Aufwändig	Online-Handelsplattformen: nicht gegeben

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanz haben können
Sonstige Ansatzpunkte: Sachverständigen-System	Fehlende Identifizierung nicht-dokumentierter Demontagen in anerkannten Demontagebetrieben	E19: Änderung des Sachverständigen-Systems bei der Überprüfung der Altfahrzeugverwerter	Gering	Gering	Gering bis mittel	Änderung der AltfahrzeugV	Gegeben	BMUB: hierzu liegen keine Informationen vor
Sonstige Ansatzpunkte: GESA-Liste	Unsicherheit über Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben	E20: Überprüfung der GESA-Liste	Gering	Gering	Mittel	Gegeben	Gegeben	Bundesländer: gegeben

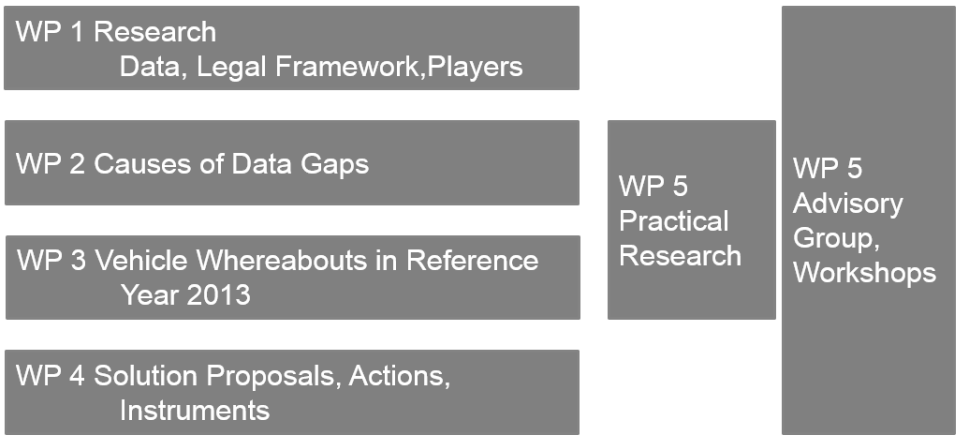
Summary

Approximately 8 million passenger cars (pass. cars) are decommissioned annually in Germany, of which around 3 million were considered to be permanently[3] out of operation. From the available statistical sources, it was not possible to account for the whereabouts of about 1 million of the permanently decommissioned pass. cars in Germany each year. The subject-matter of the research project was the closure of this 'statistical gap' to the maximum extent possible. The detailed objectives of the project were as follows:

- Identification of the possible reasons underlying the 'statistical gap';
- determination, itemisation and, to the maximum extent possible, quantification of information on the actual whereabouts of permanently decommissioned vehicles; and
- development of measures and instruments that can be used to permanently improve the data situation.

The structure of the project followed the assignment of the tasks and included in particular the following work packages (WPs) described in Figure 5.

Figure 5: Project structure overview



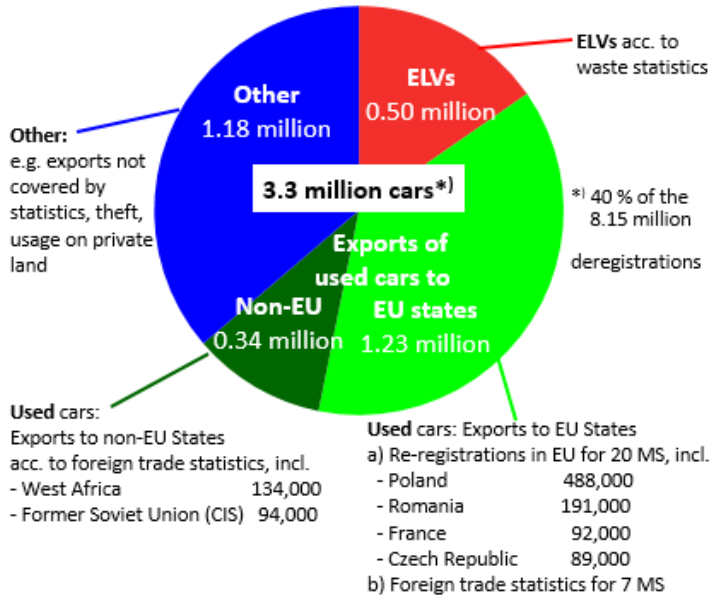
In addition to the analysis on the basis of data and the source literature, the relevant fields of motor vehicle registration law, closed substance cycle law, road and road traffic law, waste shipment law, customs and foreign trade law, industrial site regulations, insurance law, data protection law and the basic legal principles of data collection are also presented and analysed. Workshops were conducted (e.g. with state authorities, the FMTA, the ARN, the DVA, the FMTR, relevant stakeholders on the topic of the distinction of second-hand and end-of-life vehicles and the topic of the Certificates of Destruction, as well as with Member States [Czech Republic] compiled primary data [questionnaires for dismantling facilities], and on-site sessions [e.g. shredding and dismantling facilities in Antwerp, Hamburg, Essen and the Czech Republic]), expert discussions and conference calls were held and the results were incorporated into the report.

Figure 6 below summarises the initial situation regarding the whereabouts of decommissioned vehicles in 2013 as set out, for example, in the FEA report to the European Commission on monitoring the

[3] In this context, 'permanently' means that the respective vehicles were not registered again. German registration laws do not differentiate between 'permanent' and 'temporary' decommissioning. In this respect, the term should not be interpreted in the legal sense, but rather as the description of the actual situation. 'Permanently' only refers to decommissioning in Germany. Such vehicles may be recommissioned abroad.

recovery of end-of-life vehicles. It should be noted that the above-mentioned FEA report did not take the available data basis for each life-cycle or the data on M1 and N1 vehicles into account.

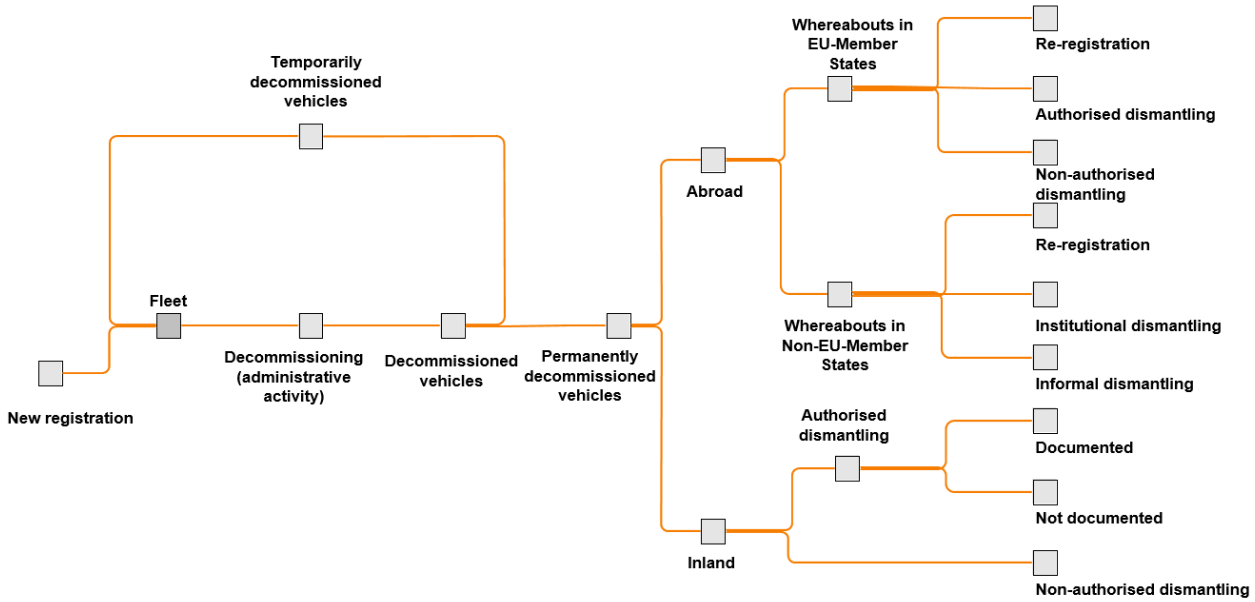
Figure 6: Whereabouts of passenger cars considered to be permanently decommissioned in Germany in 2013, in million units



Source: FMENCBNS and FEA (2015); Note: In case of the number of permanently decommissioned vehicles, the delta calculation does not correspond exactly to the statistical gap due to rounding differences. The actual number of permanently decommissioned vehicles is 3.26 million (8.15 million * 0.4). 'Permanently decommissioned' only refers to decommissioning in Germany. Such vehicles may be recommissioned abroad.

For the structuring of the analysis as well as the presentation of results, the fates of the vehicles were arranged into scenarios. Figure 7 provides a brief overview of these scenarios.

Figure 7: Schematic overview of scenarios concerning the whereabouts of vehicles



Each scenario identified the players, the information flow regarding whereabouts, the statistical databases, the relevant legal norms and the monitoring processes in the status quo and presented the existing gaps as well. Subsequently, the whereabouts of decommissioned vehicles that expired in 2013 were analysed.

Table 4 presents the updated data basis in a differentiated form based on the available data sources and shows the data situations for the respective vehicle flows.

Table 4: Overview of the updated data regarding the whereabouts of vehicles with the respective data sources

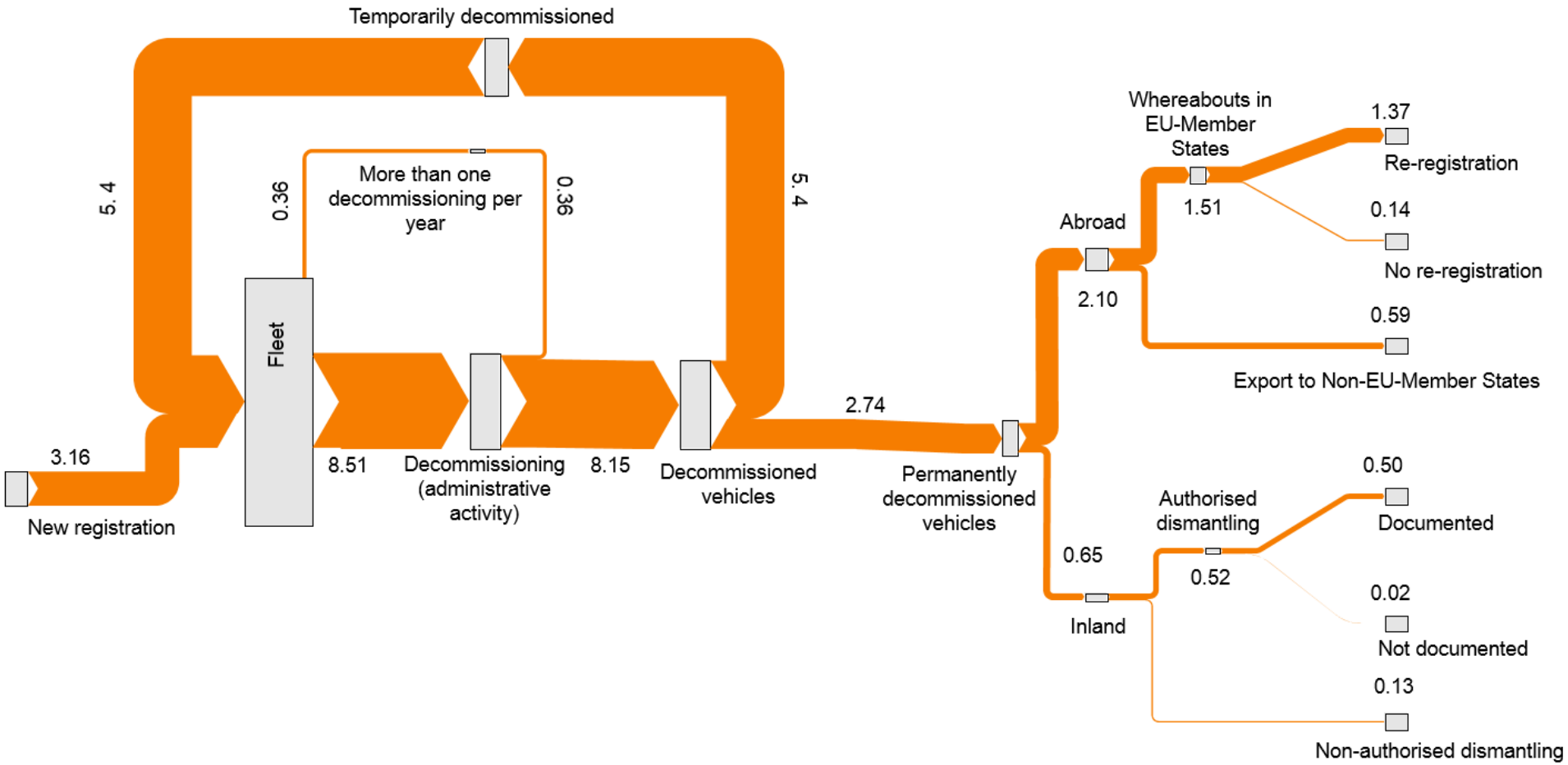
Data area	Subarea	Number of vehicles (2013)
Total number of decommissionings	No subdivision	**8,511,472** (*1)
Total number of decommissioned vehicles	No subdivision	**8,146,925**
Total number of permanently decommissioned vehicles	No subdivision	**2,743,665**
Number of end-of-life vehicles recycled in authorised dismantling facilities in Germany	Statistically proven number of end-of-life vehicle	**500,322** (*2)
	Statistically recorded Certificates of Destruction	**47,973** vehicles with CoDs (overlap with the Federal Statistical Office)
	Estimate for non-documented ELV dismantling	**20,000**
	Total including the estimate	**520,000**
End-of-life vehicles registered in Germany for recycling abroad	No subdivision	0 (*3)
Number of end-of-life vehicles treated by not authorised dismantling facilities in Germany	No subdivision	Estimate: **130,000**
Second-hand vehicle transfered to EU MSs for re-registration	›VL (*4)	145,349 (*5)
	Re-registration in EU MSs	1,215,945
	Statistically proven, total	**1,232,987** (partial overlaps) (*6)
	Estimate	**137,000**
	Total including the estimate	**1,370,000**
Whereabouts in EU MSs without re-registration	End-of-life vehicles recycled in EU MSs with CoDs (e.g. after an accident)	10,092 (*7)
	Estimate (e.g. non-authorised dismantling)	130,000
	Total including the estimate	**140,000**

Data area	Subarea	Number of vehicles (2013)
Second-hand vehicles exported from Germany to non-EU countries	**Exports recorded by German customs authorities**	374.030; thereof • number of vehicles with a statistical goods value above EUR 3,000: 158,102 (*8) • number of vehicles with a statistical goods value below EUR 3,000: 215,928 (*8)
	Total of statistically proven exports in German statistics	385,708 (*9)
	Second-hand vehicles from Germany that are registered in other EU MSs under the single-stage export procedure for exporting to non-EU countries	**Available,** but without being recorded in German foreign trade statistics: approx. 116,000 M1 vehicles throughout Belgium (*10)
		Estimate (for all exit points from the customs territory): 93,000 vehicles
	Total estimate	250,000 (*11)
	Total number of second-hand vehicle exports to non-EU countries including the estimate	**Approx. 590,000**
Theft ('Theft' does not constitute end-use in the context of the project. The data on theft are only shown here for information purposes.)	Subset with comprehensive insurance	(20,690) (*12)
	Police/Federal Criminal Police Office: INPOL property search	(21,103)

Note: The number of vehicles remaining in non-public areas (no end-use) is not known. **(*1)** FMTA 2014; **(*2)** Federal Statistical Office 2015d; **(*3)** FEA 2013; **(*4)** For transfers within the EU, the value limit (vl) is relevant for the declaration of turnover tax and applies to companies subject to turnover tax that imported or exported goods with a value of at least EUR 500,000 (value limit relevant for 2013) to or from Germany in the previous year (see Chapter 4.8.3). Based on data from June 2016; **(*5)** Since the weight limits of the commodity codes for foreign trade statistics differ from the EU vehicle class system, there is a possibility that other N vehicles with a weight exceeding 3.5 t are recorded here. However, it is assumed that the majority of the recorded vehicles belong to vehicle class N1 (see also Chapter 5.2.1 und footnote 241); **(*6)** FMENCBNS and FEA 2015; **(*7)** FMTA 2015d; **(*8)** Evaluation of data supplied by German customs authorities regarding the export of second-hand vehicles from Germany to non-EU countries in 2013; **(*9)** FMENCBNS and FEA 2015; Federal Statistical Office 2015c; the distribution of the number of vehicles with a statistical goods value above EUR 3,000 and below EUR 3,000 is not known; **(*10)** Personal communication with Belgian customs authorities, General Administration of Customs and Excise department, 23/10/2015; **(*11)** The total is obtained from the number of N1 vehicles previously not taken into account (41,157), the single-stage exportation via Belgium (116,000) and an estimate for all additional exit points from the customs territory (93,000); **(*12)** GIA 2014.

Figure 8 summarises the data basis, updated with the findings of the project, on the whereabouts of decommissioned vehicles and on the statistical gap.

Figure 8: Flows of M1 and N1 class vehicles in 2013 specified in million units – update



Data basis: own calculations and research; FMTA; German customs authority; Federal Statistical Office; FEA; Belgian customs authority. Due to rounding differences the summations do not correspond completely. 'Permanently decommissioned' only refers to decommissioning in Germany. Such vehicles may be recommissioned abroad.

The following table 5 summarises the effects on the statistical gap.

Table 5: Effects of the updated data on the statistical gap (M1 and N1 vehicles)

No.	Statistical area	Initial value	New value	Effect on the statistical gap
A	Total number of permanently decommissioned vehicles	3.26 million vehicles	2.74 million vehicles	0.52 million vehicles
B	Exports out of the EU	0.34 million vehicles	0.59 million vehicles	0.25 million vehicles
C	Second-hand vehicles transferred to other EU MSs for re-registration	1.23 million vehicles	1.37 million vehicles	0.14 million vehicles
D	Vehicles transferred to or remaining in other EU MSs without the renewal of approval (partly non-authorised dismantling, recycling after local accident with CoD)	n/a	0.14 million vehicles	0.14 million vehicles
E	Non-authorised dismantling in Germany	n/a	0.13 million vehicles	0.13 million vehicles
F	Non-documented dismantling in authorised dismantling facilities in Germany	n/a	0.02 million vehicles	0.02 million vehicles
G	Authorised dismantling in Germany	0.50 million vehicles	0.50 million vehicles	0.00 million vehicles
H	Unknown whereabouts [A-(B+C+D+E+F+G)]	1.18 million vehicles	0.00 million vehicles	n/a

Note: The initial values of the annual FEA report did not always include N1 vehicles. A comparison of the flows is illustrated in Abbildung 49 and Abbildung 10.

The summarised representation shows that the statistical gap could be closed to the maximum extent possible. About 0.29 million statistically unrecorded vehicles[4] remain under non-authorised or non-documented dismantling. Consequently, the largest data uncertainties lie in the illegal whereabouts, specifically non-authorised dismantling both within and outside of Germany.

In order to support the development of recommendations and action proposals aimed at improving the data situation in the future, the respective causes of the statistical gaps were subsequently analysed. Throughout the development of recommendations and action proposals, it was taken into consideration that the implementation expenses for meeting the action objectives should preferably be kept as low as possible.

Measures are discussed on two levels:

- enhancing information flows and
- creating impetus where necessary in order to ensure the better documentation of vehicle life-cycles.

The players/addressees, the implementation scope and the binding character were presented for each proposal. The recommendations are assessed with regard to the following aspects:

[4] 0.13 vehicles undergoing non-authorised dismantling in Germany, 0.14 million vehicles transferred to EU countries without re-registration and 0.02 million vehicles undergoing non-documented dismantling in authorised dismantling facilities in Germany.

- expected effect on the statistical gap,
- expected effect on the distribution of the vehicle flows,
- expected expenses,
- legal implementation,
- practical implementation,
- acceptance.

The substantial recommendations are as follows:

For the determination of the proportion of permanently decommissioned vehicles, a tri- or quadrennial FMTA calculation or alternatively, a simplified calculation based on the available data, is recommended.

In the context of exports to non-EU countries, it is recommended that:

- an information flow from foreign customs authorities to trade statistics in a single-stage procedure is established;
- a correction factor is applied for the adjustment of statistically reported figures to the real situation, as long as the information flow has not yet been established;
- customs control on incorrect/missing declarations is tightened and the search profile for undeclared or incorrectly declared vehicles is optimised; and
- an information flow between customs authorities and the FMTA is established.

In the context of transferring second-hand vehicles to other EU Member States for re-registration, it is recommended that:

- the information flow with the REGINA system is enhanced; and
- the REGINA data is corrected by way of a correction factor, as long as the information flow has not yet been enhanced.

To minimise dismantling carried out in not authorised facilities, it is recommended that:

- a work group that functions across the federal states is created;
- technical expertise to support activities against non-authorised dismantling is financed;
- support to previously non-authorised dismantling activities is provided in terms of application and approval as authorised dismantling facility;
- an enforcement aid for carrying out seizures is developed;
- second-hand spare parts are used as a starting point for the identification of non-authorised dismantling activities; and
- the exchange of experiences in connection with enforcement is organised via the IMPEL network.

In order to improve the Certificates of Destruction, it is recommended that:

- an information flow from the dismantling facilities to the CVRFMTA is established,
- the fees for disassembly with and without Certificate of Destruction (CoD) are brought into alignment,
- CoDs and information on whereabouts through registration offices are consistently collected,
- the non-disclosure of CoDs is penalised as an administrative offence,
- online decommissioning with CoDs is enabled, and
- a ban on the re-registration of end-of-life vehicles at the VRO is established.

For the distinction between second-hand vehicles and end-of-life vehicles:

- analogous to the Waste Electrical and Electronic Equipment Directive (WEEE Directive) legally binding criteria and procedures should be established EU-wide in connection with the distinction (taking into account the technical criteria according to the safety criteria set out in Directive 2014/45/EU);
- the approaches regarding the distinction of second-hand and end-of-life vehicles should be operationalised for the day-to-day implementation; and
- the options in connection with shifting the burden of proof should be applied.

In the area of salvage exchanges and online trade, a better identification of end-of-life vehicles should be enabled and ensured that they are only available to qualified buyers.

The following table 6 provides a summary on the recommendations and their assessments.

Table 6: Overview of the recommendations for closing the statistical gap

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
Proportion of the permanently decommissioned vehicles	No differentiated data on temporary and permanent decommissioning, previously: estimation	R1a: Determination by FMTA	Very high in the 1st year; in case of regular calculation: presumably lower in the subsequent years	Not relevant	Low	Not necessary	Simple	FEA, FMTA: available
		R1b (an alternative to 1a): Simplified calculation by FEA			Low	Not necessary	Simple	
Exports to non-EU countries		R2a: Establishing the flow of information between customs authorities	High	N/a	Relatively high: Data collection and coordinated transfer to MSs	Possible and apparently planned at the EU level	Yes	Available

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
	Second-hand vehicle exports from Germany to non-EU countries registered for export at foreign exit points from the customs territory under a single-stage procedure are not recorded in German foreign trade statistics	R2b: Correction factor	High	N/a	None in the short term, low in the case of new calculations	Not necessary	Immediately	FEA: available EU COM: Improvement of the status quo
	Second-hand vehicle exports are not recorded due to false declaration or non-declaration at customs	R3: Tighter enforcement and (customs) control	Effective against incorrect/missing declarations Potential: lower in ports, higher for export by land	Relevance if end-of-life vehicle is not identified due to false declaration	High to very high expenses for additional controls and personnel requirement	Legal basis already available	Possible	Countries: currently questionable due to additional personnel requirement. Hauliers, consignors and consignees of transports: not available due to time delay

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
		R4: Information flow between customs authorities and the FMTA	Limited direct effect, possible impact: improved knowledge of vehicles with unclear whereabouts	Controlling effect on vehicles with a CoD that are to be exported nonetheless	Low to medium	Possible as long as data protection is ensured	Possible	FMTA, customs: limited due to additional expenses
		R5a: Improvement of the information flow via REGINA	High	None	High for affected MSs	Sufficient legal basis	Yes, possibly lengthy	MSs: Probably

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
Transferring second-hand vehicles to other EU Member States for re-registration	No 100% complete data transmission via REGINA for the re-registration in other EU Member States	R5b-1: Correction based on VIN	High	None	High for affected MSs and the FMTA	Clarification of data protection issues necessary	Technically possible. Data protection where necessary. Possible with cooperation of the MSs	Affected MSs: to be clarified; FMTA: to be clarified; EU COM: available
		R5b-2: Correction factor	High	None	Low	Available	Possible	EU COM: improvement to status quo
	Transferring vehicles to other Member States without re-registering them as a second-hand vehicle and without registering them as an end-of-life vehicle	These items are primarily addressed under R11 through R14 and under R17.						

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
Non-authorised dismantling in other EU Member States	Permanently decommissioned vehicles are shipped from Germany and not registered again in the destination country, instead, they are dismantled as end-of-life vehicles in non-authorised dismantling facilities. This means that no records are created in the REGINA re-registration statistics or in cross-border waste statistics.	Recommendations 6 (on the distinction between end-of-life vehicles and second-hand vehicles), 7 (on tighter enforcement) and 8 (on eliminating obstacles related to decommissioning) are addressed further under R11 through R17						
		R10: IMPEL exchange regarding non-authorised dismantling of end-of-life vehicles	No immediate impact; effect only on the basis of actions taken subsequently by the MSs	No immediate impact; effect only on the basis of actions taken subsequently by the MSs	The IMPEL experience exchange is not very complicated. The implementation of the discussed measures in the MSs may be costly	No change in legislation required; voluntary	Yes	IMPEL: no clear direction – low due to additional expenses, high due to comparable approaches to the problem in many MSs
		R11a: Supra-regional work groups	High	High	High	No change in legislation required	Yes	Regional authorities: limited due to high expenses

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
Dismantling in facilities other than authorised dismantling facilities in Germany	In Germany, permanently decommissioned vehicles are dismantled in non-authorised dismantling facilities	R11b: Pool for technical expertise			High	Could be problematic (co-financing of sovereign tasks)	To be investigated	Economic operators: questionable due to partially external co-financing of sovereign tasks
		R11c: Supporting in transition of non-authorised dismantling facilities to authorized dismantling facilities			Medium	Available	Yes	Regional authorities: limited due to expenses
		R11d: Enforcement aid for carrying out seizures in unauthorised facilities			Medium	To be investigated	To be investigated	Regional authorities: available

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
		R12: Monitoring second-hand spare part sales			Medium	Available	Available	Regional authorities: limited due to expenses
		R13: Counting/weighing campaigns at stripped vehicle shredding facilities		Indirect effect	Medium	Implementation in end-of-life vehicle GL	Yes	Economic operators of the ELV Ordinance: Cost-bearing should be clarified

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
Dismantling at authorised dismantling facilities in Germany	Incomplete records of partially dismantled end-of-life vehicles from legally grey sources, transmission of incomplete data to the state statistical offices for Certificates of Destruction, incomplete data records from authorised dismantling facilities, deliberate omission of dismantled end-of-life vehicles when inquired by the state statistical offices	R14: More intensive examination of authorised dismantling facilities	Low	No	Low (if standardised plausibility checks are utilised) to medium	Legal basis already available	Available with regard to vehicle-related input/output checks, limited with regard to the availability of plausibility checks	Dismantling facilities and enforcement authorities: low

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
Certificate of Destruction	Only about 10% of recycled end-of-life vehicles have Certificates for Destruction at the CVRFMTA (note: other end-of-life vehicles are reported to the state statistical offices without specifying the VIN)	R15a: Information flow between dismantling facilities and the CVRFMTA	Low	Low/medium	Medium	If necessary, legal bases are to be adjusted and data protection requirements are to be examined	Possible	Dismantling facilities: not available; MV registration offices: high; 'head offices' (e.g. FMTA, JA-ELV, FEA) additional personnel and financial expenses
		R15b: Harmonisation of decommissioning fees	Low to medium	Low to medium	Low	Generally possible (within the scope or with the participation of the federal states)	Possible	High for last owners, available at MV registration offices

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
		R15c: Consistent collection of CoDs and information on whereabouts through registration offices	Low	Low	Medium	Applicable laws already available	Yes, as applicable laws already available	Low for MV registration offices
		R15d: Failure to observe obligation regarding the presentation of a CoD for decom. constitutes an administrative offence	Low	Low	Medium	Possible	Possible	n/a
		R15e: Online decommissioning with CoDs	Low	Low	n/a	Possible	Possible	High for MV registration offices
		R16: Ban on re-registration	Low	None/medium	None	Possible	Possible	High for the FMTDI

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
Distinction of second-hand vehicles and end-of-life vehicles	Depending on the classification, different statistics or monitoring procedures would be relevant	R17: Legally binding criteria and procedures in connection with the distinction EU-wide	High	High	Medium to high	Complex	Available, but complex	EU COM: unclear; exporting players: available to low
		R17a: Technical criteria according to the safety criteria set out in Directive 2014/45/EU			Medium	Complex	Available, but complex	EU COM: unclear; national authorities: unclear; exporting players: available to low
		R17b: Operationalisation of approaches regarding the distinction of second-hand and end-of-life vehicles			Medium	Available if distinction criteria are made to be legally binding	Available	EU COM: unclear; enforcement authorities: available; exporting players: available to low

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
		R17c: Apply the shifting of the burden of proof			Countries: low; exporters: high	Available	Available	Countries: available; exporters: low
Online trade	Often no information on vehicle whereabouts	R18a: End-of-life vehicles only sold to qualified buyers via salvage exchanges	High	High	Medium	To be investigated	Expensive	Insurance: not available Salvage exchange operators: not available
		R18b: End-of-life vehicles only sold to dismantling facilities via online trading platforms			Medium	To be investigated	Expensive	Online trading platforms: not available
Further platforms: Expert system	Missing identification of non-documented dismantling in authorised dismantling facilities	R19: Adjustment of the expert system when inspecting end-of-life vehicle recycling facilities	Low	Low	Low to medium	Amendment of the ELV Ordinance	Available	FMENCBNS: no available information

Area encompassing the affected statistical gap	Impact on the statistical gap	Recommendation	Effect of the statistical gap	Vehicle flow control / environmental relevance	Expenses and costs	Legal implementation	Practical implementation	Main player/acceptance or aspects with a potential impact on acceptance
Further platforms: JAELV list	Uncertainty regarding the completeness and correctness of the data	R20: Review of the JAELV list	Low	Low	Medium	Available	Available	Federal states: available

1 Einführung

Jährlich werden in Deutschland rund 8 Millionen Personenkraftwagen (Pkw) außer Betrieb gesetzt, von denen rund 3 Millionen als endgültig[5] außer Betrieb gesetzt betrachtet werden. Aus den vorliegenden statistischen Quellen ließ sich der Verbleib von jährlich gut 1 Million der endgültig außer Betrieb gesetzten Pkw in Deutschland nicht belegen.

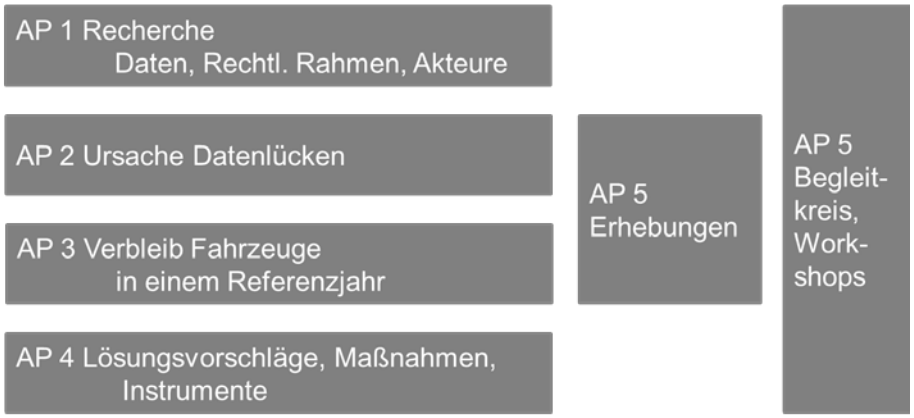
Gegenstand des Projektes ‚Verbleib von Altfahrzeugen' war die möglichst weitgehende Schließung dieser ‚statistischen Lücke'. Die Ziele des Projektes bestanden im Einzelnen in der

- Identifikation möglicher Ursachen der ‚statistischen Lücke',
- Ermittlung, Aufschlüsselung und möglichst weitgehenden Quantifizierung von Informationen zum tatsächlichen Verbleib der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge,
- Erarbeitung von Maßnahmen und Instrumenten, mit denen eine dauerhafte Verbesserung der Datenlage erreicht werden kann.

1.1 Angewandte Methodik

Die Struktur des Projektes folgte der Aufgabenstellung und beinhaltete im Einzelnen folgende Arbeitspakete (AP), deren Inhalt kurz erläutert wird:

Abbildung 9: Übersicht über die Projektstruktur



1.1.1 AP1: Recherche – Verfügbare Daten, rechtlicher Rahmen und Akteure

Im AP 1 wurden insbesondere die folgenden Punkte recherchiert, die als Grundlage für die weiteren Analysen und Untersuchungen im Rahmen des Vorhabens dienten:

- **Verfügbare Daten:** Darstellung und Bewertung der derzeit verfügbaren Datenquellen zum Verbleib und der dahinter liegenden Datenflüsse insbesondere hinsichtlich Datenherkunft, rechtlicher Grundlage, Datenqualität, Vollständigkeitsgrad.
- **Gründe für Außerbetriebsetzungen** und ihre jeweilige Erfassung in Statistiken.
- **Rechtlicher Rahmen:** Darstellung der in Deutschland geltenden rechtlichen Grundlagen im Zusammenhang mit dem Verbleib von Kraftfahrzeugen.

[5] „Endgültig" bezieht sich dabei nur auf die Außerbetriebsetzung in Deutschland. Es ist möglich, dass solche Fahrzeuge ggf. im Ausland wieder in Betrieb gesetzt werden.

- **Akteure:** Analyse der im Bereich der Außerbetriebsetzung, Altfahrzeugverwertung bzw. des Gebrauchtfahrzeugexports (und weiteren Gründe der Außerbetriebsetzung) beteiligten Akteure und ihres Beitrags an den Fahrzeugströmen.

1.1.2 AP 2 Ursachen der Datenlücke

Für alle in AP 1 identifizierten möglichen Gründe der Außerbetriebsetzung wurden die Pfade der Fahrzeuge nachverfolgt und dargestellt, zu welchen Anteilen die Fahrzeuge in die Statistiken eingehen. Die Gründe für die festgestellten Datenlücken wurden eingehend recherchiert, analysiert, bewertet und dargestellt. Die Datenlücken wurden möglichst quantifiziert. Zudem wurde auf die Rolle der in AP 1 identifizierten Akteure (z. B. Interessen, Anreize durch die Regelungen), eingegangen.

1.1.3 AP 3 Verbleib Fahrzeuge in einem Referenzjahr

Ziel dieses Arbeitspakets war es ausgehend von der Analyse der Ursachen der Datenlücke in AP 2, anhand von Recherchen eine möglichst vollständige Ermittlung und Aufschlüsselung des tatsächlichen Verbleibs der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge im Referenzjahr 2013 zu erstellen.

1.1.4 AP 4 Mögliche Lösungsvorschläge, Maßnahmen/Instrumente

In AP 4 wurden Lösungsvorschläge einschließlich rechtlicher Instrumente aus den Ergebnissen der vorherigen Arbeitspakete abgeleitet und entwickelt, mit denen für die Zukunft eine regelmäßige Verbesserung der Datenlage erreicht werden kann. Hierbei wurden auch Anregungen aus anderen europäischen Mitgliedstaaten recherchiert und aufgenommen. Die Lösungsvorschläge wurden jeweils bewertet (z. B. in Hinblick auf ihre Wirkung auf die statistische Lücke, Aufwand etc.).

1.1.5 AP 5 Praktische Erhebungen, Workshops, Begleitkreis

Zur Unterstützung der Arbeiten der übrigen Arbeitspakete wurden praktische Erhebungen zu identifizierten Schwerpunkten und Workshops als Mittel der Informationsgewinnung und/ oder -bewertung durchgeführt.

Das Vorhaben ist aufgrund diverser Faktoren (Akteursvielfalt, relevante Rechtsbereiche, Interessensdivergenzen, technische, wirtschaftliche sowie ökologischen Parameter) von einer hohen Komplexität geprägt gewesen. Zur Erreichung der Zielstellung und der Bearbeitung der einzelnen Arbeitspakete war daher eine multimethodische Herangehensweise unter Einbindung zahlreicher Akteure vonnöten. Die in diesem Bericht zusammengefassten Erkenntnisse wurden dabei u. a. durch folgende Methoden generiert und abgesichert:

- Zahlreiche Workshops mit nationalen und internationalen Akteuren, Stakeholdern und Behörden (z. B. zu den Themen „Verwertungsnachweis“, „Abgrenzung Gebraucht-/Altfahrzeug“),
- Literaturrecherchen und -auswertungen,
- Analyse von Rechtsnormen und Urteilen,
- Vor-Ort-Termine (z. B. Hafen Hamburg, Hafen Antwerpen, Fahrzeugmarkt Essen, anerkannte Demontage- und Schredderbetriebe),
- Recherchen und Gespräche mit Akteuren aus europäischen Mitgliedstaaten (z. B. Tschechien, Frankreich, Polen, Niederlande, Belgien, Litauen),
- Experteninterviews mit Wirtschaftsakteuren und nationalen wie internationalen Behörden,
- Auswertung von Primärdaten,
- standardisierten Fragebögen.

Auflistungen empirischer Quellen und durchgeführter Workshops finden sich in Tabelle 78 und Tabelle 79. Durch diese methodisch breit gefächerte Herangehensweise war es möglich, die identifizierten Problemstellungen effektiv zu bearbeiten und neue Erkenntnisse und Daten zu generieren, die

zur Schließung der statistischen Lücke beitragen, aber auch das Verständnis über Zusammenhänge und Abhängigkeiten vertiefen, die über die reinen Daten hinausgehen.

1.2 Gliederung des Berichts

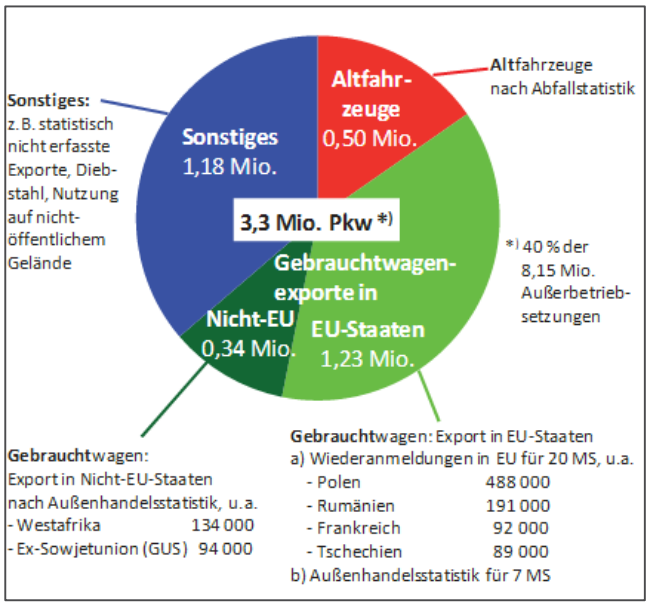
Die auf diesem Wege gewonnen Erkenntnisse sind in diesem Bericht zusammengefasst. Der Bericht gliedert sich dabei in vier Hauptteile. Nach einer kurzen Beschreibung der derzeit verfügbaren Daten (Kapitel 2) werden im Kapitel 3 die möglichen Ursachen für eine statistische Nichterfassung anhand von im Projekt entwickelten Szenarien über die möglichen Verbleibe von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen beschrieben, sowie die relevanten Akteure benannt. Im Kapitel 4 wird der rechtliche Rahmen und die damit einhergehenden relevanten Fragen erläutert, der für die Bearbeitung des Projekts von Bedeutung ist. Ausgehend von dieser Problembeschreibung wird im Kapitel 5 der tatsächliche Verbleib der außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge für das Referenzjahr 2013 beschrieben und hier die in Kapitel 3 identifizierten möglichen Ursachen für die statistische Lücke aufgegriffen. Der Bericht wird mit Empfehlungen und Maßnahmenvorschlägen abgeschlossen (Kapitel 6), um die Datenlage über den Verbleib von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen in Zukunft dauerhaft zu verbessern.

2 Derzeit verfügbare Daten - Status Quo der Erfassung von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen in Deutschland

Gegenstand des Kapitels 2 ist die Darstellung der derzeit verfügbaren Daten über außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge und deren Verbleib. Trotz der in den vergangenen Jahren stetig erweiterten statistischen Datengrundlage ist diese nach wie vor unvollständig.

Im Jahr 2013 wurden laut dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Deutschland 8,15 Mio. Pkw außer Betrieb gesetzt. 4,85 Mio. Fahrzeuge davon wurden als vorübergehend abgemeldet eingeschätzt, 3,3 Mio. als endgültig[6] außer Betrieb gesetzt (BMUB und UBA 2015, S. 27). 1,57 Mio. Fahrzeuge wurden als Ausfuhren erfasst. 0,34 Mio. dieser Fahrzeuge wurden dabei in Nicht-EU-Staaten ausgeführt, 1,23 Mio. Pkw in andere EU-Mitgliedstaaten verbracht. Laut Abfallstatistik wurden eine halbe Millionen Fahrzeuge in Deutschland verwertet. Abzüglich dieser Fahrzeuge bleiben im Jahr 2013 somit 1,18 Mio. Fahrzeuge, deren Verbleib statistisch nicht erfasst wurde (BMUB und UBA 2015) (siehe Abbildung 10).

Abbildung 10: Verbleib von als endgültig außer Betrieb gesetzt betrachteter Pkw in Deutschland im Jahr 2013 in Mio. Stück

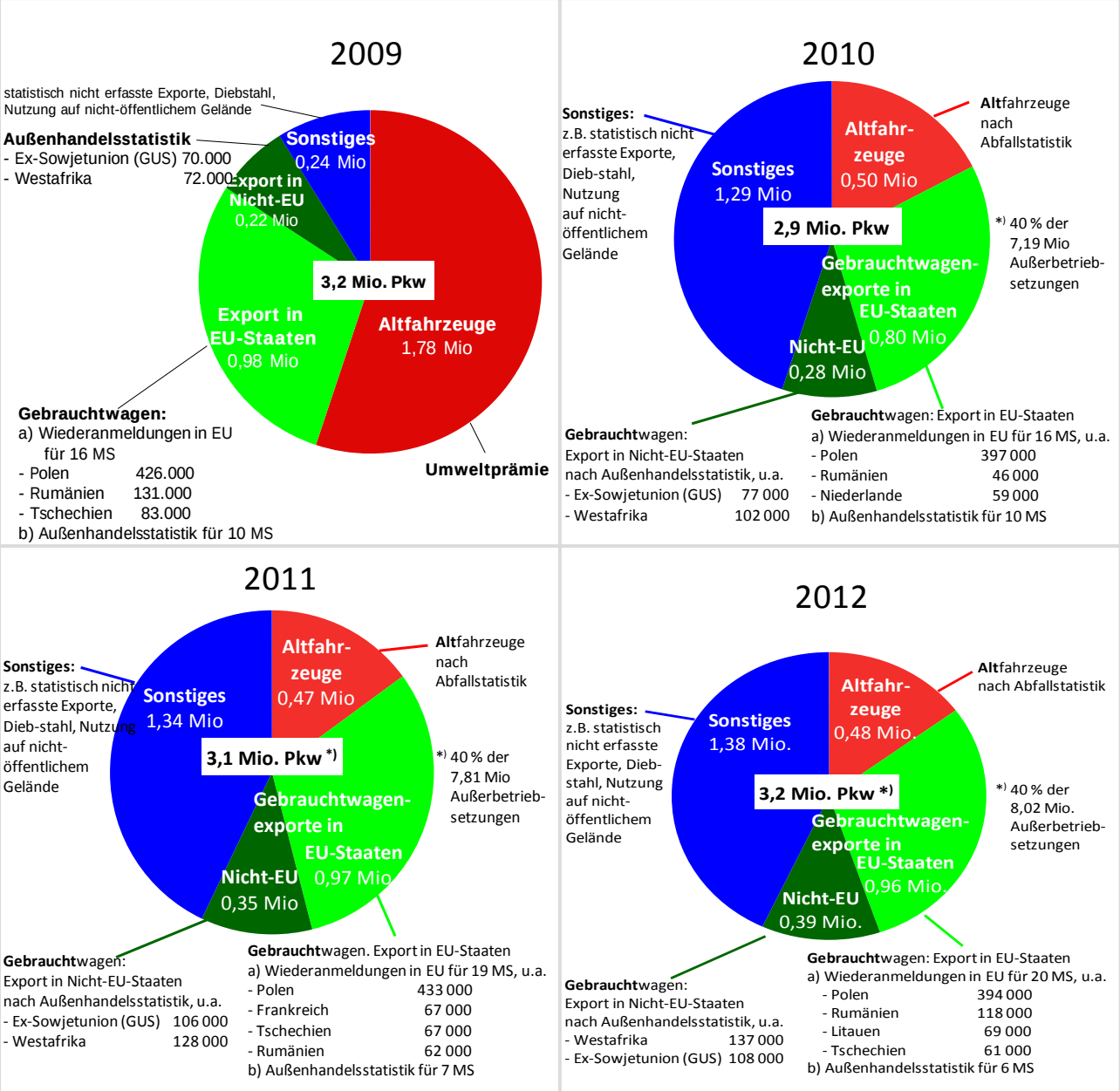


Quelle: BMUB und UBA (2015); Anmerkung: Durch Rundungsdifferenzen bei der Anzahl der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge geht die Delta-Rechnung zu der statistischen Lücke in der Grafik nicht genau auf. Die eigentliche Anzahl der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge beträgt 3,26 Mio. Fahrzeuge (8,15 Mio.*0,4). „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.

[6] Der Begriff „endgültig“ bedeutet in diesem Kontext, dass die jeweiligen Fahrzeuge nicht wieder angemeldet wurden. Das deutsche Zulassungsrecht kennt keine Unterscheidung zwischen „endgültig“ und „vorübergehend“ außer Betrieb gesetzt. Es ist insofern nicht im rechtstechnischen Sinne zu verstehen, sondern ist eine Beschreibung der realen Situation. „Endgültig“ bezieht sich dabei nur auf die Außerbetriebsetzung in Deutschland. Es ist möglich, dass solche Fahrzeuge ggf. im Ausland wieder in Betrieb gesetzt werden.

Ein ähnliches Bild zur Anzahl der statistisch nicht erfassten außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge ergibt sich für die vorhergehenden Jahre (siehe Abbildung 11). Im Jahr 2009 war die statistische Lücke aufgrund der Umweltprämie deutlich geringer.

Abbildung 11: Verbleib von als endgültig außer Betrieb gesetzt betrachteter Pkw in Deutschland in den Jahren 2009 bis 2012 in Mio. Stück



Quelle: BMUB und UBA 2014 (angepasst)

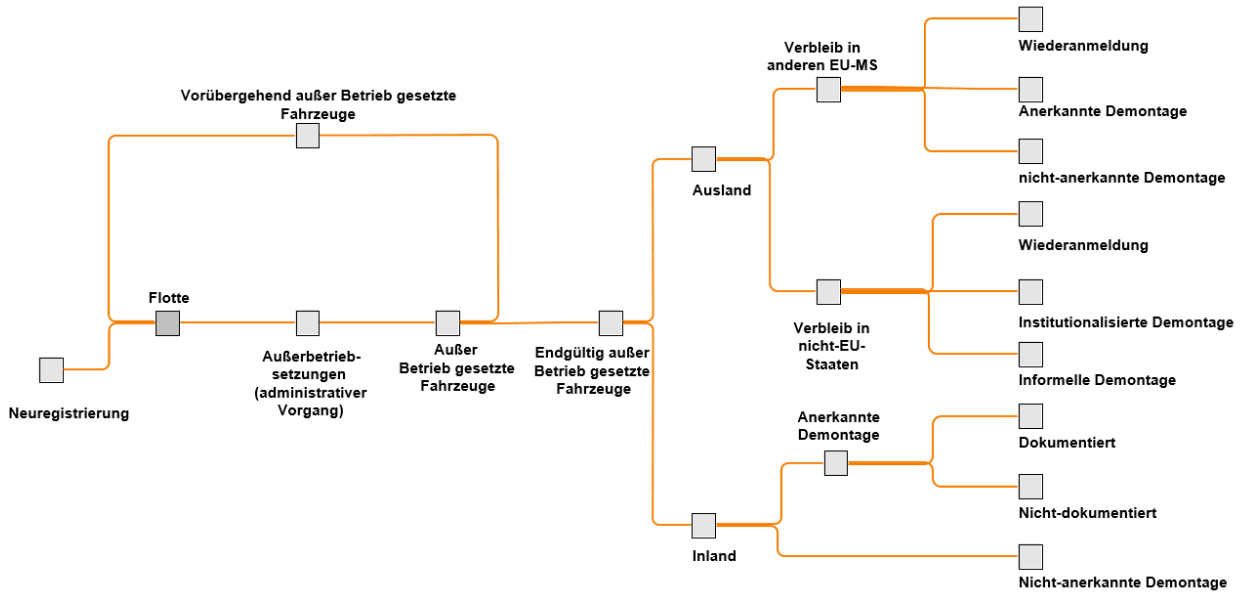
Die diesen Daten zugrundeliegenden Statistiken und ihre rechtlichen Grundlagen werden in Kapitel 4.8 ausführlicher erläutert.

3 Szenarien zum Verbleib von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen

Der Verbleib von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen und Altfahrzeugen stellt sich in der Realität als sehr komplex dar, da es verschiedene Verbleibsoptionen nach der Außerbetriebsetzung gibt. Um diese verschiedenen Möglichkeiten zu veranschaulichen und den Verbleib und die statistische Lücke besser analysieren zu können, wurden die möglichen Verbleibe auf der Grundlage von Expertenwissen[7] in Szenarien systematisiert, die die möglichen Verbleibspfade von in Deutschland außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen erfassen. Dargestellt werden als Ausgangspunkt die **physischen Verbleibe** der Fahrzeuge. Daran anknüpfend werden tabellarisch die **handelnden Akteure**, hinter dem Vorgang liegende **Informationsflüsse**, die ggf. vorhandenen **Datengrundlagen** und für das Forschungsvorhaben relevante **Rechtsnormen** benannt, die Einfluss auf den tatsächlichen Verbleib oder auf die statistische Erfassung der Fahrzeuge haben. In den jeweiligen Tabellen werden die zeitlich aufeinander folgenden Aktivitäten des Szenarios in den Spalten charakterisiert. Die linke Spalte stellt damit den Beginn des Vorgangs dar, die am weitesten rechts stehende Spalte beschreibt die letzte Aktivität in dem Verbleibsszenario.

Abbildung 12 stellt einen schematischen Überblick über die möglichen Szenarien zum Verbleib außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge dar. Nach der Außerbetriebsetzung können die Fahrzeuge entweder wieder zugelassen werden, die Fahrzeuge also nur vorübergehend außer Betrieb gesetzt werden (siehe Kapitel 3.1.1) oder verschiedenen Verbleibspfaden im In- und/oder Ausland folgen. Die Szenarien für einen Verbleib im Inland werden in den Kapiteln 3.1 und 3.4.1 beschrieben. Die Szenarien zu einem Verbleib im EU-Ausland sind in Kapitel 3.2 und Kapitel 3.4.3 dargestellt, solche zu einem Verbleib in Nicht-EU-Staaten in Kapitel 3.3.

Abbildung 12: Schematischer Überblick über Szenarien zum Verbleib von Fahrzeugen



Neben der systematischen Darstellung der Verbleibspfade und den entsprechenden Akteuren, Datenquellen und Informationsflüssen werden in diesem Kapitel ebenfalls die möglichen Gründe dargestellt, die im jeweiligen Szenario zu einer statistischen Nichterfassung führen können. Das Ziel war es, auf der Grundlage des Wissenstandes zum Projektbeginn mögliche Datenlücken und die dafür

[7] Basis: Eigenes Wissen der Gutachter, Literaturrecherchen, Gespräche mit verschiedenen Experten

verantwortlichen Gründe und dahinterliegende Ursachen zu identifizieren, und die beteiligten Akteure und ihre Interessen zu beschreiben. Ebenfalls wird dargestellt, zu welchen Anteilen die Fahrzeuge über die jeweiligen Verbleibspfade derzeit in die Statistiken eingehen.

Bei den Recherchen zu Gründen der Nichterfassung in den Statistiken erfolgte ggf. auch eine Analyse der wirtschaftlichen Einflussfaktoren (z. B. Preis- und Kostengefüge der Verbleibspfade) und eine Analyse der realen Abläufe rund um die Außerbetriebsetzung und den Fahrzeugverbleib in der Praxis. Die rechtlichen Rahmenbedingungen, die die statistische Lücke beeinflussen, werden in Kapitel 4 dargestellt. Eine Quantifizierung der statistischen Nichterfassung pro Verbleibspfad erfolgt im Kapitel 5 für das Bezugsjahr 2013.

3.1 Szenarien zum inländischen Verbleib

In den Szenarien dieses Unterkapitels verbleiben die Fahrzeuge nach der Außerbetriebsetzung im Inland. Die verschiedenen Verbleibspfade werden jeweils differenziert dargestellt.

3.1.1 Szenario 1: Spätere Wiederanmeldung des Fahrzeugs in Deutschland

Kurzbeschreibung des Szenarios: Bei dem Fahrzeug handelt es sich nicht um ein Altfahrzeug (= kein Abfall). Es wird daher ohne Verwertungsnachweis vom Letzthalter außer Betrieb gesetzt und zu einem späteren Zeitpunkt von ihm oder einem anderen Halter wieder in Deutschland bei einer Kfz-Zulassungsstelle zur Teilnahme am Straßenverkehr angemeldet (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: Außerbetriebsetzung (AuBS) des Fahrzeugs mit späterer Wiederanmeldung in Deutschland

Betrachtungsbereich	AuBS ohne VN	Wiederanmeldung in Deutschland
Akteur	Letzthalter	Letzthalter/Neuhalter
Informationsfluss über den Verbleib	Letzthalter → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	Letzthalter/Neuhalter → Kfz-Zulassungsstelle → KBA
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	ZFZR
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)
Überwachung	Kfz-Zulassungsstellen	Kfz-Zulassungsstellen

Derzeit wird der Anteil der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge an der Gesamtzahl der Außerbetriebsetzungen auf 40 % geschätzt (BMUB und UBA 2015, dortige Fußnote 13). Für das Jahr 2013 ergibt dies eine Anzahl von 3,26 Mio. Fahrzeugen (siehe Kapitel 2). Eine solche Schätzung ist nötig, da seit 2007 mit der Einführung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) zur Vereinfachung bei der Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen in den Statistiken des KBA nicht mehr zwischen vorübergehenden und endgültigen Außerbetriebsetzungen unterschieden wird. Für die Schließung der statistischen Lücke ist diese Differenzierung jedoch von großer Bedeutung, da die Berechnungen zum Verbleib der Fahrzeuge die endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge betrachten.

Mögliche Lücke: Nicht-aktuelle Bestimmung des Anteils der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge.

Der Anteil von 40 % beruht auf älteren Berechnungszahlen von vor 2007 und auf Schätzungen und birgt damit Unsicherheiten für die aktuellen Berechnungen (KBA 2015a). Das Potential für den Einfluss auf die statistische Lücke wird daran deutlich, dass bereits eine Veränderung der Quote um 1 % eine Anzahl von rund 80.000 Fahrzeugen bedeuten würde (ebd.).

3.1.2 Demontage in einem anerkannten Demontagebetrieb in Deutschland

Bei dem Verbleibspfad ‚Demontage in einem anerkannten Demontagebetrieb in Deutschland' wird das Fahrzeug vom Letzthalter (oder im Auftrag des Letzthalters) bei der Kfz-Zulassungsstelle außer Betrieb gesetzt und in einem anerkannten Demontagebetrieb verwertet. Dabei sind ein Szenario mit Ausstellung eines Verwertungsnachweises und eines ohne Ausstellung eines Verwertungsnachweises denkbar.

3.1.2.1 Szenario 2: Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in einem anerkanntem Demontagebetrieb mit Verwertungsnachweis

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug ist ein Altfahrzeug (= Abfall) und wird nach Abgabe des Fahrzeugs bei einem anerkannten Demontagebetrieb in Deutschland mit Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und bei dem anerkannten Demontagebetrieb verwertet (siehe Abbildung 13).

Abbildung 13: Szenario 2 ‚Verwertung des Fahrzeugs in Deutschland in anerkanntem Demontagebetrieb mit Verwertungsnachweis'

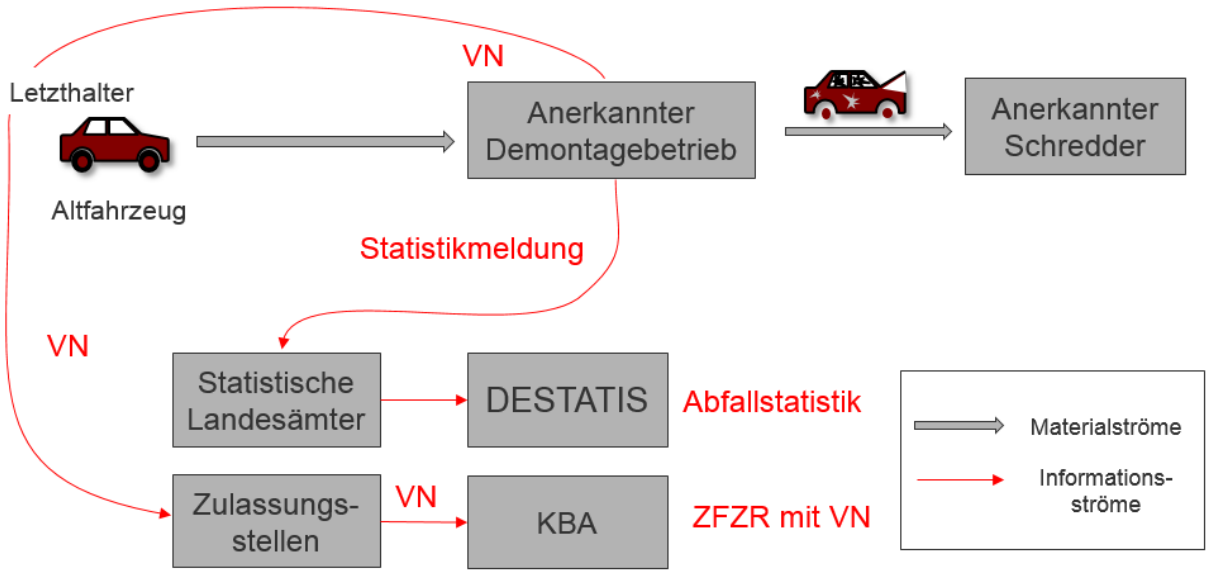


Tabelle 8: Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in einem anerkannten Demontagebetrieb mit Verwertungsnachweis

Betrachtungs-bereich	Abgabe des Fz bei anerkanntem Demontagebetrieb	AuBS mit VN	Anerkannte Demontage	Anerkanntes Schreddern
Akteur	Letzthalter	Letzthalter	Anerkannter Demontagebetrieb	Anerkannter Schredder

Betrachtungs-bereich	Abgabe des Fz bei anerkanntem Demontagebetrieb	AuBS mit VN	Anerkannte De-montage	Anerkanntes Schreddern
Informations-fluss über den Verbleib	Verwertungsnach-weis: Demontage-betrieb → Letzthal-ter	Letzthalter→ Kfz-Zulassungs-stelle → ZFZR des KBA	Abfallstatistischer Erhebungsbogen: Anerkannte De-montagebetriebe → Statistische Lan-desämter → Statis-tisches Bundesamt	Abfallstatistischer Erhebungsbogen: Anerkannte Schredder → Sta-tistische Landes-ämter → Statisti-sches Bundesamt
Statistische Da-tenbasis	Betriebstagebuch des anerkannten Demontagebe-triebs mit Anzahl der VN	Anzahl der Fälle: ZFZR des KBA, Fallkons-tellation „AuBS mit VN“ (VN-Vorlage gleich-zeitig mit AuBS oder nachträg-lich)	Anzahl der Altfahr-zeuge und deren Gewicht in Summe: Statistisches Bun-desamt, Abfallsta-tistik	Anzahl der Restka-rossen und deren Gewicht in Summe: Statistisches Bun-desamt, Abfallsta-tistik
Rechtsnormen	Altfahrzeugverord-nung	Fahrzeug-Zulas-sungsverord-nung (FZV), Alt-fahrzeugverord-nung	Umweltstatistikge-setz; Anlagenzu-lassungsrecht, BImSchG; KrWG; Altfahrzeugverord-nung; Gefahr-stoffverordnung; Sprengstoffgesetz; Wasserrecht	Umweltstatistikge-setz; Anlagenzu-lassungsrecht, BImSchG; KrWG; Altfahrzeugverord-nung; Gefahr-stoffverordnung
Überwachung	Im Rahmen der Zertifizierung	Kfz-Zulassungs-stellen	Im Rahmen der Zer-tifizierung; Über-wachungsbehör-den der Bundes-länder	Im Rahmen der Zer-tifizierung; Über-wachungsbehör-den der Bundes-länder

Die für dieses Szenario relevanten möglichen Lücken und ihre Gründe werden in Unterkapitel 3.1.2.3 beschrieben.

3.1.2.2 Szenario 3: Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in einem anerkanntem Demontagebetrieb ohne Verwertungsnachweis bzw. ohne nachträgliche Angabe des Verwertungsnachweis bei der Kfz-Zulassungsstelle

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug ist ein Altfahrzeug. Es wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und anschließend von einem anerkannten Demontagebetrieb in Deutschland verwertet. In der Praxis kann es zum Einen vorkommen, dass der anerkannte Demontagebetrieb entgegen den gesetzlichen Anforderungen keinen Verwertungsnachweis ausstellt (siehe Abbildung 14) oder zum Anderen, dass der anerkannte Demontagebetrieb einen Verwertungsnachweis ausfüllt, dieser jedoch nicht (in der Regel durch den Letzthalter) an die Kfz-Zulassungsstelle übergeben wird (siehe Abbildung 15).

Abbildung 14: Szenario 3 ‚Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in anerkanntem Demontagebetrieb ohne Ausstellung eines Verwertungsnachweises'

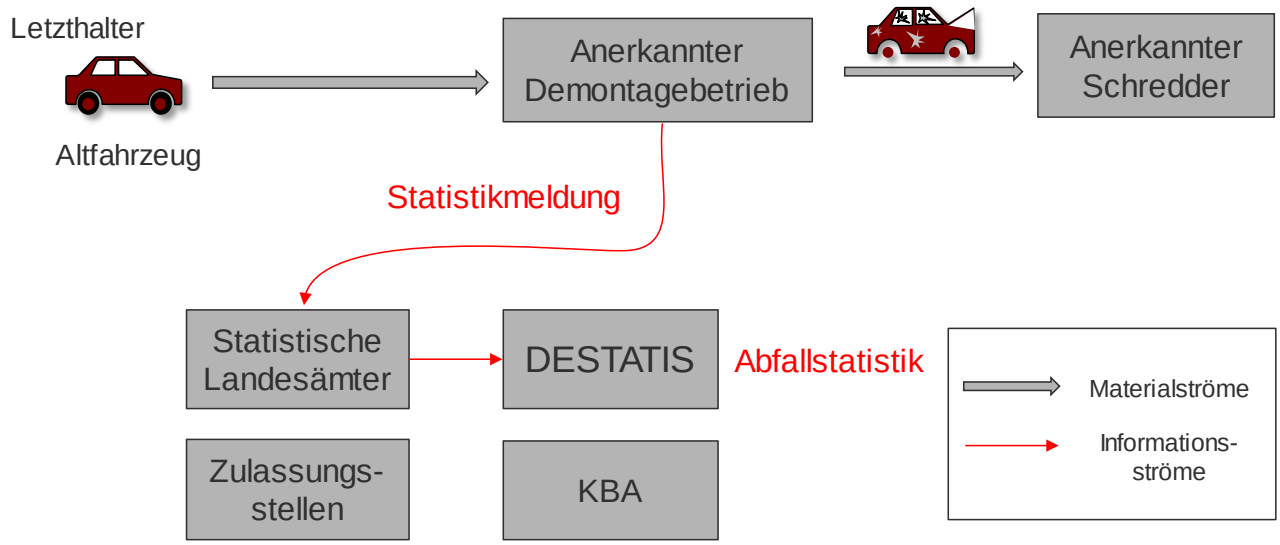
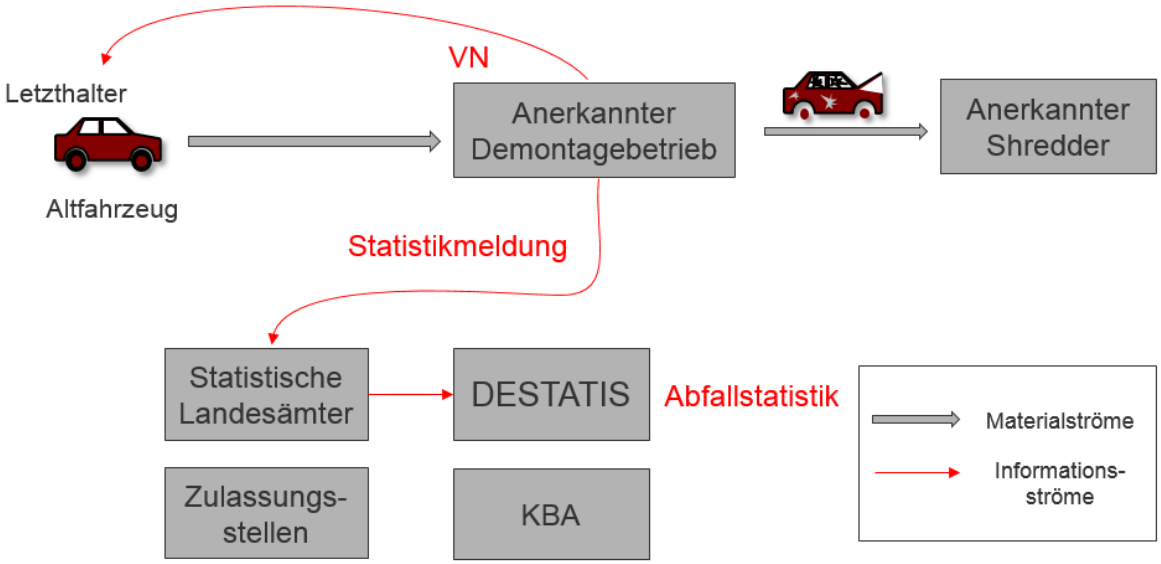


Abbildung 15: Szenario 3 ‚Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in anerkanntem Demontagebetrieb mit Ausstellung eines Verwertungsnachweises, aber ohne Weiterleitung an die Kfz-Zulassungsstellen'



Ein Alternativszenario zum Szenario aus Abbildung 14 und Abbildung 15 ist, dass das Fahrzeug nach Außerbetriebsetzung zunächst an eine Werkstatt gegeben wird, die das Fahrzeug als Altfahrzeug an einen anerkannten Demontagebetrieb weiterreicht und kein Verwertungsnachweis für das Altfahrzeug ausgestellt wird (Abbildung 16, Variante a) oder das Fahrzeug nach Außerbetriebsetzung an einen Kombibetrieb (Handel, Werkstatt, anerkannter Demontagebetrieb) gegeben wird (Abbildung 16, Variante b), ohne dass ein Verwertungsnachweis ausgestellt wird.

Abbildung 16: Varianten des Szenarios 3 ‚Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in anerkanntem Demontagebetrieb ohne Verwertungsnachweis‘

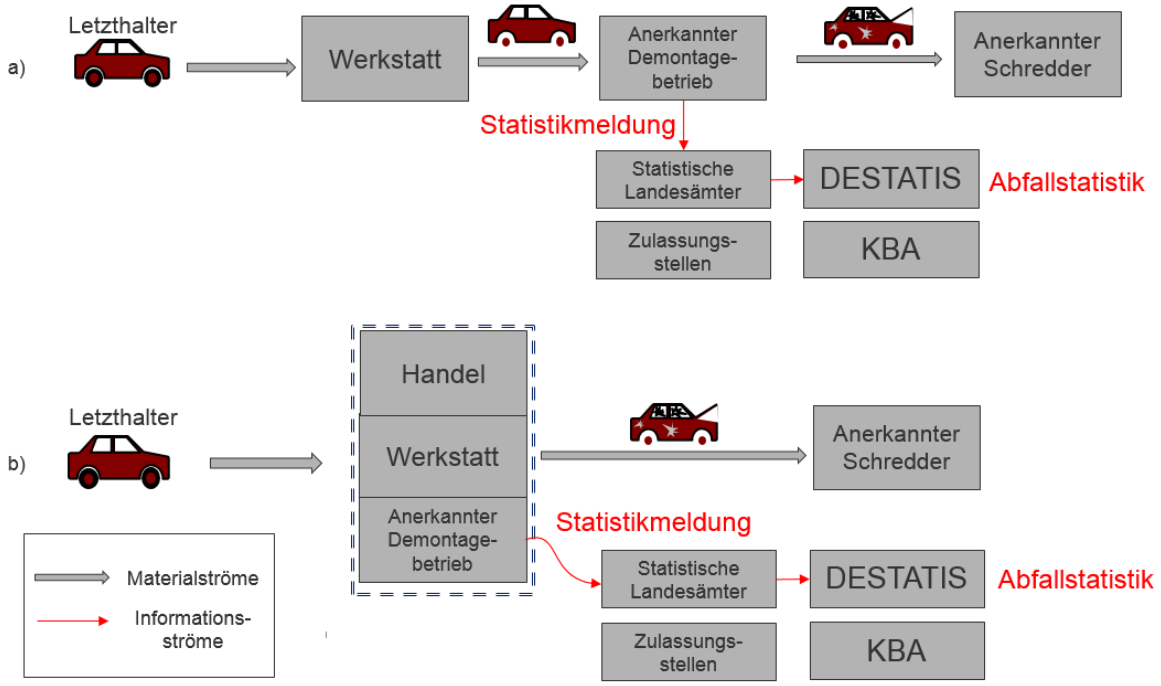


Tabelle 9: Außerbetriebsetzung des Altfahrzeugs ohne Verwertungsnachweis mit Verwertung in Deutschland in einem anerkannten Demontagebetrieb

Be-trach-tungs-bereich	AuBS ohne VN	Evtl. Verkauf an Händler oder Reparatur in Werk-statt	Anerkannte Demontage ohne VN	Anerkanntes Schreddern
Akteur	Letzthalter	Händler/Werkstatt	Anerkannter Demonta-gebetrieb	Anerkannter Schredder
Infor-mati-ons-fluss über den Ver-bleib	kein VN ausge-stellt: AuBS ohne VN → Kfz-Zulas-sungsstelle → ZFZR des KBA ohne VN	n/a	Abfallstatistischer Erhe-bungsbogen: Anerkann-ter Demontagebetrieb → Statistische Landesäm-ter → Statistisches Bun-desamt	Abfallstatisti-scher Erhe-bungsbogen: Anerkannte Schredder-anlagen → Statistische Landesämter → Statisti-sches Bun-desamt

Betrachtungsbereich	AuBS ohne VN	Evtl. Verkauf an Händler oder Reparatur in Werkstatt	Anerkannte Demontage ohne VN	Anerkanntes Schreddern
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	n/a	Anzahl Altfahrzeuge und deren Gewicht in Summe: Statistisches Bundesamt, Abfallstatistik: Statistisches Bundesamt (das Altfahrzeug ist nur in der Abfallstatistik enthalten, soweit der anerkannte Demontagebetrieb das Altfahrzeug meldet)	Anzahl der Restkarossen und deren Gewicht in Summe: Statistisches Bundesamt, Abfallstatistik
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Altfahrzeugverordnung	Umweltstatistikgesetz; Anlagenzulassungsrecht, BImSchG; KrWG; Altfahrzeugverordnung; Gefahrstoffverordnung; Sprengstoffgesetz; Wasserrecht	Umweltstatistikgesetz; Anlagenzulassungsrecht, BImSchG; KrWG; Altfahrzeugverordnung; Gefahrstoffverordnung
Überwachung	Kfz-Zulassungsstellen	Überwachungsbehörden der Bundesländer	Überwachungsbehörden der Bundesländer	Überwachungsbehörden der Bundesländer

Zur Nachverfolgung der Fahrzeuge, die über den Pfad ‚Demontage in einem anerkannten Demontagebetrieb in Deutschland' verbleiben, stehen derzeit die Abfallstatistik des Statistischen Bundesamtes und die Daten vom Kraftfahrt-Bundesamt zu vorgelegten Verwertungsnachweisen bei oder nach Außerbetriebsetzung der Fahrzeuge durch die Letzthalter zur Verfügung.

Für die Zahl der in anerkannten Demontagebetrieben statistisch erfassten Fahrzeuge ist die Abfallstatistik des Statistischen Bundesamtes umfassender. Im Jahr 2013 zählte das KBA insgesamt 46.263 Verwertungsnachweise bei oder nach Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs (KBA 2015b). Die Abfallstatistik umfasst 500.322 Fahrzeuge, die in anerkannten Demontagebetrieben im Jahr 2013 verwertet wurden (siehe Kapitel 2) (BMUB und UBA 2015). Es ist davon auszugehen, dass die Verwertungsnachweise im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) in den Meldungen an das Statistische Bundesamt enthalten sind. Somit stellt die Abfallstatistik die Referenzquelle bei der Betrachtung der Verbleibswege von Fahrzeugen dar. Von den registrierten Verwertungsnachweisen im Jahr 2013 wurden 11.836 Verwertungsnachweise nachträglich erbracht und 9.040 Verwertungsnachweise aus dem Ausland vorgelegt (KBA 2015b).

Anerkannte Demontagebetriebe erhalten ihren Input auf verschiedenen Wegen. Der mengenmäßig relevanteste ist der, dass Letztbesitzer den Betrieben oder mit diesen kooperierenden Annahme- bzw.

Rücknahmestellen ihre Fahrzeuge überlassen. Für die Fahrzeuge erhalten die Letztbesitzer ggf. einen variierenden Geldbetrag. Hierbei kann es sich auch um einen symbolischen Betrag von 1 € handeln.

Es stellt sich die Frage, ob es sich bei Fahrzeugen, die von Letztbesitzern an einen anerkannten Demontagebetrieb (Abfallentsorger) abgegeben werden, automatisch und zwingend um Altfahrzeuge handelt, welche verwertet werden müssen (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.2).

Des Weiteren finden Fahrzeugankäufe von Unfallfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen über verschiedene Quellen (Onlineplattformen, Zeitungsanzeigen) vorwiegend für die Ersatzteilgewinnung statt.

3.1.2.3 Mögliche Datenlücken und ihre Ursachen

Der Abschnitt geht auf die Szenarien der Kapitel 3.1.2.1 und 3.1.2.2 ein.

Mögliche Lücke: Keine statistische Erfassung einer Teilmenge derjenigen Fahrzeuge, die in Deutschland in anerkannten Demontagebetrieben verwertet werden.

Mögliche Gründe für die Nichterfassung:

1. Unvollständige Erfassung teilzerlegter Fahrzeuge seitens anerkannter Demontagebetriebe:

Betroffenes Szenario: 3

In Expertengesprächen mit Sachverständigen, anerkannten Demontagebetrieben und Behörden wurde darauf hingewiesen, dass anerkannte Demontagebetriebe auch teilzerlegte bzw. teilvorbehandelte Fahrzeuge zur Demontage annehmen. Sie stammen z. B. aus Werkstätten. Ein befragter anerkannter Demontagebetrieb gab an, dass dies in seinem Betrieb gängige Praxis sei und im Jahr 2014 ca. 7 % der von ihm behandelten Altfahrzeuge aus teilzerlegten Altfahrzeugen mit unklarer Herkunft bestehen (pers. Komm. mit anerkanntem Demontagebetrieb April 2015). Die Ausstellung von Verwertungsnachweisen für teilzerlegte Altfahrzeuge findet nach Expertenaussage nicht immer statt (pers. Komm. mit anerkannten Demontagebetrieben und Sachverständigen Dezember 2015 bis März 2016).

Verstärkend wirke dabei ggf. der Umstand, dass die Betriebe unterschiedliche Geschäftsbereiche kombinieren. In vielen Fällen ist die Tätigkeit der Demontage aus ökonomischen Gründen mit Handel- bzw. Werkstatttätigkeiten in anderen Betrieben bzw. Betriebsteilen kombiniert, was für den Letztbesitzer ggf. nicht erkennbar ist.

2. Lückenhafte Übermittlung der Daten zu Verwertungsnachweisen aus anerkannten Demontagebetrieben:

Betroffene Szenarien: 2 und 3

Die unvollständige Erfassung von Verwertungsnachweisen im ZFZR kann – neben der Nichtausstellung von Verwertungsnachweisen – dadurch bedingt sein, dass die Letzthalter den Verwertungsnachweis nicht an die Kfz-Zulassungsstellen weiterleiten. Dieser Umstand kann auch dadurch unterstützt werden, dass Letztbesitzern nicht bekannt ist, dass sie zur Vorlage verpflichtet sind, wenn ein Verwertungsnachweis ausgestellt wurde (siehe ausführlicher dazu Kapitel 3.1.3).

3. Unvollständige Erfassung von Daten aus anerkannten Demontagebetrieben

Betroffene Szenarien: 2 und 3

Weiterhin ist es möglich, dass der Erhebungskreis für die Abfallstatistik nicht vollständig ist und nicht alle anerkannten Demontagebetriebe erfasst werden. Ein Sachverständiger für Altfahrzeugverwertung, der u. a. auch Demontagebetriebe zertifiziert, gab in einem Interview an, dass nicht alle in der GESA gelisteten Betriebe einen statistischen Meldebogen abgeben müssten (pers. Komm. mit Sachverständigem Januar 2015). Hier sei die Frage zu stellen, ob die Statistikdaten vollständig sind

oder ob eine Hochrechnung der erhobenen Daten-Stichprobe erfolge (ebd.). Ähnliches berichtete ein befragter anerkannter Demontagebetrieb. Das Statistische Bundesamt stuft die Vollständigkeit der Meldungen selber als hoch ein. In jedem Fall sei davon auszugehen, dass alle durchsatzstarken anerkannten Demontagebetriebe erfasst werden. Auch wenn z. B. durch aktuelle Veränderungen, beispielsweis weil ein anerkannter Demontagebetrieb neu eingerichtet wurde, aber noch nicht in den Erhebungskreis aufgenommen wurde, ein Betrieb nicht mit erhoben wird, wird die Mengenrelevanz als gering eingeschätzt (vgl. Destatis 2014a).

4. Demontage ohne Angaben bei den Abfragen der Statistischen Landesämter

Betroffene Szenarien: 2 und 3

Es besteht die Möglichkeit, dass anerkannte Demontagebetriebe Altfahrzeuge verwerten, dies jedoch bei der Abfrage der Statistischen Landesämter nicht angeben. Die Mengenrelevanz solcher Nicht-Meldungen wird zunächst als gering eingeschätzt, da die Nicht-Meldungen keine gewichtigen Vorteile bzw. die Meldungen keinen deutlichen Zusatzaufwand oder Nachteile bedeuten.

Auf die Mengenrelevanz der genannten Gründe wird im weiteren Bericht noch ausführlicher eingegangen.

Verstärkung durch Mechanismen-Zusammenspiel:

Kostenpflichtige Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis:

Betroffene Szenarien: 2 und 3

Eine Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis führt für den Letzthalter durch eine Verwaltungsgebühr zu Mehrkosten von 5,10 € im Vergleich zur Außerbetriebsetzung ohne Verwertungsnachweis. Bei einer nachträglichen Vorlage des Verwertungsnachweises liegen die Mehrkosten sogar bei 10,20 €[8]. Es ist zu vermuten, dass aufgrund dieses Umstandes weniger Letzthalter den Verwertungsnachweis von den anerkannten Demontagebetrieben einfordern und bei der Außerbetriebsetzung angeben. Ein befragter anerkannter Demontagebetrieb bestätigte, dass die Mehrzahl der Letzthalter beim Überlassen der Altfahrzeuge keine Kopie des Verwertungsnachweises, die zur Vorlage bei der Kfz-Zulassungsstelle vorgesehen ist, von ihm verlangt (pers. Komm. mit anerkanntem Demontagebetrieb April 2015).

Mit dem Verwertungsnachweis wird eine Verwertungspflicht verbunden (siehe Kapitel 4.2.4). Außerdem würde der Verwertungsnachweis den Willen des Letzthalters deutlich machen, dass es sich bei dem Fahrzeug um Abfall handelt und die Verwertung erwartet wird. Mit der Vorlage eines Verwertungsnachweises bei der Kfz-Zulassungsstelle wäre außerdem – anders als bei der rein quantitativen Angabe der Anzahl von Verwertungsnachweisen, die Destatis von den anerkannten Demontagebetrieben erhält - ein Verwertungsvorgang einem spezifischen Fahrzeug zugeordnet. Dieser Umstand erhält z. B. Relevanz, wenn Behörden wie der Zoll eine Prüfung vornehmen, ob ein Verwertungsnachweis für ein zur Ausfuhr bestimmtes Fahrzeug vorliegt und somit ein Weiterverkauf des Fahrzeugs als Gebrauchtfahrzeug nicht zulässig wäre. Über eine höhere Anzahl von Verwertungsnachweisen im ZFZR kann in diesem Kontext daher ein Einfluss auf die Verbleibswege erwartet werden.

Nach Expertenaussagen mehrerer Personen und Angaben von drei befragten Kfz-Zulassungsstellen wird die Anzahl der bei oder nach Außerbetriebsetzung vorgelegten Verwertungsnachweise u. a. auch dadurch beeinflusst, dass die Kfz-Zulassungsstellen nicht immer konsequent die Vorlage eines Verwertungsnachweises einfordern (Kfz-Zulassungsstelle Kaiserslautern 2016; Kfz-Zulassungsstelle

[8] Vgl. Nr. 224 der Anlage zur Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) v. 25.01.2011; zuletzt geändert durch Verordnung vom 16.04.2014.

Bad Dürkheim 2016; Kfz-Zulassungsstelle Westerwaldkreis 2016; anerkannte Demontagebetriebe zwischen Dezember 2015 und März 2016; Sachverständige zwischen Januar und März 2016).

Die Motivation der Letzthalters für das nachträgliche Erbringen eines Verwertungsnachweises ist unbekannt. Eine rechtliche Verpflichtung dazu besteht nicht (siehe auch Kapitel 4.1.2). In Expertengesprächen wurde die Vermutung geäußert, dass es sich hierbei möglicherweise um Totalschäden handelte, für welche die Versicherung nur Geld auszahlt, wenn die Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis belegt werden kann. Ähnliches könnte für im Ausland verunfallte Fahrzeuge gelten (siehe dazu auch Kapitel 3.4.3).

3.1.3 Szenario 4: Verbleib eines Altfahrzeugs in Deutschland in nicht-anerkannter Demontage

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Altfahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und durch andere als nach AltfahrzeugV anerkannte Demontagebetriebe in Deutschland zur Ersatzteilgewinnung zerlegt (siehe Abbildung 17). Die Restkarosse wird ohne blaue Kopie des Verwertungsnachweises an einen Schredder (Variante a) oder an einen Schrotthändler gegeben, der die Restkarosse zerkleinert und dem Mischschrott beigemischt an einen Schredder liefert (Variante b).

Abbildung 17: Szenario 4 ‚Nicht-anerkannte Demontage in Deutschland'

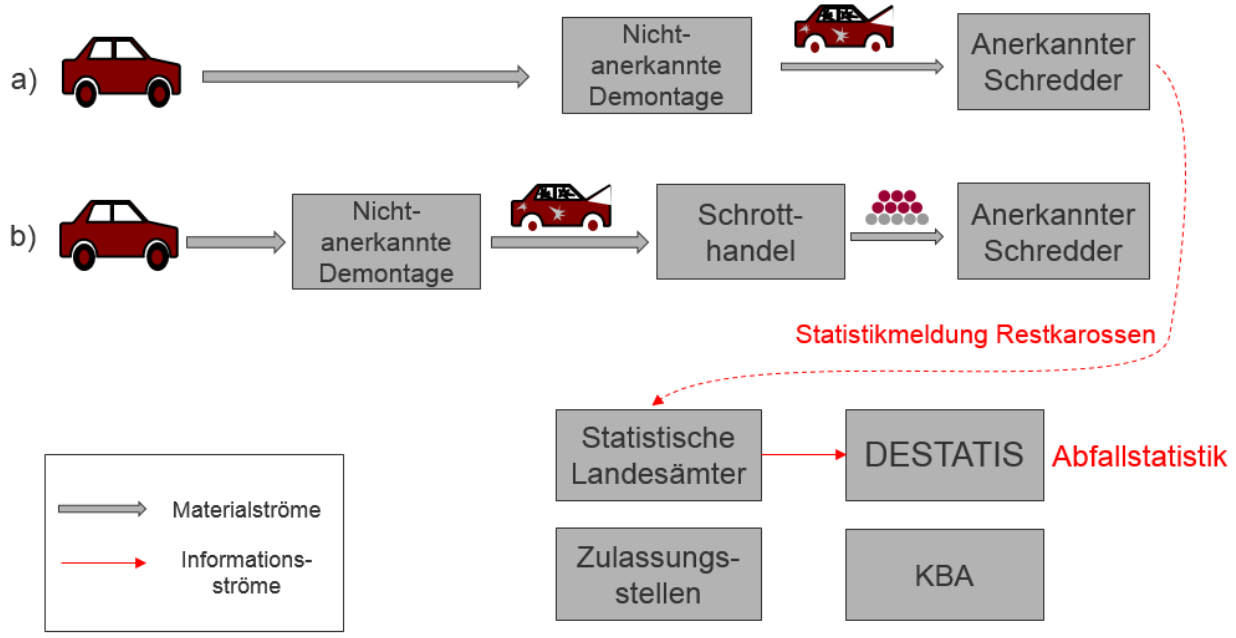


Tabelle 10: Verwertung des Altfahrzeugs in Deutschland in nicht-anerkannter Demontage

Betrachtungsbereich	AuBS ohne VN	Nicht-anerkannte Demontage	Evtl. inländischer Verkauf von Ersatzteilen	Evtl. Ausfuhr von Ersatzteilen	Evtl. anerkanntes Schreddern
Akteur	Letzthalter	nicht anerkannte Demontage (z. B. Kleingewerbe, Werkstatt, Händler, Privat)			Schrotthandel/ Schredderanlagen
Informationsfluss über den Verbleib	AuBS: Letzthalter → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	n/a	n/a	Zollstatistik, soweit Ausfuhr aus EU und Wertgrenze (1.000 € bzw. 1.000 kg für gesamte Ausfuhr) überschritten	Meldung zur Abfallstatistik, anerkannte Schredderanlagen auch ggf. Meldung über Restkarossen
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	n/a	n/a	Zollstatistik, soweit Ausfuhr aus EU und Wertgrenze überschritten	Abfallstatistik des Statistischen Bundesamtes, ggf. als Restkarosse deklariert
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	KrWG; StGB; Altfahrzeugverordnung, Baurecht bzw. BImSchG, GefahrstoffV	Gewerberecht, Steuerrecht	Zollkodex, Zollkodexdurchführungsverordnung, Abfallverbringungsrecht	Altfahrzeugverordnung; Umweltstatistikgesetz; StGB
Überwachung	Kfz-Zulassungsbehörden	Überwachungsbehörden der Bundesländer	Gewerbeaufsicht, ggf. Bundesfinanzverwaltung	Polizei, Zoll	Überwachungsbehörden der Bundesländer

Bei dem Szenario ‚Nicht-anerkannte Demontage in Deutschland' stehen derzeit keine statistischen Quellen zur Verfügung, über die eine Aussage über die Anzahl der Fahrzeuge über diesen Verbleibspfad getroffen werden kann.

Andere Betriebe als anerkannte Demontagebetriebe bzw. Einzelpersonen erhalten ihren Fahrzeuginput vermutlich über diverse Quellen, so z. B. über Zeitungsanzeigen, Ebay, Restwertbörsen, von Privatpersonen, über den Fahrzeughandel oder über die Anwerbung per Kärtchen an der Windschutzscheibe von im öffentlichen Raum geparkten Fahrzeugen. Die Werkstätten von Betrieben, die nicht anerkannte Demontagebetriebe sind, befänden sich nach Aussage von Experten manchmal auch nur zeitlich begrenzt an einem Ort, wodurch die Lokalisierung erschwert wird (vgl. u. a. Aussagen beim Expertenworkshop „Abgrenzung Gebraucht-/Altfahrzeuge" am 21.03.2016 in Berlin). Die Standorte dieser Betriebe, die keine anerkannten Demontagebetriebe sind, werden laut Aussage mehrerer Angehöriger der Vollzugs- und Überwachungsbehörden oftmals nur durch Zufall oder durch „Indiskretionen" anderer Branchenangehöriger bekannt (Aussagen beim Expertenworkshop „Abgrenzung Gebraucht-/Altfahrzeuge" am 21.03.216 in Berlin).

Mögliche Lücke: Keine statistische Erfassung von Fahrzeugen, die in Deutschland in nicht-anerkannten Demontagebetrieben oder von Privatpersonen zerlegt werden und bei denen die teilbehandelten Fahrzeuge nicht an anerkannte Demontagebetriebe abgegeben werden.

Gründe für die Nichterfassung:

1. Keine Verwertung mit Verwertungsnachweisen

Wird ein Fahrzeug von einem nicht-anerkannten Demontagebetrieb zerlegt (wozu auch Werkstätten zählen können), wird von diesem dafür kein Verwertungsnachweis ausgestellt, da dies nur anerkannte Demontagebetriebe können und dürfen. Das gleiche gilt für eine nicht-anerkannte Demontage durch Privatpersonen. Eine Abfrage durch das Statistische Bundesamt erfolgt nicht und kann nicht erfolgen, da es sich nicht um anerkannte Demontagebetriebe handelt.

Würden teilzerlegte Altfahrzeuge anerkannten Demontagebetrieben überlassen, bestünde die Möglichkeit, dass dann Verwertungsnachweise ausgestellt werden bzw. die Fahrzeuge in der Statistik des Statistischen Bundesamtes erscheinen, also eine „verzögerte“ Erfassung stattfindet (siehe Kapitel 3.1.2). Ökonomische Gründe legen nahe, dass die vorbehandelten Fahrzeuge von nicht-anerkannten Demontagebetrieben bzw. Privatpersonen überwiegend als Schrott der weiteren Verwertung zugeführt und nicht an anerkannte Demontagebetriebe abgegeben werden (höherer Erlös). Die Abgabe kann

a) als vorbehandeltes Fahrzeug an Schredder (siehe Abbildung 17 Szenario a) oder
b) als Mischschrott, der dem Schreddervormaterial beigemischt ist, erfolgen (siehe Abbildung 17 Szenario b).

Im Jahr 2013 wurden bei den Schredderbetrieben 493.300 t Restkarossen aus dem Inland angenommen (BMUB und UBA 2015, S. 10). 27.420 t Restkarossen wurden unter der ASN 16 01 06 ausgeführt (ebd., S. 5, S. 13, S. 39). Hierdurch errechnet sich eine Restkarossenmasse von 520.720 t aus Demontagebetrieben in Deutschland. Dem stehen 500.322 Altfahrzeuge gegenüber, die im Jahr 2013 bei anerkannten Demontagebetrieben angenommen worden sind (ebd., S. 6, S. 10, S. 34, S. 35, S. 40).

Beim Vergleich der Daten ist nach Angaben des UBA zu berücksichtigen, dass bei den anerkannten Demontagebetrieben weiterhin ein (wenn auch inzwischen vergleichsweise geringer) Effekt aus der Umweltprämie festzustellen ist (BMUB und UBA 2015). Aufgrund des Lagerabbaus war demnach die im Jahr 2013 behandelte Menge um rund 5 % größer als die bei den anerkannten Demontagebetrieben angenommene Menge Altfahrzeuge[9].

Für die Umrechnung von Gewichten in Stückzahlen bzw. umgekehrt bei Altfahrzeugen und Restkarossen werden Faktoren angewandt, die üblicherweise aus Behandlungs- und Schredderversuchen entwickelt wurden. Eine weitergehende Analyse dieser Faktoren und eine Betrachtung der Möglichkeiten, aus dem Schredderinput auf den Strom von Restkarossen aus nicht-anerkannter Demontage bzw. aus der nicht-dokumentierten Demontage in anerkannten Demontagebetrieben zu schließen, erfolgt in Kapitel 5.3.2.3.

[9] BMUB und UBA (2015) nennt 500.322 angenommene Altfahrzeuge und 526.231 Altfahrzeuge, die behandelt wurden (siehe Abb. 2 S. 16). Dabei handelt es sich um Schätzungen. Eine genaue Datenbasis steht hierzu nicht zur Verfügung, zumal unklar ist ob bzw. in welchem Umfang Fahrzeuge trotz Abwrackprämie ausgeführt wurden (Heise 2009).

Verstärkung durch Mechanismen-Zusammenspiel

1. Behördliches Handeln bei nicht-anerkannten Demontagebetrieben:

Die von verschiedenen Akteuren[10] benannte große Anzahl von nicht-anerkannten Demontagebetrieben macht die Schwierigkeiten der Behörden beim Unterbinden dieser Tätigkeit deutlich. Dabei sind Probleme auf unterschiedlichen Ebenen zu berücksichtigen:

- Personalaufwand für die flächendeckende Kontrolle von Betrieben/Aktivitäten,
- Vollzug bei Betrieben, die die rechtlichen Anforderungen nicht erfüllen (auch für mobile oder zeitlich befristete Betriebe/Aktivitäten),
- möglicherweise fehlende rechtliche Grundlagen für einen einfachen Vollzug.

2. Fehlendes Wissen von Letzthaltern:

Wie beim vorherigen Szenarien-Set der Demontage in einem anerkannten Demontagebetrieb in Deutschland (siehe Kapitel 3.1.2) gilt auch hier, dass Letzthalter vermutlich oftmals nicht wissen, welche Rechte und besonders welche Pflichten sie haben, wenn sie sich eines Altfahrzeuges entledigen, entledigen wollen oder entledigen müssen. In Expertengesprächen wurde angeführt, dass Kfz-Zulassungsstellen dem Letzthalter oftmals keine Informationen hinsichtlich des weiteren Verbleibs der Fahrzeuge an die Hand geben. Dies wurde mit Kosten- und Zeitgründen erklärt, aber auch damit, dass die Kfz-Zulassungsstellen ihre primäre Aufgabe in der Anmeldung und Außerbetriebsetzung der Fahrzeuge sehen (pers. Komm. mit anerkannten Demontagebetrieben Dezember 2015 bis März 2016; KBA 2015a). Befragte Kfz-Zulassungsstellen bestätigten dies (Kfz-Zulassungsstelle Kaiserslautern 2016; Kfz-Zulassungsstelle Bad Dürkheim 2016; Kfz-Zulassungsstelle Westerwaldkreis 2016). Auch in Gesprächen mit anerkannten Demontagebetrieben wurde der Umstand des fehlenden Wissens der Letzthalter thematisiert (pers. Komm. mit anerkannten Demontagebetrieben zwischen Dezember 2015 und März 2016).

3. Keine Herkunftsnachweispflicht für den Handel mit Ersatzteilen:

Nach Schätzung von Experten werden in Deutschland pro Jahr alleine über Ebay ca. 10 Mio. Ersatzteile gehandelt (Expertenworkshop „Verbleib von Altfahrzeugen“ am 24.04.2015 in Dessau). Zusätzlicher Handel mit Ersatzteilen findet beispielsweise über Kleinanzeigen oder über Vor-Ort-Verkäufe statt. Es besteht die Vermutung, dass ein relevanter Teil davon aus nicht-anerkannter Demontage stammt. Die Herkunft dieser Teile muss nicht nachgewiesen werden.

3.1.4 Szenario 5: Nicht-anerkannte Demontage eines Fahrzeugs in Deutschland und Ausfuhr aus der EU

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird in Deutschland ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und von anderen als anerkannten Demontagebetrieben („nicht-anerkannte Demontage“) in Einzelteile zerlegt. Im Gegensatz zum vorangegangenen Szenario 3.1.3 wird es im Anschluss vollständig in einen Nicht-EU-Staat ausgeführt. Die weitere Verwendung ist ungewiss (z. B. Wiederzusammensetzung, Nutzung von Ersatzteilen).

[10] Einschätzungen geäußert u. a. während des Expertenworkshops „Verwertungsnachweis“ am 29.02.2016 und 2. Beiratssitzung am 29.04.2016.

Tabelle 11: Nicht-anerkannte Demontage des Fahrzeugs in Deutschland und Ausfuhr in einen Nicht-EU-Staat

Betrachtungsbereich	AuBS ohne VN	Nicht-anerkannte Demontage	Übertritt EU-Außengrenze
Akteur	Letzthalter	Nicht-anerkannte Demontage (z. B. Kleingewerbe, Werkstatt, Händler, Privat)	Letztbesitzer/Exporteur
Informationsfluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	n/a	Als Ersatzteile: Außenhandelsstatistik Deutschlands bzw. Außenhandelsstatistik des EU-Mitgliedstaates, soweit Wertgrenze (1.000 € bzw. 1.000 kg für gesamte Ausfuhr) überschritten
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	n/a	Außenhandelsstatistik Deutschlands bzw. Außenhandelsstatistik des EU-Mitgliedstaates, soweit Wertgrenze überschritten
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	KrWG; StGB; Altfahrzeugverordnung, Baurecht bzw. BImSchG, GefahrstoffV	Recht zur Außenhandelsstatistik, Zollkodex und verbundene Rechtsakte; evtl. Abfallverbringungsrecht, wenn Einzelteile gefährlichen Abfall darstellen
Überwachung	Zulassungsstelle	Überwachungsbehörden der Bundesländer	Bundespolizei, Zoll

Mögliche Lücke: Keine Erfassung von Fahrzeugen, die in Deutschland in nicht-anerkannter Demontage zerlegt und aus der EU ausgeführt werden.

Mögliche Gründe für die Nichterfassung:

1. Fahrzeug wird nicht als Fahrzeugausfuhr erfasst und dementsprechend nicht in den Statistiken geführt:

Ein möglicher Grund für die statistische Lücke ist die Zerlegung von Altfahrzeugen in Deutschland in nicht-anerkannter Demontage. Ein denkbarer Verbleib der zerlegten Fahrzeuge bzw. der Ersatzteile ist die Ausfuhr in Nicht-EU-Staaten. Dabei werden sie von anderen als anerkannten Demontagebetrieben bzw. Aufkäufern - teilweise oder komplett - in Containern oder LKWs ausgeführt und als Fahrzeugersatzteile angemeldet. Die Ausfuhr von Ersatzteilen, die kein gefährlicher Abfall sind, ist grundsätzlich erlaubt[11]. Die nicht-legale Handlung besteht demnach nicht im Export der Teile, sondern in

[11] Als gefährlich sind Autoteile demnach einzustufen, wenn beispielsweise Motoren nicht restentleert sind oder Airbags und Stoßdämpfer noch Explosiv- und Gefahrstoffe enthalten (vgl. Zoll 2013).

der Zerlegung außerhalb anerkannter Demontagebetriebe. Dadurch erfolgt keine statistische Erfassung in der Abfallstatistik.

Die Ausfuhr der Ersatzteile wird unter verschiedenen Warennummern in der Außenhandelsstatistik erfasst[12]. Dabei ist jedoch nicht nachvollziehbar, um wie viele Ersatzteile es sich handelt oder aus wie vielen Fahrzeugen die Ersatzteile stammen, da es sich oft um Sammelanmeldungen handelt und nur die Warenwerte erfasst werden. Weiterhin macht die Außenhandelsstatistik keine Unterscheidung zwischen neuen und gebrauchten Fahrzeugteilen. Zudem ist nicht nachvollziehbar, ob die Ersatzteile aus anerkannter Demontage oder aus nicht-legalen Quellen stammen. Eine Möglichkeit der Abschätzung, wie viele Fahrzeuge auf diesem Weg ausgeführt werden und wie viele davon von keiner Statistik erfasst werden, ist demnach nicht möglich (Destatis 2015a). Das BKA berichtet zudem von einem zu beobachtenden Trend zum „Verschieben“ von gestohlenen Kfz im Wege der Komplettzerlegung vor Grenzübertritt (BKA 2016).

3.2 Szenarien zur Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat

In den Szenarien dieses Unterkapitels werden die Fahrzeuge nach der Außerbetriebsetzung in andere EU-Mitgliedstaaten verbracht[13]. Die statistische Erfassung hängt dabei von verschiedenen rechtlichen Vorgaben ab, die in den Kapiteln 4.5.1 und 4.8.3 ausführlich erläutert werden. Die unterschiedlichen Ausgestaltungen dieses Verbleibspfads werden im Folgenden jeweils differenziert dargestellt.

3.2.1 Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Wiederanmeldung

Im Folgenden werden die möglichen Szenarien zur Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat mit anschließender Wiederanmeldung des Fahrzeugs und ihre möglichen Datenlücken und dahinterliegende Gründe beschrieben.

3.2.1.1 Szenario 6: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und als Gebrauchtfahrzeug mit dem Zweck der dortigen Wiederanmeldung in einen EU-Mitgliedstaat verbracht. Durch die Verbringung des Fahrzeugs und anderer Waren (z. B. Fahrzeuge, aber auch andere Güter) wird die Jahreswertgrenze bzw. Meldeschwelle des Exporteurs für innereuropäische Verbringungen (=500.000 € pro Exporteur pro Jahr) bei Intrastat-Meldungen an das Statistische Bundesamt (zur Erfassung des innergemeinschaftlichen Warenverkehrs) überschritten. Im Zielland erfolgt eine Wiederanmeldung, aufgrund derer eine REGINA-Meldung[14] an das KBA erfolgt (siehe Abbildung 18).

[12] Z. B. 87060091: Fahrgestelle für Kraftfahrzeuge der Position 87.03, mit Motor; 87071090: Karosserien (einschließlich Fahrerhäuser) für Kraftfahrzeuge der Position 87.03 (vgl. Destatis 2015b).

[13] Nach § 2 Abs. 21 Außenwirtschaftsgesetz (AWG) gilt als Verbringung „die Lieferung von Waren oder die Übertragung von Software oder Technologie aus dem Inland in das übrige Zollgebiet der Europäischen Union einschließlich ihrer Bereitstellung auf elektronischem Weg für natürliche und juristische Personen in dem übrigen Zollgebiet der Europäischen Union.“

[14] Registration and Information Agreement (Datenbank Internationaler Nachrichtenaustausch über die erneute Zulassung von exportierten und importierten Fahrzeugen)

Abbildung 18: Szenario 6 ‚Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat und Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten‘

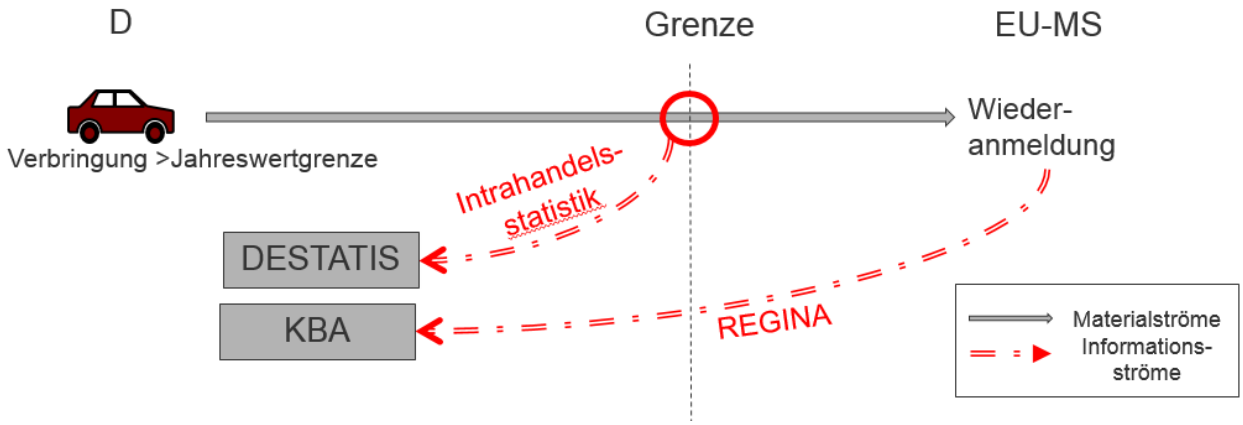


Tabelle 12: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat zur Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten

Betrachtungs-bereich	AuBS ohne VN	Grenzübertritt zu anderem EU-MS	Wiederanmeldung im EU-MS
Akteur	Letzthalter	Letztbesitzer/Exporteur	Folgebesitzer
Informations-fluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulas-sungsstelle → KBA	Schriftliche Umsatzsteueran-meldung → Intrahandelsstatis-tik → Statistisches Bundesamt	Wiederzulassungs-stelle EU-MS → RE-GINA → KBA
Statistische Da-tenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS regis-triert, aber ohne VN	Intrahandelsstatistik	REGINA, KBA
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungs-verordnung (FZV)	EG-Verordnung Nr. 638/2004 über die Gemeinschaftsstatisti-ken des Warenverkehrs zwi-schen Mitgliedstaaten	Richtlinie 1999/37/EG, Arti-kel 5(2); Fahrzeug-Zulassungsverord-nung des Ziellan-des
Überwachung	Kfz-Zulassungsstelle	Zoll, Bundespolizei, Steuerbe-hörden	Kfz-Zulassungs-stelle des Ziellan-des

Die für dieses Szenario relevanten möglichen Lücken und ihre Gründe werden in Unterkapitel 3.2.1.3 beschrieben.

3.2.1.2 Szenario 7: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und mit dem Zweck der dortigen Wiederanmeldung in einen anderen EU-Mitgliedstaat verbracht. Durch die Verbringung des Fahrzeugs und anderer Waren (z. B. Fahrzeuge, aber auch andere Güter) wird die Jahreswertgrenze bzw. Meldeschwelle des Exporteurs für innereuropäische Verbringungen (=500.000 € pro Exporteur pro Jahr) bei Intrastat-Meldungen an das Statistische Bundesamt

(zur Erfassung des innergemeinschaftlichen Warenverkehrs) **NICHT** überschritten. Im Zielland erfolgt eine Wiederanmeldung, aufgrund derer eine REGINA-Meldung an das KBA erfolgt (siehe Abbildung 19).

Abbildung 19: Szenario 7 ‚Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat und Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten'

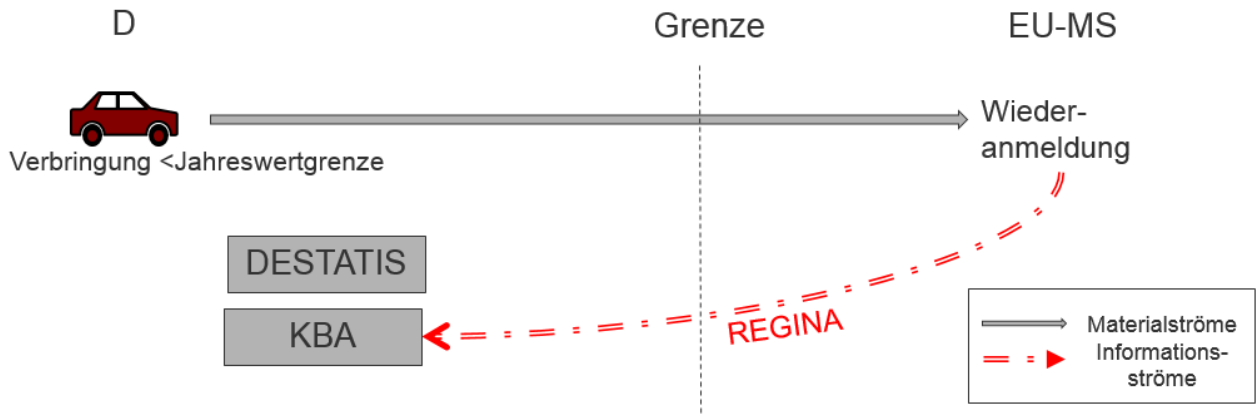


Tabelle 13: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten

Betrachtungsbereich	AuBS ohne VN	Grenzübertritt zu EU-MS	Wiederanmeldung im EU-MS
Akteur	Letzthalter	Letztbesitzer/Exporteur	Folgebesitzer
Informationsfluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	n/a	Kfz-Zulassungsstelle EU-MS → REGINA → KBA
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	n/a	REGINA, KBA
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	EG-Verordnung Nr. 638/2004 über die Gemeinschaftsstatistiken des Warenverkehrs zwischen Mitgliedstaaten	Richtlinie 1999/37/EG, Artikel 5(2); Fahrzeug-Zulassungsverordnung EU-MS
Überwachung	Kfz-Zulassungsstelle	Evtl. Steuerbehörden	Kfz-Zulassungsstelle des Ziellandes

Derzeit stehen für die Erfassung von zur Verbringung in andere EU Mitgliedstaaten mit Wiederanmeldung vorgesehenen Fahrzeugen zwei Datenquellen zur Verfügung:

- Das KBA führt über die REGINA-Datenbank eine Statistik über im EU-Ausland wieder angemeldeten Fahrzeuge[15]. 2013 waren dies ca. 1,22 Mio. Fahrzeuge.
- Die Intrahandelsstatistik erfasst die Verbringung durch Unternehmen, deren Ein- und Ausfuhren den Wert von 500.000 € im vorherigen Jahr überschritten haben. Trotz der Meldeschwelle von

[15] Die Nicht-EU-Staaten Norwegen, Schweiz, Island, Bosnien-Herzegowina und Liechtenstein beteiligen sich ebenfalls an dem System.

500.000 € werden ca. 97 % der Warenwerte der Verbringungen über alle Warennummern (nicht nur Gebrauchtfahrzeuge) in der Intrahandelsstatistik erfasst. Die restlichen 3 % bestehen aus Befreiungen (ca. 2 %) und Antwortausfällen (ca. 1 %). Das Statistische Bundesamt erhält die Umsatzdaten aller umsatzsteuerpflichtigen Unternehmen und gleicht diese mit den Ausfuhranmeldungen ab. Wenn ein Unternehmen über der Meldeschwelle lag, jedoch keine Meldung erstattete, wird es zur Nachmeldung aufgefordert und muss das komplette nächste Jahr seine Verbringungen anmelden. Die nicht erfolgte Meldung wird als Ordnungswidrigkeit verfolgt.
Auf alle Warengruppen gesehen reduziert die Meldeschwelle die Anzahl von meldepflichtigen Unternehmen in Deutschland von 680.000 auf 60.000 (Destatis 2015a). 2013 wurde auf diesem Wege die Verbringung von 138.614 gebrauchten Fahrzeugen (siehe Tabelle 14, Spalte „Intrahandelsstatistik“) registriert, wobei nicht bekannt ist, ob diese Fahrzeuge auch tatsächlich alle wieder angemeldet wurden.

Vergleich man die Zahl der Wiederanmeldungen laut REGINA mit den Zahlen der Außenhandelsstatistik mit anderen EU-Staaten kann geschlossen werden, dass mindestens ca. 90 % der in andere EU-Mitgliedstaaten verbrachten und wiederangemeldeten Fahrzeugausfuhren unterhalb der Meldeschwelle liegen oder von Privatpersonen verbracht werden (siehe weiter unten Kapitel 3.2.1.3, 1. möglicher Grund für eine Nichterfassung).

Das Hauptzielland für Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland zur Wiederanmeldung ist mit großem Abstand Polen, gefolgt von Rumänien. Auch nach Frankreich und in die Niederlande geht eine beträchtliche Anzahl von Fahrzeugen (siehe Tabelle 14).

3.2.1.3 Mögliche Datenlücken und ihre Ursachen

Der Abschnitt geht auf die Szenarien der Kapitel 3.2.1.1 und 3.2.1.2 ein.

Mögliche Lücke: Keine statistische Erfassung von Fahrzeugen, die in einen EU-Mitgliedstaat verbracht und dort wiederangemeldet werden.

Mögliche Gründe für die Nichterfassung:

1. Keine Erfassung von Verbringungen in der Intrahandelsstatistik durch Privatpersonen:

Betroffene Szenarien: 6 und 7

Die Intrahandelsstatistik erfasst nur Verbringungen, die durch Unternehmen getätigt werden. Verbringungen durch Privatpersonen, d. h. Personen, die Fahrzeuge nicht aus gewerblichen Gründen, sondern für den privaten Gebrauch verbringen, werden nicht erfasst. Experten gehen davon aus, dass eine Vielzahl von Fahrzeugen von Privatpersonen verbracht wird und es sich hier um eine mengenrelevante Lücke handeln kann, wenn die angemeldeten Fahrzeuge nicht von der REGINA-Statistik erfasst werden (Aussagen beim Expertenworkshop „Verwertungsnachweis“ am 29.02.2016 in Berlin).

Tabelle 14: Vergleich der Wiederanmeldungen über das REGINA-System mit der Intrahandelsstatistik der europäischen Mitgliedstaaten 2013

Land	Wiederanmeldungen nach REGINA	Intrahandelsstatistik	Differenz	Maximum
Polen	487.585	11.022	-476.563	487.585
Tschechien	88.724	6.251	-82.473	88.724
Slowakei	15.556	4.644	-10.912	15.556
Ungarn	33.455	5.781	-27.674	33.455
Litauen	79.438	2.917	-76.521	79.438

Land	Wiederanmeldungen nach REGINA	Intrahandelsstatistik	Differenz	Maximum
Lettland	26.769	1.935	-24.834	26.769
Estland	14.651	2.387	-12.264	14.651
Slowenien	4.528	1.278	-3.250	4.528
Kroatien	0	1.399	1.399	1.399
Rumänien	191.265	10.446	-180.819	191.265
Bulgarien	43.701	1.827	-41.874	43.701
Zypern	0	232	232	232
Malta	83	17	-66	83
Finnland	14.910	2.520	-12.390	14.910
Dänemark	4.985	3.527	-1.458	4.985
Schweden	9.029	1.180	-7.849	9.029
Großbritannien	714	356	-358	714
Irland	34	12	-22	34
Frankreich	91.878	17.666	-74.212	91.878
Niederlande	58.334	14.874	-43.460	58.334
Belgien	24.771	13.181	-11.590	24.771
Luxemburg	9.123	3.339	-5.784	9.123
Österreich	3.281	10.074	6.793	10.074
Spanien	3.180	5.461	2.281	5.461
Portugal	141	2.066	1.925	2.066
Italien	9.646	13.329	3.683	13.329
Griechenland	164	893	729	893
Summe	**1.215.945**	**138.614**		**1.232.987**
Mehrerfassung durch Annahme der Maximalwerte von REGINA und Intrahandelsstatistik				**17.042**

(Quelle: KBA und Destatis)

Tabelle 15: Vergleich der Wiederanmeldungen über das REGINA-System mit der Handelsstatistik ausgewählter Nicht-EU-Staaten 2013

Land	Wiederanmeldungen nach REGINA	Handelsstatistik	Differenz	Maximum
Norwegen	26.120	21.510	-4.610	26.120
Schweiz	708	16.809	16.101	16.809
Island	585	333	-252	585

Land	Wiederanmeldungen nach REGINA	Handelsstatistik	Differenz	Maximum
Bosnien	105	11.090	10.985	11.090
Liechtenstein	319	117	-202	319
Summe	**27.837**	**49.859**		**54.923**
Mehrerfassung durch Annahme der Maximalwerte von REGINA und Intrahandelsstatistik				**5.064**

(Quelle: KBA und Destatis)

2. Unvollständige Umsetzung bestehender rechtlicher Anforderungen durch unvollständige Datenmeldungen über das REGINA-System:

Betroffene Szenarien: 6 und 7

Werden Fahrzeuge in diesen Szenarien nicht erfasst, ist der Hauptgrund in unvollständigen Meldungen anderer EU-Mitgliedstaaten im Rahmen des REGINA-Systems zu sehen. Nach der Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge müssen Behörden eines EU-Mitgliedstaates anderen Mitgliedstaaten melden, sobald ein Fahrzeug, das vorher in diesem Mitgliedstaat angemeldet war, bei ihnen registriert wird. Das KBA merkte an, dass das Meldeverhalten der Staaten unterschiedlich vollständig zu sein scheint. So werden die Angaben aus z. B. Polen als relativ vollständig wahrgenommen, solche aus bspw. Griechenland, Frankreich, Portugal oder Spanien jedoch als lückenhaft. Unterstützt wird dieser Umstand dadurch, dass die Registerführung in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich und es daher teilweise sehr schwierig sei, konkrete Zahlen zu erhalten (KBA 2015a).

Ein Vergleich der Wiederanmeldungen über REGINA mit den Zahlen der Intrahandelsstatistik zeigt, dass die Intrahandelsstatistik für einige EU-Staaten höhere Zahlen ausweist (siehe Tabelle 14). Dies würde bedeuten, dass in diesen Ländern keine oder nicht alle von der Intrahandelsstatistik erfassten Fahrzeuge wiederangemeldet wurden. Einen ähnlichen Befund kann man für die Nicht-EU-Staaten treffen, die sich auch am REGINA-System beteiligen (siehe (Quelle: KBA und Destatis)

Tabelle 15). Möglicherweise handelt es sich um Verbringungen mit anschließender Folgeausfuhr in einen anderen Staat oder um eine Folge unvollständiger REGINA-Meldungen.

Im Gespräch mit den zuständigen Behörden in verschiedenen Mitgliedstaaten (z. B. Tschechien, siehe verwendeter Fragebogen in Kapitel 8.1 Anhang 1) zeigte sich, dass die Meldungen des REGINA-Registers technisch teilweise deutlich anders und zum Großteil wesentlich unsystematischer gehandhabt werden als in Deutschland (z. B. in Bezug auf die kontinuierliche Meldung). In einigen Ländern erfolgt die Erfassung nach wie vor über Papiermeldungen, die dann in das System eingepflegt werden müssen. Verschiedene der interviewten Behörden gaben an, dass ihnen die häufige Unvollständigkeit der Daten bewusst sei, insbesondere wenn die Daten nicht kontinuierlich, sondern blockweise übermittelt werden.

Eine spezielle Ursache für mögliche Lücken in den REGINA-Meldungen an Deutschland wurde von tschechischen Demontageunternehmen aufgezeigt: Einige Versionen der für die Online-Erfassung von Autoverkäufen und –ummeldungen zum Einsatz kommenden Software (siehe Kapitel 4.1.4) verfügen nach ihren Angaben nicht über die Funktion, eine ausländische Herkunft des Fahrzeugs anzugeben. Die in diesen Fällen übliche Praxis sei es, stattdessen einfach den Standort des Verkäufers anzugeben, infolgedessen die Statistik verfälscht wird und somit die REGINA-Meldungen unvollständig

sind. Ähnliche Probleme wurden auch für Polen, Rumänien und Litauen bestätigt; in Tschechien stellt sich das Problem jedoch durch die Online-Erfassung in besonderem Maße.

Umgekehrt ergeben sich Fehlmeldungen, wenn mit Hilfe deutscher Papiere und Fahrzeugnummern illegal angeblich deutsche Gebrauchtfahrzeuge „erschaffen“ werden, die aber gleichzeitig in Deutschland zum Beispiel als Unfallfahrzeug mit Totalschaden als verwertet gemeldet wurden. Für Tschechien, Slowakei, Polen und Rumänien wurde dabei speziell von den Praktikern mehrfach die Sorge geäußert, dass die REGINA-Datenbank als Indikator für den Verbleib von Fahrzeugen aus Deutschland nur von eingeschränkter Aussagekraft sein könne (Štástný 2015; Nedelka 2015).

3.2.2 Verbringung in andere EU-Mitgliedstaaten ohne Wiederanmeldung

Im Folgenden werden die möglichen Szenarien zur Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat ohne anschließender Wiederanmeldung des Fahrzeugs und ihre möglichen Datenlücken und dahinterliegende Gründe beschrieben.

3.2.2.1 Szenario 8: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und ohne dortige Wiederanmeldung in einen anderen EU-Mitgliedstaat verbracht. Durch die Verbringung des Fahrzeugs und anderer Waren (z. B. Fahrzeuge, aber auch andere Güter) wird die Jahreswertgrenze bzw. Meldeschwelle des Exporteurs für innereuropäische Verbringungen (=500.000 € pro Exporteur pro Jahr) bei Intrastat-Meldungen an das Statistische Bundesamt (zur Erfassung des innergemeinschaftlichen Warenverkehrs) überschritten. Im Zielland erfolgt **KEINE** Wiederanmeldung (siehe Abbildung 20).

Abbildung 20: Szenario 8 ‚Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten‘

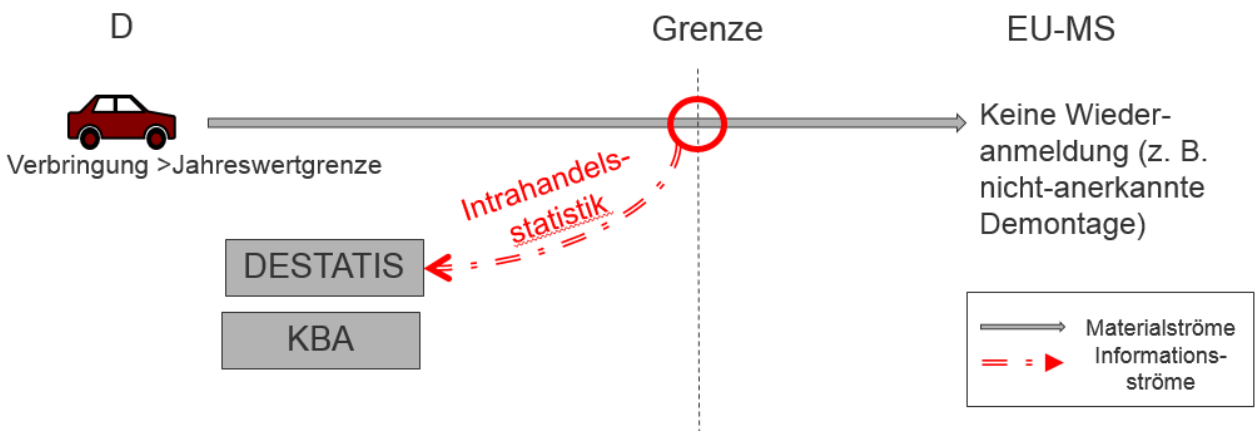


Tabelle 16: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze überschritten

Betrachtungs-bereich	AuBS ohne VN	Grenzübertritt zu anderem EU-MS	Keine Wiederan-meldung im EU-MS
Akteur	Letzthalter	Letztbesitzer/Exporteur	Folgebesitzer
Informations-fluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulas-sungsstelle → KBA	Schriftliche Umsatzsteueran-meldung →Intrahandelsstatis-tik → Statistisches Bundesamt	Evtl. Entsorgungs-betriebe → Behör-den → ggf. Abfall-statistik
Statistische Da-tenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS regis-triert, aber ohne VN	Intrahandelsstatistik	Ggf. Abfallstatistik, ohne erkennbares Herkunftsland des Fahrzeugs
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungs-verordnung (FZV)	EG-Verordnung Nr. 638/2004 über die Gemeinschaftsstatisti-ken des Warenverkehrs zwi-schen Mitgliedstaaten	Ggf. EU- bzw. natio-nales Abfallrecht
Überwachung	Kfz-Zulassungsstelle	Zoll, Bundespolizei, Steuerbe-hörden	Behörden, Polizei, Abfallüberwa-chungsbehörden

Die für dieses Szenario relevanten möglichen Lücken und ihre Gründe werden in Unterkapitel 3.2.2.3 beschrieben.

3.2.2.2 Szenario 9: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und ohne dortige Wiederanmeldung in einen anderen EU-Mitgliedstaat verbracht. Durch die Verbringung des Fahrzeugs und anderer Waren (z. B. Fahrzeuge, aber auch andere Güter) wird die Jahreswertgrenze bzw. Meldeschwelle des Exporteurs für innereuropäische Verbringungen (=500.000 € pro Exporteur pro Jahr) bei Intrastat-Meldungen an das Statistische Bundesamt (zur Erfassung des innergemeinschaftlichen Warenverkehrs) **NICHT** überschritten. Im Zielland erfolgt **KEINE** Wiederanmeldung (siehe Abbildung 21).

Abbildung 21: Szenario 9 ‚Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten‘

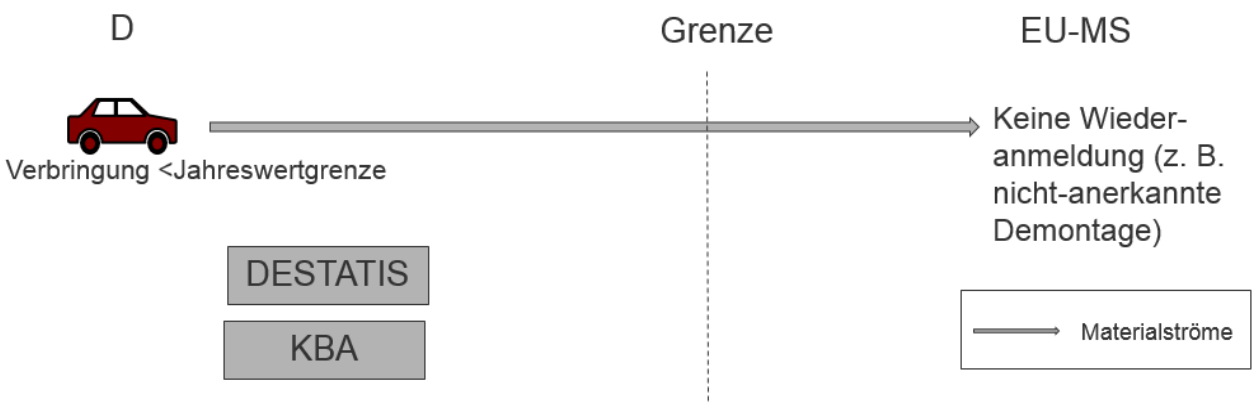


Tabelle 17: Verbringung des Fahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung – Jahreswertgrenze unterschritten

Betrachtungsbereich	AuBS ohne VN	Grenzübertritt zu EU-MS	Keine Wiederanmeldung im EU-MS
Akteur	Letzthalter	Letztbesitzer/Exporteur	Folgebesitzer
Informationsfluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	n/a	Evtl. Entsorgungsbetriebe → Behörden → ggf. Abfallstatistik
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	n/a	Ggf. Abfallstatistik, ohne erkennbares Herkunftsland des Fahrzeugs
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	n/a	Ggf. EU- bzw. nationales Abfallrecht
Überwachung	Kfz-Zulassungsstelle	Evtl. Steuerbehörden	Behörden, Polizei, Abfallüberwachungsbehörden

Die Verbringung der Fahrzeuge geschieht vermutlich mit der Absicht der nicht-anerkannten Demontage und Ersatzteilgewinnung oder der weiteren Ausfuhr. Derzeit steht für die Erfassung von Fahrzeugen über diesen Verbleibspfad mit der bereits beschriebenen Intrahandelsstatistik nur eine unvollständige Datenquelle zur Verfügung, die auch über den weiteren Verbleib (Wiederanmeldung, nicht-anerkannte Demontage, weitere Ausfuhr) keine Aussage trifft, sondern nur den Grenzübertritt dokumentiert.

3.2.2.3 Mögliche Datenlücken und ihre Ursachen

Der Abschnitt geht auf die Szenarien der Kapitel 3.2.2.1 und 3.2.2.2 ein.

Mögliche Lücke: Keine statistische Erfassung von Fahrzeugen, die in einen EU-Mitgliedstaat verbracht und dort nicht wieder angemeldet werden.

Mögliche Gründe für die Nichterfassung:

1. Höhe der Meldeschwelle von 500.000 € und keine Erfassung von Verbringungen durch Privatpersonen:

Betroffene Szenarien: 8 und 9

Ebenso wie im vorangegangenen Szenario 7 spielt auch hier der Umstand eine Rolle, dass die Intrahandelsstatistik nur Verbringungen durch Unternehmen, nicht aber durch Privatpersonen erfasst (siehe Kapitel 3.2.1.2). Zudem werden Unternehmen aus dem Gebrauchtfahrzeugsektor von der Intrahandelsstatistik im Vergleich zu Unternehmen, die neue Güter handeln, überdurchschnittlich oft nicht erfasst, da die Werte der Fahrzeuge vergleichsweise gering sind. Aufgrund der Höhe der Meldeschwelle besteht daher die Möglichkeit, dass von Unternehmen verbrachte Fahrzeuge nicht erfasst werden.

2. Komplexe Abgrenzung Gebrauchtfahrzeug vs. Altfahrzeug:

Betroffene Szenarien: 8 und 9

Aufgrund ökonomischer Überlegungen liegt die Annahme nahe, dass vor allem solche Fahrzeuge mit dem Zweck der nicht-anerkannten Demontage außerhalb von anerkannten Demontagebetrieben und zur Gewinnung von Ersatzteilen verbracht werden, die als Gebrauchtfahrzeuge keinen höheren Gewinn mehr versprechen. Relevant wird diese Abgrenzung, da ein Großteil dieser Fahrzeuge aufgrund des geringen Fahrzeugwerts unter die Meldeschwelle fallen dürfte oder von Privatpersonen verbracht werden (siehe oben) und somit nicht von der Intrahandelsstatistik erfasst wird. Die Einstufung eines solchen Fahrzeugs als Altfahrzeug würde bedeuten, dass dieses als Abfall deklariert werden müsste und – die Zulässigkeit der Verbringung vorausgesetzt - bei einer Verbringung von der grenzüberschreitenden Abfallstatistik erfasst werden würde.

In Gesprächen mit Behördenvertretern verschiedener EU-Mitgliedstaaten (Litauen, Polen, Tschechien, Frankreich, Rumänien, Österreich, Belgien und Niederlande) wurde die schwierige Abgrenzung von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen als eines der wesentlichen Hemmnisse für den Vollzug mit Blick auf die Verhinderung illegaler Verbringungen genannt. Selbst wenn nicht mehr nutzbare Fahrzeuge an der Grenze durch stichprobenartige Kontrollen entdeckt werden, ist die rechtssichere Klassifizierung als Altfahrzeuge nicht immer einfach und damit der Tatbestand der illegalen Abfallverbringung schwierig nachzuweisen. Die Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 über Verbringungen von Altfahrzeugen (siehe Kapitel 4.4.1) wurden dabei immer wieder als hilfreich, aber nicht hinreichend qualifiziert eingeschätzt.

In der Praxis wird oftmals eine ökonomisch basierte Abgrenzung vorgenommen, z. B. ob das Inverkehrbringen im Zielland rentabel ist bzw. eine Einstufung als Abfall wird auf akute Umweltgefahren gestützt (z. B. Ölverluste bei der Lagerung eines nicht-zugelassenen Fahrzeugs) oder die Ausfuhr wird aufgrund von Stoffbeschränkungen verboten (z. B. FCKW-haltige Kälte- bzw. Isoliermittel) (vgl. Diskussionsbeiträge im Rahmen des Workshops zur Abgrenzung zwischen Gebraucht- und Altfahrzeugen am 21.03.2016 in Berlin und im Rahmen des Abschlussfachgesprächs des Projektes am 15.06.2016 in Berlin).

Verstärkung durch Mechanismen-Zusammenspiel

1. Vollzug des Abfallrechts in anderen EU-Mitgliedstaaten:

Betroffene Szenarien: 8 und 9

In Expertengesprächen wurde hervorgehoben, dass eine beträchtliche Anzahl an Fahrzeugen zur nicht-anerkannten Demontage in nicht-anerkannten Demontagebetrieben, Scheunen oder Hinterhöfen in andere EU-Mitgliedstaaten verbracht werde. Da die Altfahrzeug-RL EU-weit Gültigkeit hat, ist eine nicht-anerkannte Demontage auch in anderen EU-Mitgliedstaaten unzulässig. Dabei werden im Vollzug vergleichbare Probleme auftreten wie in Deutschland. So habe sich die Anzahl der Fahrzeuge, die über Kanäle außerhalb des offiziellen Verwertungsweges entsorgt wird, in den letzten Jahren in Frankreich so weit erhöht, dass Schätzungen zufolge mittlerweile jedes zweite Fahrzeug nicht mehr ordnungsgemäß verwertet würden (vgl. Vorsitzender der Verwertungssparte des französischen Automobilverbandes CNPA, zitiert nach EUWID 2014).

In Gesprächen mit Behördenvertretern verschiedener EU-Mitgliedstaaten wurde insbesondere die Personalsituation bei der Ausfuhr von Altfahrzeugen über die großen Häfen als schwierig bezeichnet, aufgrund dessen umfassende Kontrollen praktisch nicht möglich seien. Akteure aus Belgien, den Niederlanden und Litauen verwiesen darauf, dass das Problem in den letzten Jahren verstärkt in den Fokus geraten ist und die Personalsituation verbessert wurde. Trotzdem seien nur Stichproben möglich, die angesichts der realisierbaren Gewinne nicht ausreichend abschreckend für illegale Aktivitäten seien.

2. Handel von Unfallfahrzeugen:

Betroffene Szenarien: 8 und 9

Handelsplattformen wie z. B. Restwertbörsen dienen dazu, Unfallfahrzeuge noch möglichst gewinnbringend zu veräußern, um den Schaden für die Versicherung und den Letztbesitzer möglichst gering zu halten. Dabei sind zwei Kfz-Versicherungsfälle zu unterscheiden:

a) Kaskoversicherung: Im Falle eines Schadens zahlt die Versicherung dem Letztbesitzer die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Restwert. Zur Ermittlung des Restwerts stellt der Versicherer das Fahrzeug in eine Restwertbörse ein. Der Versicherer nennt dem Letztbesitzer und Eigentümer des Fahrzeugs mögliche Käufer, woraufhin der Eigentümer dann entscheiden kann, ob und an wen er das Fahrzeug verkauft. Die Versicherung wird dabei zu keinem Zeitpunkt Eigentümer des Autos (siehe ausführlicher dazu Kapitel 4.2.2).
b) Kfz-Haftpflichtschaden: In diesem Schadensfall muss ein Sachverständiger zur Wertermittlung des Fahrzeugs drei regionale Aufkäufer benennen, an die der Letztbesitzer sein Fahrzeug verkaufen kann. Die regionalen Aufkäufer verkaufen die aufgekauften Fahrzeuge teilweise weiter, sodass es mehrere Eigentümerwechsel geben kann. Auch in diesem Fall ist der Versicherer zu keinem Zeitpunkt der Eigentümer des Fahrzeugs (vgl. GDV 2015a)

Der Verwertungsnachweis spiele in beiden Fällen praktisch keine Rolle (Aussagen beim Expertenworkshop „Verwertungsnachweis“ am 29.02.2016 in Berlin), die Statistiken weisen auch keine Ausfuhren von Altfahrzeugen für die vergangenen Jahre aus (BMUB und UBA 2015, S. 5).

Für den Versicherer besteht zudem keine Pflicht mehr, Totalschäden oder Ähnliches an eine Behörde zu berichten. Früher wurde dies dem KBA gemeldet. Der Handel mit Totalschäden wird laut Aussage von Experten zudem auch dazu genutzt, um bspw. gestohlenen Fahrzeugen neue Identitäten zu verschaffen, indem die Fahrzeugpapiere des Unfallfahrzeugs genutzt werden, um das gestohlene Fahrzeug zu „legalisieren“ (Fahrzeuge als Datenspender) (vgl. Aussagen beim Expertenworkshop „Abgrenzung Gebraucht-/Altfahrzeug“ am 21.03.2016 in Berlin).

Nach Expertenmeinung handelt es sich um eine mengenrelevante Anzahl von Fahrzeugen, die über entsprechende Handelsplattformen wie z. B. Restwertbörsen gehandelt und bei der Verbringung und/oder nicht-anerkannten Demontage nicht erfasst werden (vgl. ebd.).

3. Keine Inanspruchnahme der Erwerbsbesteuerung nach dem Bestimmungslandprinzips von Unternehmen unterhalb der Meldeschwelle:

Betroffenes Szenario: 9

Eine weitere Möglichkeit der Erfassung eines ausgeführten Fahrzeugs bestünde dann, wenn ein Unternehmen unterhalb der Meldeschwelle von der Erwerbsbesteuerung nach dem Bestimmungslandprinzip gebraucht macht. Dabei wird ein Gebrauchtfahrzeug an einen Unternehmer in einem anderen EU-Mitgliedstaat geliefert und kann grundsätzlich im Herkunftsland Deutschland steuerbefreit sein. Stattdessen soll die Ware im Bestimmungsland beim Empfänger besteuert werden. Voraussetzung dafür ist der Nachweis des Gelangens eines Fahrzeugs an einen Abnehmer in der EU. Verzichtet das Unternehmen jedoch auf die Umsatzsteuerrückerstattung, ist keine Erfassung von Ausfuhren unterhalb der Meldeschwelle auf diesem Weg möglich. Im Falle der Erfassung wäre jedoch unklar, was mit dem Fahrzeug im EU-Mitgliedstaat geschieht (Anmeldung, nicht-anerkannte Demontage, weitere Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat oder in einen Nicht-EU-Staat). Um eine zusätzliche statistische Erfassung würde es sich in den meisten Fällen nur handeln, wenn das Fahrzeug nicht wiederangemeldet würde.

3.2.3 Szenario 10: Verbringung des Altfahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Verwertung

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird außer Betrieb gesetzt und als Altfahrzeug mit dem Zweck der dortigen Verwertung in einem anerkannten Demontagebetrieb in einen anderen EU-Mitgliedstaat verbracht.

Abbildung 22: Szenario 10 ‚Verbringung des Altfahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat zur Verwertung'

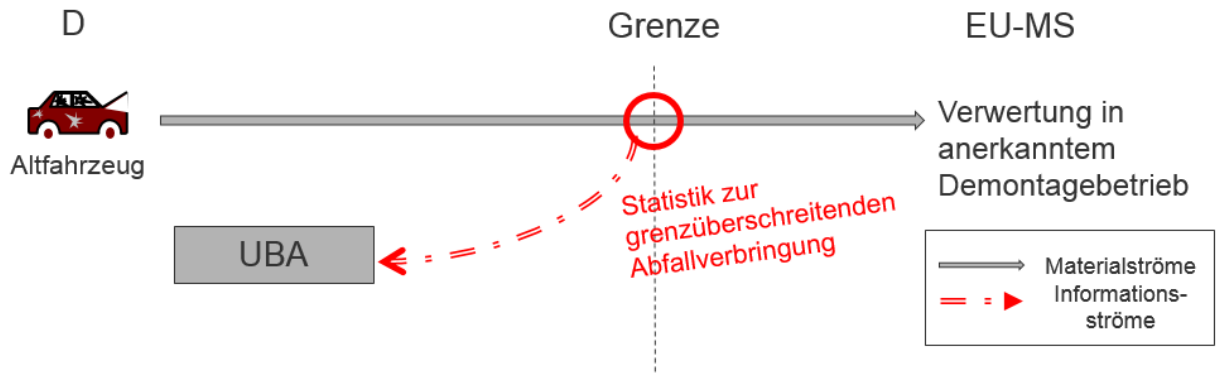


Tabelle 18: Verbringung des Altfahrzeugs in einen anderen EU-Mitgliedstaat mit Zweck der Verwertung

Betrachtungsbereich	AuBS	Grenzübertritt zu EU-MS	Anerkannte Verwertung im EU-MS
Akteur	Letzthalter	Exporteur	Anerkannter Demontagebetrieb
Informationsfluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA Ggf. VN (ggf. nachträglich) → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	Exporteur Notifizierungsverfahren → Behörden der Bundesländer → Datenerhebung nach Umweltstatistikgesetz (UBA)	Anerkannter Demontagebetrieb → Statistikbehörde, Abfallbehörde
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert (ggf. mit VN)	Statistik zur grenzüberschreitenden Abfallverbringung	Abfallstatistik national + EU
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Abfallrecht, Umweltstatistikgesetz	EU Statistikrecht
Überwachung	Kfz-Zulassungsstellen	Bundespolizei, Zoll	Abfallbehörde des MS

Mögliche Lücke: Keine Erfassung von Altfahrzeugen, die in einem anerkannten Demontagebetrieb in einem EU-Mitgliedstaat verwertet werden.

Mögliche Gründe für die Nichterfassung:

1. Ggf. keine Notifizierung der Abfallverbringung.

Altfahrzeuge müssen vor einer geplanten Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat und anschließender dortiger Verwertung in einem anerkannten Demontagebetrieb bei den zuständigen Behörden der Bundesländer notifiziert werden. Anerkannte Demontagebetriebe im EU-Mitgliedstaat dürfen diese Altfahrzeuge nur annehmen und verwerten, wenn diese Notifizierung erfolgt ist und nachgewiesen wurde. Laut BMUB und UBA (2015, S. 5) wurden im Jahr 2013 keine Altfahrzeuge zur Verwertung mit Notifizierung in andere EU-Mitgliedstaaten verbracht. Es sind aber Fälle bekannt, in denen eine solche Notifizierung nicht erfolgte. Die Anzahl dieser Fahrzeuge, die auf diesem Wege statistisch nicht erfasst werden, wird jedoch nicht als sehr mengenrelevant eingeschätzt, da der Ertrag eines solchen Vorgehens die Transportkosten und den Aufwand selten kompensiert (pers. Komm. mit mehreren anerkannten Demontagebetrieben 2015).

3.3 Szenarien zur Ausfuhr in einen Nicht-EU-Staat

In den Szenarien dieses Unterkapitels werden die Fahrzeuge nach der Außerbetriebsetzung in Nicht-EU-Staaten ausgeführt. Die verschiedenen Ausgestaltungen dieses Verbleibspfads werden jeweils differenziert dargestellt.

3.3.1 Ausfuhr des Fahrzeugs als Gebrauchtfahrzeug in Nicht-EU-Staaten

Im Folgenden werden die möglichen Szenarien zur Ausfuhr als Gebrauchtfahrzeug in einen Nicht-EU-Staat, ihre möglichen Datenlücken und dahinterliegende Gründe beschrieben.

3.3.1.1 Szenario 11: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und als Gebrauchtfahrzeug auf direktem Weg in einen Nicht-EU-Staat ausgeführt. Der tatsächliche Verwendungszweck des Fahrzeugs im Zielland ist nicht bekannt. Das Fahrzeug überschreitet die Wertgrenze bzw. Meldeschwelle zur Außenhandelsstatistik für außereuropäische Ausfuhren von 1.000 € bzw. 1.000 kg (siehe Abbildung 23).

Abbildung 23: Szenario 11 ‚Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten‘

Tabelle 19: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten

Betrachtungsbereich	AuBS ohne VN	Übertritt EU-Außengrenze
Akteur	Letzthalter	Letztbesitzer/Händler/Exporteur
Informationsfluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	Schriftliche Ausfuhranmeldung → Zoll Statistik → Außenhandelsstatistik
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	Außenhandelsstatistik
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Außenhandelsstatistikgesetz, Zollkodex, Zollkodexdurchführungsverordnung
Überwachung	Kfz-Zulassungsstelle	Zoll, Polizei

Die für dieses Szenario relevanten möglichen Lücken und ihre Gründe werden in Unterkapitel 3.3.1.6 beschrieben.

3.3.1.2 Szenario 12: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle unterschritten

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und als Gebrauchtfahrzeug auf direktem Weg in einen Nicht-EU-Staat ausgeführt. Der tatsächliche Verwendungszweck des Fahrzeugs im Zielland ist nicht bekannt. Das Fahrzeug überschreitet die Wertgrenze bzw. Meldeschwelle für außereuropäische Ausfuhren (=1.000 € bzw. 1.000 kg) **NICHT** (siehe Abbildung 24).

Abbildung 24: Szenario 12 ‚Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle unterschritten‘

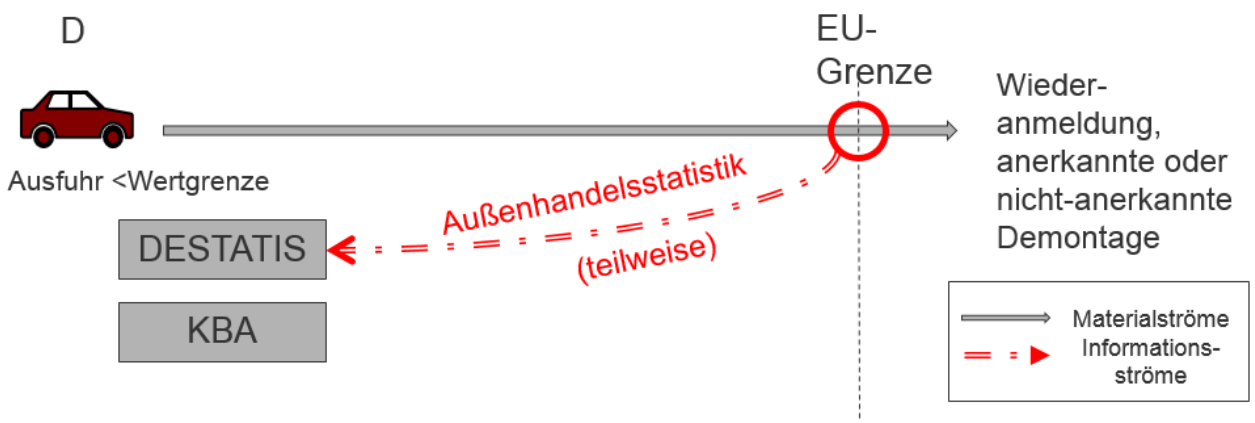


Tabelle 20: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat mit dem Zweck der Wiederanmeldung – Wertgrenze unterschritten

Betrachtungsbereich	AuBS ohne VN	Übertritt EU-Außengrenze
Akteur	Letzthalter	Letztbesitzer/Exporteur
Informationsfluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	Ggf. schriftliche Zollanmeldung → Zollausgangsstelle → Außenhandelsstatistik
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	Tlw. Außenhandelsstatistik
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Außenhandelsstatistikgesetz, Zollkodex, Zollkodexdurchführungsverordnung
Überwachung	Kfz-Zulassungsstellen	Zoll, Polizei

Die für dieses Szenario relevanten möglichen Lücken und ihre Gründe werden in Unterkapitel 3.3.1.6 beschrieben.

3.3.1.3 Szenario 13: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle unterschritten

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und als Gebrauchtfahrzeug in einen Nicht-EU-Staat ausgeführt. Der tatsächliche Verwendungszweck des Fahrzeugs im Zielland ist nicht bekannt. Die Ausfuhr erfolgt über einen anderen EU-Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug vor der Ausfuhr in den Nicht-EU-Staat nicht wieder angemeldet wird. Der Exporteur überschreitet die Wertgrenze bzw. Meldeschwelle zur Außenhandelsstatistik für außereuropäische Ausfuhren (=1.000 € oder 1.000 kg) **NICHT.**

Abbildung 25: Szenario 13 ‚Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle unterschritten‘

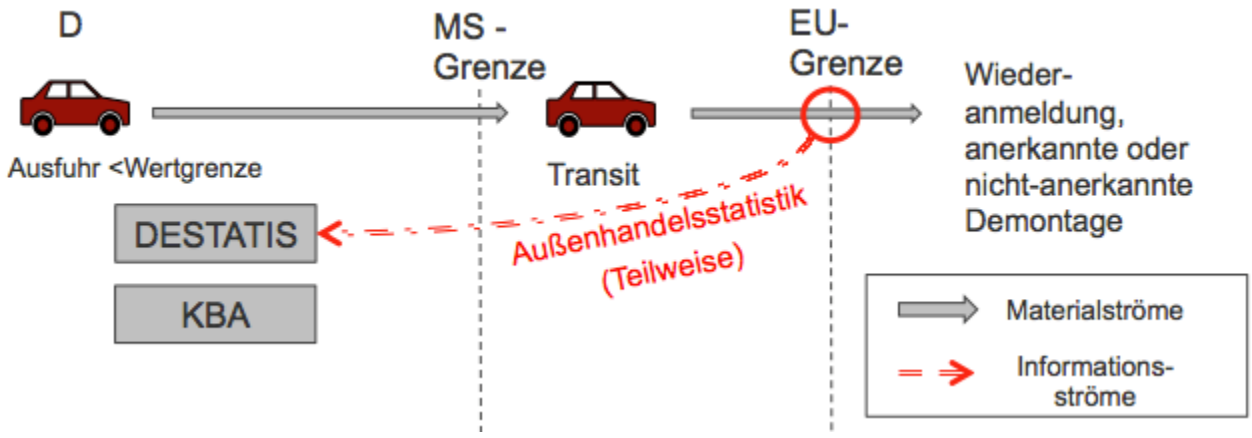


Tabelle 21: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat mit Durchfuhr durch anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle unterschritten

Betrachtungsbereich	AuBS ohne VN	Grenzübertritt zu anderem EU-MS (Transitland)	Übertritt EU-Außengrenze
Akteur	Letzthalter	Letztbesitzer/Exporteur	Händler/Exporteur/Folgebesitzer
Informationsfluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	n/a	Tlw. schriftliche Ausfuhranmeldung → Zoll EU-MS → Außenhandelsstatistik anderer EU-MS
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	n/a	Ggf. Außenhandelsstatistik EU-MS
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	n/a	Außenhandelsrecht EU-MS, Zollkodex, Zollkodexdurchführungsverordnung
Überwachung	Zulassungsstelle	Bundespolizei	Polizei EU-MS, Zoll EU-MS, Behörden EU-MS

Die für dieses Szenario relevanten möglichen Lücken und ihre Gründe werden in Unterkapitel 3.3.1.6 beschrieben.

3.3.1.4 Szenario 14a: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; Variante a): Zollanmeldung in Deutschland

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und als Gebrauchtfahrzeug in einen Nicht-EU-Staat ausgeführt. Der tatsächliche Verwendungszweck des Fahrzeugs im Zielland ist nicht bekannt. Die Ausfuhr findet über einen EU-Mitgliedstaat statt, in dem das Fahrzeug vor der Ausfuhr in den Nicht-EU-Staat nicht wieder angemeldet wird. Der Exporteur überschreitet die Wertgrenze bzw. Meldeschwelle zur Außenhandelsstatistik für außereuropäische Ausfuhren (=1.000 € bzw. 1.000 kg). Das Fahrzeug wird in Deutschland beim Zoll zur Ausfuhr angemeldet.

Abbildung 26: Szenario 14a , Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; Variante a): Zollanmeldung in Deutschland‘

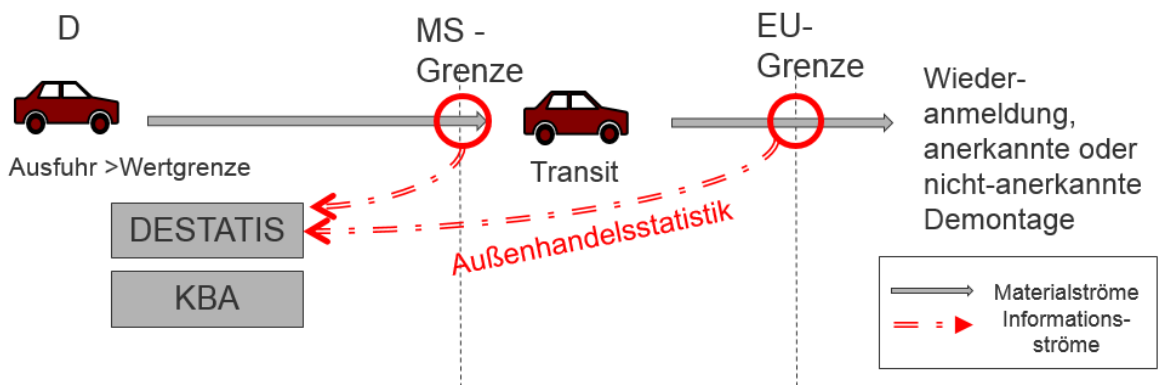


Tabelle 22: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat; Variante – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; a): Zollanmeldung in Deutschland

Betrachtungs-bereich	AuBS ohne VN	Grenzübertritt zu anderem EU-MS	Übertritt EU-Außengrenze
Akteur	Letzthalter	Letztbesitzer/Händler/Exporteur	Händler/Exporteur/Folgebesitzer
Informations-fluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	n/a	Bestätigung der Ausfuhr durch Ausgangszollstelle in EU-MS
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	n/a	Außenhandelsstatistik
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	n/a	Außenhandelsstatistikgesetz, Zollkodex, Zollkodexdurchführungsverordnung
Überwachung	Zulassungsstelle	Bundespolizei	Zoll, Polizei EU-MS

Die für dieses Szenario relevanten möglichen Lücken und ihre Gründe werden in Unterkapitel 3.3.1.6 beschrieben.

3.3.1.5 Szenario 14b: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; Variante b): Zollanmeldung im anderen EU-Mitgliedstaat

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und als Gebrauchtfahrzeug in einen Nicht-EU-Staat ausgeführt. Der tatsächliche Verwendungszweck des Fahrzeugs im Zielland ist nicht bekannt. Die Ausfuhr erfolgt über einen anderen EU-Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug vor der Ausfuhr in den Nicht-EU-Staat nicht wieder angemeldet wird. Der Exporteur überschreitet die Wertgrenze bzw. Meldeschwelle für außereuropäische Ausfuhren (=1.000 € bzw. 1.000 kg). Das Fahrzeug wird im anderen EU-Mitgliedstaat beim Zoll zur Ausfuhr angemeldet.

Abbildung 27: Szenario 14b , Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat, mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; Variante b): Zollanmeldung im anderen EU-Mitgliedstaat‘

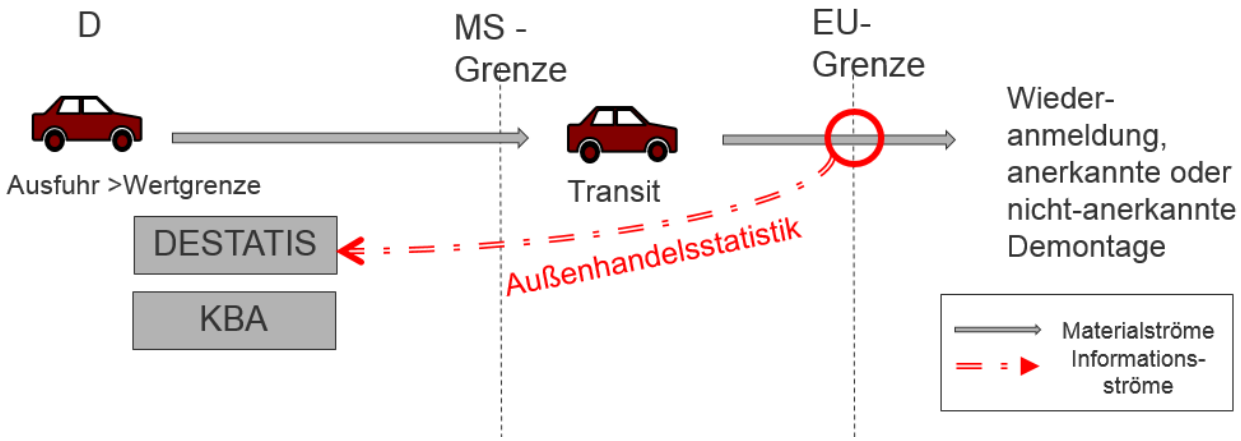


Tabelle 23: Ausfuhr des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat mit Durchfuhr durch einen anderen EU-Mitgliedstaat – Wertgrenze bzw. Meldeschwelle überschritten; Variante b: Zollanmeldung in anderem EU-Mitgliedstaat

Betrachtungs-bereich	AB ohne VN	Grenzübertritt zu anderem EU-MS	Übertritt EU-Außengrenze
Akteur	Letzthalter	Letztbesitzer/Exporteur	Händler/Exporteur/Folgebesitzer
Informations-fluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	n/a	Schriftliche Ausfuhranmeldung → Zoll EU-MS → Außenhandelsstatistik anderer EU-MS
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	n/a	Außenhandelsstatistik anderer EU-MS
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	n/a	Außenhandelsstatistikgesetz, Zollkodex, Zollkodexdurchführungsverordnung
Überwachung	Zulassungsstelle	Bundespolizei	Zoll, Polizei EU-MS

Bei dem Szenario ‚Ausfuhr in einen Nicht-EU-Staat’ ist der tatsächliche Verwendungszweck der Fahrzeuge nicht bekannt. Ob in dem Land tatsächlich eine Wiederanmeldung stattfindet, kann nicht nachvollzogen werden. Es ist auch möglich, dass die Fahrzeuge offiziell als Gebrauchtfahrzeuge ausgeführt, aber im Destinationsland zerlegt werden. Für diesen Verbleibspfad steht derzeit mit der Außenhandelsstatistik eine Datenquelle zur Verfügung. So wurden im Jahr 2013 offiziell 344.551 Fahrzeuge aus Deutschland zur Ausfuhr in einen Nicht-EU-Staat angemeldet (BMUB und UBA 2015).

Die Ausfuhranmeldungen müssen EU-weit seit dem 01.Juli 2009 verpflichtend mittels eines IT-Verfahrens gemäß Art. 4a Abs. 1 Zollkodex-Durchführungsverordnung abgegeben werden und werden weitestgehend automatisiert abgefertigt und elektronisch verarbeitet erfasst. In Deutschland geschieht dies durch das IT-Verfahren ATLAS (Automatisiertes Tarif- und Lokales Zollabwicklungssystem). Dieses System ersetzt damit die Anmeldung in Papierform. Die Pflicht zur Abgabe einer elektro-

nischen Anmeldung umfasst dabei alle Anmeldungen unabhängig von der Art der Beförderung (Straßen-, Luft-, See-, Post- und Bahnverkehr) (BMF 2010, S. 1). Auch mündliche Anmeldungen, die u. a. für die Ausfuhr von Waren mit einem Wert von bis zu 1.000 € in Anspruch genommen werden können (siehe Kapitel 3.3.1.6), werden nach Angabe des Statistischen Bundesamtes erfasst, da diese bei Anmeldung elektronisch vermerkt werden (ausführlicher dazu unter „mögliche Lücken“ unten) (Destatis 2015a).

Die Haupttransportrouten für Fahrzeuge aus Deutschland in das Nicht-EU-Ausland sind über den Seeweg (direkt oder Transit) oder über den Landweg (Transit). Aus Gesprächen mit Branchenakteuren wird deutlich, dass gerade die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus dem west- und süddeutschen Raum oftmals über den Hafen von Antwerpen (Belgien) stattfindet. So werden Fahrzeuge beispielsweise auf großen Handelsplätzen wie in Essen (NRW) gesammelt und mit dem Sattelschlepper nach Belgien gebracht (pers. Komm. mit Exportakteuren am Hamburger Hafen zwischen August und Oktober 2015; Antwerpen Port Authority 2015).

Ein nach Angaben von Experten kürzlich deutlich relevanter gewordenes Ziel für die Ausfuhr von Fahrzeugen aus Deutschland und Europa ist der Balkan, insbesondere Serbien, Montenegro und Albanien. Für Serbien schätzt die dort tätige Scholz-Gruppe, dass zehnmal mehr nicht-anerkannte als anerkannte Akteure in der Demontage von Fahrzeugen aktiv sind. Insgesamt gebe es ca. 3.000 kleine Schrotthalden, auf denen u .a. Altfahrzeuge zerlegt würden. Hinzu kämen ca. 2.000 wilde und illegale Deponien, in denen nicht veräußerbare Restfraktionen entsorgt werden. Es wurde explizit auf die mangelhafte Kontrolle hingewiesen, die ein hohes Maß an illegalen Aktivitäten (Verwertung, aber z. B. auch Lagerung) ermögliche. In diesem Geschäftsbereich werde nach Angaben der Scholz-AG fast ausschließlich mit Bargeld operiert, was die Transparenz der Finanzflüsse deutlich mindere und Steuerhinterziehung und Geldwäsche begünstige (Scholz AG 2015a).

Nicht-EU-Exporteure benötigen entweder eine deutsche Zollnummer oder einen Fiskalvertreter, um Fahrzeuge aus Deutschland ausführen zu können. Bei der Ausfuhranmeldung melden die Exporteure der Fahrzeuge die Gewichtsangaben und die Stückzahlen der auszuführenden Fahrzeuge. Der Zoll nimmt daraufhin eine grobe Plausibilitätsüberprüfung vor und untersucht die Angaben im Verdachtsfall genauer.

Seit Anfang 2009 wird an der Einführung eines europäischen Zolltarifsystems gearbeitet, das es Unternehmen mit Betriebsstätten in mehreren europäischen Mitgliedstaaten ermöglichen soll, alle Waren in ihrem Heimatland im Rahmen einer sogenannten einzigen Bewilligung anzumelden (BMF 2010). Würde beispielsweise ein schwedischer Gebrauchtfahrzeugexporteur in Deutschland außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge nach Westafrika ausführen wollen, könnte er die Ausfuhranmeldung dann in Schweden machen, so dass eine Entkopplung von Warenstandort und Ausfuhrzollstelle erfolgt. Voraussetzung für die Einführung dieses Systems ist die Etablierung von Datenflüssen zwischen allen EU-Mitgliedstaaten, die einen Austausch der Meldungen an die Ausgangsländer garantieren. In dieser Etablierung liegt derzeit das größte Problem, so dass mit der Einführung des Systems im Zeitraum bis 2020 zu rechnen ist (Destatis 2015a).

Die Fahrzeuge zur Ausfuhr ins Nicht-EU-Ausland stammen sehr wahrscheinlich aus ähnlichen Quellen wie die bei der Verbringung in EU-Mitgliedstaaten, d. h. werden über den Gebrauchtfahrzeughandel mit diversen Akteuren (Privatpersonen, Werkstätten, anerkannten Altfahrzeugverwertern (wenn Fahrzeuge als Gebrauchtfahrzeuge gekauft werden, siehe Kapitel 4.2.2), Kleinhändlern, Autohäusern) erworben.

Die Qualität der Fahrzeuge unterscheidet sich dabei stark nach den Zielländern. Während der Durchschnittswert eines im Jahr 2013 nach Russland und in die GUS-Staaten ausgeführten Fahrzeugs bei knapp 10.000 € lag, betrug der Wert für Nordafrika durchschnittlich knapp 3.000 € und der für Westafrika 1.500 € (siehe Tabelle 24). Auch unter den Ländern der Region gibt es dabei signifikante

Varianzen. So hatten die ca. 44.000 erfassten Gebrauchtfahrzeugausfuhren nach Benin (Westafrika) lediglich einen Durchschnittswert von 804 € (Destatis 2015c). Auch am Durchschnittsgewicht lässt sich ein deutlicher Unterschied zwischen den Zielregionen feststellen, der auf die Ausfuhr von verschiedenen Fahrzeugklassen schließen lässt. So sind die Fahrzeuge, die nach West- oder Nordafrika ausgeführt werden, im Durchschnitt ca. 250-300 kg leichter als die Ausfuhren nach Russland und in die GUS-Staaten.

Tabelle 24: Gebrauchtfahrzeugausfuhren in der Außenhandelsstatistik im Jahr 2013 für EU-Mitgliedstaaten und Nicht-EU-Staaten

Länder	Ausfuhr: Besondere Maßeinheit (Anzahl)	Ausfuhr: Gewicht (t)	Ausfuhr: Wert (Tsd. EUR)	spez. Gewicht t/Fz	spez. Preis €/Fz
Summe	**481.547**	**720.348**	**5.516.280**	**1,50**	**11.455**
Summe EU 27 (mit Kroatien)	**147.146**	**238.799**	**2.689.632**	**1,62**	**18.279**
Summe Nicht-EU	**334.401**	**481.549**	**2.826.648**	**1,44**	**8.453**
davon Russland und GUS	92.078	143.106	902.592	1,55	9.802
davon Ex-Jugoslawien (ohne Kroatien)	19.366	28.867	116.838	1,49	6.033
davon Westafrika	132.598	172.985	200.409	1,30	1.511
davon Nordafrika	25.886	32.508	75.316	1,26	2.910
davon Norwegen, Schweiz	37.725	63.973	1.082.753	1,70	28.701

(Quelle: Destatis)[16]

Aus Expertengesprächen ist bekannt, dass oftmals solche Fahrzeuge in Regionen wie Westafrika ausgeführt werden, die in Deutschland aufgrund der geringen Qualität keinen Abnehmer mehr finden. So beschrieben mehrere Altautoverwerter, dass fahr- bzw. rollfähige Fahrzeuge ab einem Wert von 350 € vornehmlich an Exporteure weiterverkauft werden (pers. Komm. mit anerkanntem Demontagebetrieb April 2015). Die Akteure sind auch in diesem Fall breit gefächert (Privatpersonen, KFZ-Händler, Werkstätten, anerkannte Demontagebetriebe).

3.3.1.6 Mögliche Datenlücken und ihre Ursachen

Der Abschnitt geht auf die Szenarien der Kapitel 3.3.1.1 bis 3.3.1.5 ein.

Mögliche Lücke: Keine statistische Erfassung von Fahrzeugen, die in Nicht-EU-Staaten ausgeführt werden.

Mögliche Gründe für die Nichterfassung:

Rechtlich bedingt:

[16] Abfrage von sieben Warennummern: WA87032190 Pkw mit Ottomotor, bis 1000cm³, gebraucht, S; WA87032290 Pkw, Ottomotor, 1000-1500cm³, gebraucht, S; WA87032390 Pkw, Wohnmobile, Ottomotor, 1500cm³-3000cm³, S; WA87032490 Pkw, Wohnmobile, Ottomotor, üb. 3000cm³, gebraucht, S; WA87033190 Pkw mit Dieselmotor bis 1500cm³, gebraucht, S; WA87033290 Pkw, Wohnmobile, Dieselmotor 1500-2500cm³ gebraucht, S; WA87033390 Pkw, Wohnmobile m. Dieselmotor >2500cm³, gebraucht, S.

1. Ggf. keine Erfassung von Ausfuhren bis zu einem Warenwert von 1.000 €:

Betroffene Szenarien: 12 und 13

Für Ausfuhren mit einem Warenwert von bis zu 1.000 € gelten für die Anmeldung zur Ausfuhr in Nicht-EU-Staaten gesonderte Regeln. So müssen dafür keine Ausfuhranmeldungen über das IT-System ATLAS erbracht werden, sondern es reichen mündliche Anmeldungen bei der Ausgangszollstelle in Verbindung mit einem handelsüblichen Beleg, (z. B. Rechnung, Frachtbrief, Lieferschein). Laut Zoll sind solche Waren von der schriftlichen Anmeldung zur Außenhandelsstatistik oder der Anmeldung über das ATLAS-System befreit (Zoll o. J. a). Gebrauchtfahrzeuge, die einen geringeren Wert als 1.000 € aufweisen, würden demnach in der Statistik fehlen. Diverse Studien der vergangenen Jahre vermuteten hier eine statistische Nichterfassung von Gebrauchtfahrzeugausfuhren (Osyguß 2006; Buchert et al. 2007; Mehlhart et al. 2011). Nach Aussage des Statistischen Bundesamts ist dies jedoch nicht der Fall. Da auch bei einer mündlichen Anmeldung der Vorgang im elektronischen System abgespeichert werde, würden alle Fahrzeuge unabhängig vom Warenwert erfasst und eine statistische Erfassung von nahezu 100 % der Gebrauchtfahrzeugausfuhren erreicht (Destatis 2015a; Destatis 2014b, S. 11).

Die Frage der statistischen Erfassung von geringwertigen Gebrauchtfahrzeugen, die über einen anderen EU-Mitgliedstaat ausgeführt werden, wird im folgenden Abschnitt unter Punkt Nr. 3 und des Weiteren in Kapitel 4.5.2 thematisiert.

Unvollständige Umsetzung bestehender rechtlicher Anforderungen:

1. Keine Anmeldung zur Ausfuhr in Verbindung mit eingeschränkten Kontrollen der Ausfuhren:

Betroffene Szenarien: 11-14b

Eine Falschdeklaration bei der Ausfuhr kann die nicht-Deklaration, die Deklaration unter einem anderen Produktnamen oder die fälschliche Deklaration als Produkt statt als Abfall umfassen.

Beispiele wurden in einem Bericht des ZDF-Magazins „Frontal 21“ genannt, wonach Fahrzeughälften in Containern verschifft und teilweise als Möbel oder Bettwaren deklariert werden (ZDF 2015). Auch kommt es vor, dass ganze Fahrzeuge in Überseecontainern verschifft und nicht deklariert werden (WSP Hamburg 2015). Das BKA vermutet zudem, dass vor allem gestohlene Fahrzeuge komplett zerlegt und als Ersatzteile deklariert ausgeführt werden (BKA 2016).

Aufgrund der Vielzahl an ausgeführten Containern können diese nur stichprobenartig kontrolliert werden. So gab beispielsweise der Hafen Antwerpen an, dass nur maximal 10 % der Container geprüft werden (Port Authority Antwerpen 2015). Die Stichprobenkontrollen werden anhand bestimmter Suchmuster vorgenommen. Die Ausfuhr von Fahrzeugen in Containern spielt auch bei der Ausfuhr von gestohlenen Fahrzeugen eine Rolle (vgl. BKA 2013, S. 10).

Als ein wesentlicher Grund für die eingeschränkten Kontrollmöglichkeiten bei den Ausfuhren werden die verfügbaren Personalressourcen einhergehend mit der fehlenden Rechtsverbindlichkeit der Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 genannt (WSP Hamburg 2015). Die oftmals schwierige und aufwendige Abgrenzung zwischen Gebraucht- und Altfahrzeug stellt vor diesem Hintergrund einen zusätzlichen Faktor dar, der die Anzahl der verfolgbaren Fälle vermindert[17].

2. Eingeschränkte Kontrollen der Ausfuhren in anderen EU-Mitgliedstaaten, die Transitstaaten sind

Betroffene Szenarien: 13-14b

[17] So gab die WSP Hamburg an, dass aufgrund des häufigen „Versandens“ von früheren Verdachtsfällen mittlerweile nur noch relativ eindeutige Fälle gemeldet werden, bei denen der Aufwand der Überprüfung vergleichsweise gering ist.

Ebenso wie in Deutschland kann es bei einer Ausfuhr von Fahrzeugen aus Deutschland über einen anderen EU-Mitgliedstaat auch dort zu einem Vollzugsdefizit kommen. Die Ursachen sind vermutlich denen in Deutschland ähnlich (Personal- und Finanzmangel, komplexe Abgrenzung zwischen Gebraucht- und Altfahrzeug einhergehend mit der fehlenden Rechtsverbindlichkeit der Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9).

3. Unzureichendes Meldeverhalten von anderen EU-Mitgliedstaaten, die Transitland sind, ohne Anmeldung der Ausfuhr in Deutschland.

Betroffene Szenarien: 13 und 14b

In Fällen, in denen Fahrzeuge aus Deutschland die EU-Außengrenze in einem anderen EU-Mitgliedstaat überschreiten und die Fahrzeuge nicht in Deutschland zur Ausfuhr angemeldet wurden, sondern im einstufigen Ausfuhrverfahren ausgeführt werden (z. B. möglich für Fahrzeuge mit einem Fahrzeugwert <3.000 €, siehe Kapitel 4.5.2), findet laut Statistischem Bundesamt in der Regel eine Meldung des anderen EU-Mitgliedstaates gegenüber den deutschen Behörden über die Ausfuhr statt. Die entsprechenden Fahrzeuge werden so in der deutschen Außenhandelsstatistik erfasst (Destatis 2015a). Ähnlich wie bei der unvollständigen Rückmeldung über das REGINA-System kommt es aber auch hier zu Meldeausfällen.

4. Komplexe Abgrenzung Gebrauchtfahrzeug vs. Altfahrzeug:

Betroffene Szenarien: 11-14b

Eine Abgrenzung zwischen Gebrauch- und Altfahrzeug ist relevant, da im Falle der Verbringung eines Altfahrzeugs eine Notifizierung bereits in Deutschland erfolgen müsste und das Fahrzeug in der Statistik zur grenzüberschreitenden Abfallverbringung erfasst würde. Laut Destatis (siehe oben unter 1. Punkt „Rechtlich bedingt“) sind die Anmeldungen zur Ausfuhr von Fahrzeugen in das Nicht-EU-Ausland sehr weitgehend vollständig. Bezogen auf die reine Anzahl nicht identifizierter ausgeführter Fahrzeuge wäre der Effekt einer Identifizierung von Altfahrzeugen hier vermutlich geringer, als bei der Ausfuhr in einen anderen EU-Mitgliedstaat, da dort aufgrund der höheren Wertgrenze ein deutlich geringerer Anteil von Fahrzeugen in der Außenhandelsstatistik erfasst wird.

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass bei korrekter Deklaration eines entsprechenden nicht-entfrachteten Altfahrzeugs eine Anmeldung als gefährlicher Abfall erfolgen müsste (siehe Kapitel 4.4). Somit erhält die Identifizierung solcher Altfahrzeuge in den Statistiken zum Verbleib von Fahrzeugen eine besondere ökologische Relevanz.

3.3.2 Szenario 15: Verbringung des Altfahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat zur Entsorgung/Verwertung

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Altfahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und mit dem Zweck der dortigen Entsorgung/Verwertung in einen Nicht-EU-Staat (OECD- bzw. EFTA-Staat (a) oder kein OECD- bzw. EFTA-Staat (b)) verbracht. Eine Verbringung in einen Nicht-OECD- bzw. Nicht-EFTA-Staat ist laut Artikel 36 Abfallverbringungsverordnung verboten.

Abbildung 28: Szenario 15 , Verbringung des Altfahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat zur Entsorgung/Verwertung‘

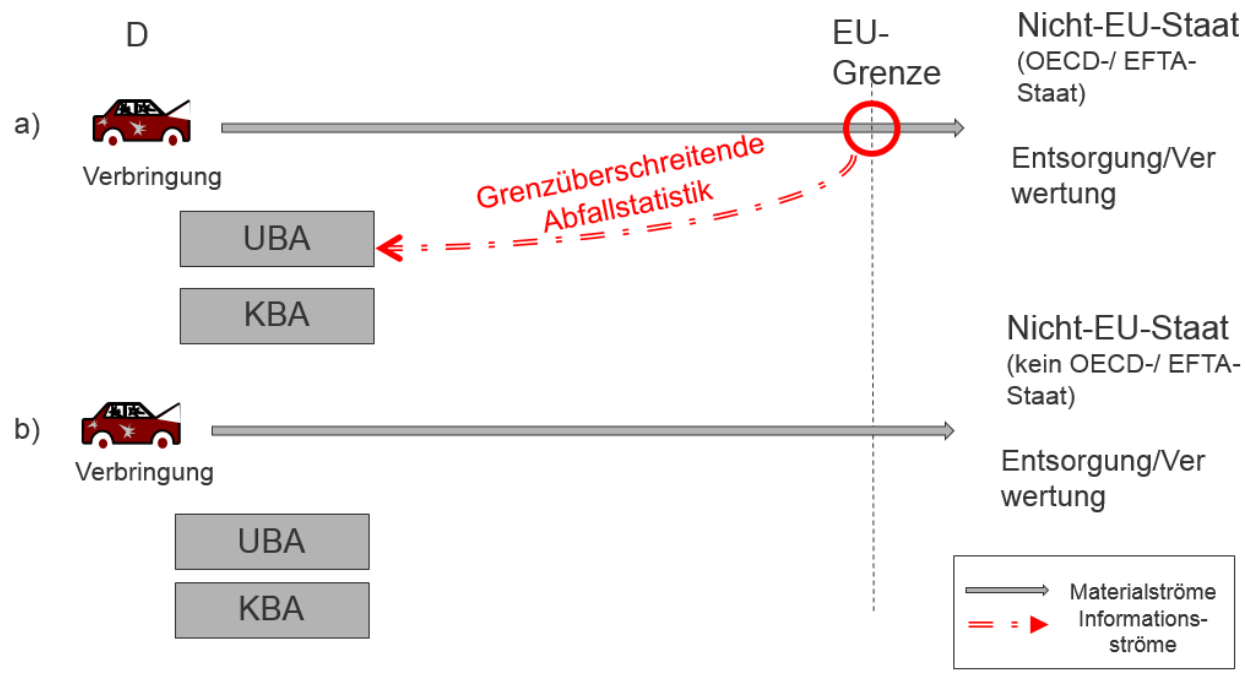


Tabelle 25: Verbringung des Fahrzeugs in einen Nicht-EU-Staat mit dem Zweck der Entsorgung/Verwertung

Betrachtungsbereich	AuBS ohne VN	Übertritt EU-Außengrenze zu Nicht-EU-Zielland = OECD- bzw. EFTA-Staat	Übertritt EU-Außengrenze zu Nicht-EU-Zielland = kein OECD- bzw. EFTA-Staat
Akteur	Letztbesitzer	Letztbesitzer/Exporteur	-
Informationsfluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	Letztbesitzer/Exporteur → Behörden der Bundesländer → Datenerhebung nach Umweltstatistikgesetz (UBA) → Anlaufstelle Basler Übereinkommen (UBA)	Verbringung verboten
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	Grenzüberschreitende Abfallstatistik	-
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Abfallrahmenrichtlinie, Abfallverbringungsverordnung, Umweltstatistikgesetz,	Abfallrahmenrichtlinie, Abfallverbringungsverordnung
Überwachung	Kfz-Zulassungsstellen	Bundespolizei, Zoll	Zoll, Bundespolizei

Mögliche Lücke: Keine statistische Erfassung von Altfahrzeugen, die zur Verwertung bzw. Entsorgung in Nicht-EU-Staaten ausgeführt werden.

Mögliche Gründe für die Nichterfassung:

1. Altfahrzeug wird als Gebrauchtfahrzeug (Wertgrenze unterschritten) ausgeführt und nicht bei den Behörden als Abfall angemeldet, so dass sie nicht in der grenzüberschreitenden Abfallstatistik erfasst werden.

Die Gründe für eine statistische Nichterfassung können in Unterkapitel 3.2.2.3 und Unterkapitel 3.2.3 nachvollzogen werden („Abgrenzung Gebraucht-/Altfahrzeug“, „Handel Unfallfahrzeuge“, „Vollzug Abfallrecht im EU-Mitgliedstaat“). Laut Grenzüberschreitender Abfallstatistik wurden im Jahr 2013 keine Altfahrzeuge in Nicht-EU-Staaten ausgeführt (BMUB und UBA 2015).

3.4 Sonstige Szenarien

Bei der Betrachtung der möglichen Verbleibspfade außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge wurden weitere Szenarien identifiziert, die nach einer ersten Analyse und in Expertengesprächen im Vergleich zu den anderen Verbleibspfaden als wenig mengenrelevant für die Fragestellung der Untersuchung klassifiziert wurden. Szenario 16 (Verbleib auf nicht öffentlichem Gelände, siehe Kapitel 3.4.1) und Szenario 17 (Diebstahl, siehe Kapitel 3.4.2) stellen zudem keinen Endverbleib für die Fahrzeuge dar.

3.4.1 Szenario 16: Verbleib des Fahrzeugs auf nicht-öffentlichem Gelände

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt. Es befindet sich ab diesem Zeitpunkt nicht mehr auf öffentlichem Straßenland, sondern nur noch auf privatem Gelände. Der Verwendungszweck ist unbekannt, verschiedene Nutzungen sind denkbar, z. B. Nutzung auf Firmengelände, als Museumsexponat, Lagerung in Garage. Im Anschluss kann das Fahrzeug entweder wieder zugelassen werden oder eines der anderen Szenarien tritt ein (z. B. Verwertung in anerkanntem Demontagebetrieb, Ausfuhr aus der EU etc.).

Tabelle 26: Verbleib des Fahrzeugs auf nicht-öffentlichem Gelände

Betrachtungsbereich	AuBS ohne VN	Verbleib auf nicht-öffentlichem Gelände	Ggf. Verwertung in anerkanntem Demontagebetrieb; nicht-anerkannte Demontage, Wiederzulassung, Ausfuhr etc.
Akteur	Letzthalter	Letztbesitzer/Händler/ Entsorger/o. Ä.	Siehe jeweiligen Szenarien
Informationsfluss über den Verbleib	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA	n/a	
Statistische Datenbasis	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN	n/a	
Rechtsnormen	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Ggf. AltfahrzeugV/ggf. Bundesbodenschutzgesetz, Wasserhaushaltsgesetz; ggf. StGB	
Überwachung	Zulassungsstelle	Ggf. Abfallbehörden (Beseitigungsverfügung)	

Statistiken über die Anzahl der Fahrzeuge, die diesen Verbleibsweg beschreiten, liegen nicht vor. Das KBA hält es beim derzeitigen Stand der Informationslage auch nicht für möglich, seriöse Schätzungen vorzunehmen (KBA 2015a) Dieses Szenario wird von Expertenseite allgemein als nicht sehr mengenrelevant angesehen und daher für die Schließung der Datenlücke auch nicht primär ins Blickfeld genommen. Zwar gibt es eine gewisse Anzahl an Fahrzeugen auf nicht-öffentlichem Gelände, jedoch ist der derzeitige Bestand für Fragen der Statistik nicht relevant, da es auf eine Bestandsänderung ankäme. Der Bestand hat sich in den vergangenen Jahren aber wahrscheinlich nicht stark verändert, da das Zuwachspotential (z. B. bei Flughäfen, Automobilclubs) begrenzt ist und eine massenhafte Zunahme des Bestands in einem Jahr unwahrscheinlich ist.

Als Gründe für die Nichterfassung ist auch hier die Praxis der Außerbetriebsetzung zu nennen, bei der keine Angaben über den weiteren Verbleib des Fahrzeugs gemacht werden müssen. Zwar sollen die Kfz-Zulassungsstellen bei der Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs aktiv nach dem Vorliegen eines Verwertungsnachweises fragen. In der Praxis findet dies aber oft nicht statt (KBA 2015a; Kfz-Zulassungsstelle Kaiserslautern am 20.01.2016; Kfz-Zulassungsstelle Bad Dürkheim am 17.02.2016; Kfz-Zulassungsstelle Westerwaldkreis am 02.09.2016).

In Hinblick auf die statistische Lücke kann dieses Szenario nur eine Mengenrelevanz erhalten, wenn innerhalb kurzer Zeiträume der Bestand von Fahrzeugen auf nicht-öffentlichem Gelände stark steigt oder sinkt. Die Auswirkungen eines gleichbleibend hohen Bestandes würden sich in den vorliegenden Statistiken nicht deutlich niederschlagen. Zudem handelt es sich bei diesem Szenario in der Regel um einen vorübergehenden Verbleib, an den sich eines der anderen skizzierten Szenarien anschließt.

3.4.2 Szenario 17: Diebstahl des Fahrzeugs

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird gestohlen, der weitere Verbleib des Fahrzeugs ist unklar. Der Letzthalter ist verpflichtet, sein Fahrzeug nach Diebstahl außer Betrieb zu setzen.

Tabelle 27: Diebstahl des Fahrzeugs

Betrachtungsbereich	Nach Diebstahl	AuBS ohne VN
Akteur	Letzthalter	Letzthalter
Informationsfluss über den Verbleib	Anzeige des Letzthalters bei der Polizei. Meldung an die Versicherung.	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle → KBA
Statistische Datenbasis	Teilmenge mit Kaskoversicherung: GDV Polizei/BKA: INPOL-Sachfahndung KBA-Statistik zu Suchvermerken zu gestohlenen Fahrzeugen nach § 30 Abs. 9 FZV BKA Kriminalstatistik	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS registriert, aber ohne VN
Rechtsnormen	Strafgesetzbuch (StGB)	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)
Überwachung	Polizei	Kfz-Zulassungsstelle

Für dieses Szenario stehen zwei relevante Statistiken zur Verfügung. Der GDV führt eine Statistik über den Diebstahl vollkaskoversicherter Fahrzeuge. Demnach wurden im Jahr 2013 18.805 vollkaskoversicherte Fahrzeuge als gestohlen gemeldet (GDV 2014). Nicht-kaskoversicherte Fahrzeuge sind in dieser Statistik nicht enthalten. Die zweite Statistik wird vom BKA geführt und enthält alle in

Deutschland gestohlenen Fahrzeuge. Diese beliefen sich nach der INPOL-Sachfahndung im Jahr 2013 auf 19.395 dauerhaft entwendete Fahrzeuge (BKA 2013, S. 5). Die INPOL-Sachfahndung registriert alle Fahrzeuge, die innerhalb des Jahres als gestohlen gemeldet wurden und am Ende des Jahres auch noch zur Sachfahndung ausgeschrieben waren. Dadurch unterscheidet sie sich von der INPOL-Gesamtfahndungsnotierung, die alle im Laufe des Jahres erfassten Fahndungsnotierungen entwendeter Pkw enthält, unabhängig davon, ob diese auch am Jahresende noch zur Fahndung ausgeschrieben sind. Diese Zahl beläuft sich auf 35.696 Fahrzeuge im Jahr 2013. Die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) enthält ebenfalls Angaben zu den Fällen gestohlener Kraftfahrzeuge und gibt diese mit 37.427 Fahrzeugen für das Jahr 2013 an (BKA 2014, S. 11). Jedoch merkt das BKA an, dass „die PKS-Fallzahlen [...] keinen Rückschluss auf die tatsächliche Zahl der entwendeten Kfz zu[lassen], da ein Fall die Entwendung mehrerer Fahrzeuge umfassen kann und Unschärfen durch die Erfassung von Straftatenversuchen und so genannten Gebrauchsentwendungen entstehen“ (BKA 2011, S. 6). Es scheint demnach, dass die INPOL-Sachfahndung mit der Anzahl von 19.395 auf Dauer entwendeten Fahrzeugen die verlässlichste Statistik in diesem Bereich ist. Die Vollständigkeit wird als sehr gut eingeschätzt, da es aus versicherungs- und steuerrechtlichen Gründen für die Letztbesitzer wenige Gründe geben dürfte, ihr Auto nicht als gestohlen zu melden und es außer Betrieb setzen zu lassen. Wird bei der Außerbetriebsetzung eine Diebstahlanzeige der Polizei vorgelegt, muss dies nach § 31 Abs. 7 FZV von den Kfz-Zulassungsstellen im örtlichen Zulassungsregister und daraufhin nach § 30 Abs. 9 FZV im Zentralen Fahrzeugzulassungsregister (ZFZR) beim KBA gespeichert werden. Zudem gibt das KBA an, dass „die Versicherungsunternehmen [...] schriftlich die Speicherung von Suchvermerken im ZFZR nach einer Schadensregulierung aus Anlass des Diebstahls eines Fahrzeugs [beantragen], um im Falle einer evtl. späteren Wiederzulassung in Deutschland ihren Eigentumsanspruch am betreffenden Fahrzeug geltend zu machen zu können“ (KBA 2013a, S. 3).

Da dieser Verbleibsweg keinen endgültigen Verbleib darstellt, sondern die gestohlenen Fahrzeuge mit hoher Wahrscheinlichkeit früher oder später einem der anderen Szenarien zuzuordnen sind (z. B. Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat), wird dieses Szenario als nicht sehr relevant für die Schließung der statistischen Lücke betrachtet.

3.4.3 Szenario 18: Verwertung des Altfahrzeugs in einem EU-Mitgliedstaat nach dortigem Unfall, Panne o. Ä.

Kurzbeschreibung des Szenarios: Das Fahrzeug wird im Ausland zum Altfahrzeug (z. B. durch Unfall oder Panne). Es wird im Ausland bei einem anerkannten Altfahrzeugverwerter mit Erhalt eines ausländischen Verwertungsnachweises zur Demontage gegeben. Der Letzthalter setzt das Fahrzeug daraufhin in Deutschland außer Betrieb und gibt den ausländischen Verwertungsnachweis bei der Außerbetriebsetzung an.

Tabelle 28: Verwertung des Altfahrzeugs im EU-Ausland nach dortigem Unfall oder Panne

Betrachtungsbereich	Demontage in anerkanntem Demontagebetrieb im Ausland	AuBS mit VN	Meldung an Versicherung in Deutschland
Akteur	Letzthalter	Letzthalter	Letzthalter
Infoformationsfluss über den Verbleib	Demontagebetrieb im Ausland: Ausstellen eines VN entsprechend der nationalen Implementierung der Altfahrzeugrichtlinie	AuBS → Kfz-Zulassungsstelle (Angabe nach § 15 (2) FZV) →KBA	Letzthalter → Schadensmeldung Versicherung

Betrachtungsbereich	Demontage in anerkanntem Demontagebetrieb im Ausland	AuBS mit VN	Meldung an Versicherung in Deutschland
Statistische Datenbasis	Nationale Implementierung der Altfahrzeugrichtlinie	Das Fahrzeug ist im ZFZR mit AuBS und VN registriert	Versicherungsstatistiken
Rechtsnormen	Nationale Implementierung der Altfahrzeugrichtlinie	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV), Versicherungsrecht
Überwachung	Abfallbehörde des MS	Kfz-Zulassungsstelle	

Für dieses Szenario liegt lediglich eine KBA-interne Statistik vor. Diese unterscheidet bei den erbrachten Verwertungsnachweisen im Rahmen der Außerbetriebsetzung zwischen Verwertung in Deutschland und Verwertung im Ausland. Ein Verbleib im Ausland muss auch laut § 15 Abs. 2 FZV vom Letztbesitzer bei der Außerbetriebsetzung erklärt werden. Im Jahr 2013 lag die Anzahl der im Ausland verwerteten Fahrzeuge bei 9.040. (KBA 2015b). Die Motivation der Letzthalter zur Vorlage von Verwertungsnachweisen aus dem Ausland konnte nicht vollständig geklärt werden. Möglicherweise handelt es sich dabei um Fahrzeuge, die im Ausland verunfallt sind und für die von Versicherungen nur Geld ausgezahlt wird, wenn der Nachweis einer Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis vorgelegt wurde. Vertreter von Versicherungsverbänden bestätigten, dass dies der wahrscheinlichste Grund zur Vorlage der Verwertungsnachweise ist (GDV 2015b). Es ist anzunehmen, dass die dem KBA vorliegende Zahl die tatsächlich im Ausland verunfallten und verwerteten Fahrzeuge annähernd vollständig darstellt, da der ökonomische Anreiz für Letzthalter hoch ist, den Verwertungsnachweis zu erbringen, da nur so die Versicherungssumme ausgezahlt wird. Daher ist nicht anzunehmen, dass dieses Szenario mengenrelevant ist.

3.5 Zusammenfassung

Ziel des Kapitel 3 war es, auf der Grundlage des derzeitigen Wissenstandes die möglichen Verbleibspfade von in Deutschland außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen nachzuvollziehen. Die Systematisierung erfolgte durch die Abbildung der Verbleibspfade in 18 Szenarien, von denen zwei nur einen vorübergehenden Verbleib darstellen. Dabei wurden mögliche Datenlücken und die potentiell dafür verantwortlichen Gründe identifiziert, die zu einer statistischen Nichterfassung der außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge führen können. Anhand der Szenarien konnten die relevanten zu untersuchenden Rechtsbereiche herauskristallisiert und wichtige Akteure identifiziert werden, die zur Bearbeitung der Problemstellung des Projekts berücksichtigt werden mussten.

Es wurden mehrere relevante Datenlücken mit den zugehörigen Gründen identifiziert, die zur Nichterfassung von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen beitragen können. Mögliche Gründe für die Nichterfassung von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen wurden sowohl

- in der rechtlichen Ausgestaltung,
- der unvollständigen Umsetzung bestehender rechtlicher Anforderungen,
- in komplexen Definitionen bzw. Abgrenzungen und
- im Zusammenspiel verschiedener Mechanismen, welche die Lücken bedingen,

ausgemacht. Den Datenlücken und den Gründen wird eine unterschiedliche Relevanz für die Schließung der statistischen Lücke beigemessen, die in Kapitel 5 unter Berücksichtigung des tatsächlichen Verbleibs der Altfahrzeuge im Referenzjahr 2013 diskutiert wird.

4 Beschreibung des rechtlichen Rahmens

Im Folgenden wird der für die Thematik des Projekts relevante Rechtsrahmen erläutert.

Für die identifizierten Rechtsgrundlagen, Leitlinien, Verwaltungsanweisungen werden im Folgenden

- die Rechtsquelle, ggf. die EU-rechtliche Grundlage, der Grad der Verbindlichkeit,
- ggf. einschlägige Rechtsprechungen (z. B. zur Abfalldefinition),
- der Zuständigkeitsbereich für die Gesetzgebung (Ressort) sowie
- die Zuständigkeit für den Vollzug und die Vollzugspraxis

angegeben und im Ergebnis tabellarisch dargestellt.

Soweit es bei der Darstellung auf Landesrecht ankommt, wurde regelmäßig exemplarisch die Rechtslage in Niedersachsen dargestellt. Auf die Rechtslage in anderen Bundesländern wird nur insoweit abgestellt, als es sich um signifikante Sonderregelungen handelt.

Die nachfolgende Darstellung der in Deutschland geltenden rechtlichen Grundlagen im Zusammenhang mit dem Verbleib von Kraftfahrzeugen erfolgt gegliedert nach den betroffenen Einzelmaterien, die den Verbleib von Fahrzeugen direkt oder indirekt regeln. Die Reihenfolge der Einzelkapitel folgt im Wesentlichen der Logik aufeinander aufbauender Begrifflichkeiten und nicht den Stadien eines Kraftfahrzeugs (Neufahrzeug, Gebrauchtfahrzeug, Altfahrzeug, Restkarosse).

Im Folgenden wird zunächst das spezifisch beim Kraftfahrzeug ansetzende Fahrzeugzulassungsrecht betrachtet. Dieses beschreibt den Status eines Kraftfahrzeugs (Verkehrsteilnehmer). Daran anknüpfend wird das Kreislaufwirtschaftsrecht geprüft. Weil das Straßenrecht sowie das Straßenverkehrsrecht teilweise an den Abfallbegriff anknüpfen, erfolgt die Prüfung im Anschluss an die Betrachtung des Abfallrechts. Gleiches gilt für das Abfallverbringungsrecht als Spezialbereich des Abfallrechts. Ebenfalls am Vorgang der Grenzüberschreitung ansetzend, wird im Anschluss das Zoll- und Außenhandelsrecht behandelt. Anschließend erfolgt die Analyse des auf die Kfz-Werkstätten zielenden Anlagenrechts. Alle denkbaren Verbleibswege von Kraftfahrzeugen betreffend, werden zum Abschluss Ordnungswidrigkeiten und strafrechtliche Fragestellungen behandelt. Das im Anschluss beleuchtete Versicherungsrecht baut auf den zuvor erläuterten Begrifflichkeiten auf. In den letzten Teilen der Untersuchung werden übergreifend über alle Einzelmaterien Statistik und Datenschutzfragen analysiert. Nach einer Zusammenfassung und einem Fazit wird abschließend auf weitere Instrumente und übergreifenden Änderungsmöglichkeiten eingegangen.

4.1 Zulassungsrecht für Kraftfahrzeuge

Von besonderer Bedeutung für das Wissen über den Verbleib von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen ist das Kraftfahrzeugzulassungsrecht. Es regelt unter anderem die Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen (§ 14 FZV) ebenso wie Teilfragen des Verwertungsnachweises (§ 15 FZV). An die Zulassung für den Straßenverkehr sind sowohl die Kfz-Steuerpflicht als auch die Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht gekoppelt. Die folgenden Abschnitte untersuchen die Regelungen des Kfz-Zulassungsrechts im Zusammenhang mit der Frage der zuverlässigen Nachvollziehbarkeit des Verbleibs von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen.

4.1.1 Grundlagen der Außerbetriebsetzung

Grundlage für die **Außerbetriebsetzung** von Kraftfahrzeugen ist das Straßenverkehrsgesetz (StVG[18]). In § 6 Abs. 1 Nr. 2 StVG findet sich die Ermächtigungsgrundlage für eine Rechtsverordnung, die die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr regelt. Auf sie ist die aus dem Jahr 2011 stammende Neufassung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV[19]) gestützt. Nach geltendem Recht (§ 14 Abs. 1 FZV) kann die Außerbetriebsetzung auf zwei Wegen erfolgen. Zum einen auf Antrag und per Vorlage der Kennzeichen durch Entstempelung (klassische Variante) oder seit dem 01.01.2015 auf dem Wege der elektronischen Außerbetriebsetzung (elektronische Variante). § 14 Abs. 1 Satz 1 FZV sieht die Voraussetzungen des Antrags sowie der Vorlage bestimmter Unterlagen bzw. der Kennzeichen vor.

Der Grundsatz des Zulassungsrechts lautet, dass die Außerbetriebsetzung die Teilnahme eines Fahrzeugs am Straßenverkehr beendet. Während die Zulassung mithin die Teilnahme am Straßenverkehr gerade ermöglicht und die Steuerpflicht sowie die Haftpflicht auslöst, bedeutet die Außerbetriebsetzung also genau das Gegenteil.

Die EU-Richtlinie 2014/46/EU[20] als Teil des EU-Verkehrssicherheitspakets hat die Richtlinie 1999/37/EG durch Einfügung des neuen Art. 3a dahingehend geändert, dass unter bestimmten Voraussetzungen eine **zeitweilige Aussetzung der Zulassung** eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr angeordnet werden kann, wenn von diesem Fahrzeug eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht (Erwägungsgrund 1). Hintergrund sind technische Überwachungssysteme in den Mitgliedstaaten. Um den mit der Aussetzung der Zulassung verbundenen Verwaltungsaufwand gering zu halten, so heißt es im Erwägungsgrund 2, sollte kein erneutes Zulassungsverfahren erforderlich sein, wenn die Aussetzung wieder aufgehoben wird. Allerdings soll eine Verpflichtung zur endgültigen Aufhebung der Zulassung eines Fahrzeugs dann zwingend sein, wenn dieses laut einer Mitteilung als Altfahrzeug gemäß der Richtlinie 2000/53/EG[21] des Europäischen Parlaments und des Rates behandelt wurde (Erwägungsgrund 3), also in die Verwertung gegangen ist. Die Richtlinie 2014/46/EU ist bis spätestens zum 20.05.2017 in nationales Recht umzusetzen, das spätestens zum 20.05.2018 in Kraft treten muss.

4.1.1.1 Außerbetriebsetzung

Für die Außerbetriebsetzung gilt die Pflicht zur Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I[22] („Fahrzeugschein“) sowie der Fahrzeugkennzeichen. Seit dem 01.07.2012 muss keine Zulassungsbescheinigung Teil II[23] („Fahrzeugbrief“) mehr bei der Außerbetriebsetzung vorgelegt werden. Eine Ausnahme von dieser Regel besteht dann, wenn das Kfz verwertet werden soll.

---

[18] Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.06.2015 (BGBl. I S. 904).

[19] Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) vom 03.02.2011 (BGBl. I S. 139), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.12.2015 (BGBl. I S. 2178).

[20] Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 03.04.2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, ABl. Nr. L 127/129 v. 29.04.2014.

[21] Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.09.2000über Altfahrzeuge (ABl. L 269 v. 21.10.2000, S. 34).

[22] Die Zulassungsbescheinigung Teil I ist in § 11 FZV geregelt, der auf das Muster 5 der FZV verweist.

[23] Die Zulassungsbescheinigung Teil II ist in § 12 FZV geregelt, der in Abs. 2 auf das Muster 7 der FZV verweist.

Die FZV schreibt in § 15 zwei Möglichkeiten zur Verbleibsangabe von Fahrzeugen der Klassen M1 oder N1 bei der Außerbetriebsetzung vor. Entweder erfolgt die Außerbetriebsetzung unter Vorlage eines Verwertungsnachweises[24], wenn das Fahrzeug einer nach AltfahrzeugV[25] anerkannten Stelle zur Verwertung überlassen wurde (§ 15 Abs. 1 FZV) oder der Letzthalter hat zu erklären, dass das Fahrzeug zum Zwecke der Entsorgung im Ausland verbleibt oder dass das Fahrzeug nicht als Abfall zu entsorgen ist (§ 15 Abs. 2 FZV). Diese Informationen müssen nach § 31 Abs. 1 Nr. 27 FZV von den Kfz-Zulassungsstellen im örtlichen Zulassungsregister und nach § 30 Abs. 1 Nr. 27 FZV im zentralen Fahrzeugregister gespeichert werden. In Deutschland dürfen nur nach den Vorschriften der AltfahrzeugV anerkannte Demontagebetriebe Verwertungsnachweise ausstellen (siehe Kapitel 4.2).

Die letztgenannte formlose Erklärung, dass das Fahrzeug zum Zwecke der Entsorgung im Ausland verbleibt oder dass es nicht als Abfall zu entsorgen ist, darf nicht mit der durch das Altfahrzeug-Gesetz am 01.07.2002 in Deutschland abgeschafften sog. Verbleibserklärung verwechselt werden. Vom 01.04.1998 bis zum 30.06.2002 galt lediglich für Pkw der Fahrzeugklasse M1[26] die Nachweispflicht des § 27a Abs. 1 Satz 1 StVZO a.F. Danach war der Halter oder Eigentümer zu dem Zeitpunkt, zu dem das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr gezogen wurde oder als endgültig aus dem Verkehr gezogen galt, verpflichtet, den Verbleib entweder unter Vorlage eines Verwertungsnachweises eines anerkannten Demontagebetriebes oder einer Verbleibserklärung nach Muster 13 der StVZO, wenn das Fahrzeug zum Zwecke der Entsorgung im Ausland verblieben ist oder wenn es nicht als Abfall entsorgt wurde, zu erklären. § 27a StVZO a.F. (und somit der Verwertungsnachweis sowie die Verbleibserklärung) war durch Art. 2 der Altauto-Verordnung mit Wirkung vom 01.04.1998 neu in die StVZO eingefügt worden. In der Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz)[27] findet sich die Begründung für die Streichung der „Verbleibserklärung“, dass es „einen erheblichen Vollzugsaufwand der Behörden darstellte, ohne allerdings wegen der vergleichsweise leichten Umgehungsmöglichkeiten den zuständigen Behörden eine wirkliche Hilfe bei der Überwachung zu geben.“

4.1.1.2 I-Kfz-Verfahren zur Außerbetriebsetzung

Seit dem 01.01.2015 ist alternativ zum geschilderten Verfahren die internetbasierte Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges als erster Schritt einer internetbasierten Fahrzeugzulassung (i-Kfz) möglich. Fahrzeughalter können unter Nutzung der ab diesem Datum bei der Zulassung eines Fahrzeuges verwendeten neuen Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigungen mit einem jeweils verdeckten Sicherheitscode den Antrag auf Außerbetriebsetzung stellen. Dies geschieht auf den Internetportalen der Zulassungsbehörden der Länder oder über ein zentrales Portal, das durch das Kraftfahrt-Bundesamt betrieben wird. Ein persönliches Erscheinen bei der zuständigen Zulassungsbehörde ist nicht mehr notwendig (vgl. § 14 Abs. 2 FZV).

Das internetbasierte Verfahren i-Kfz zur Außerbetriebsetzung ist bislang nicht möglich, wenn ein Altfahrzeug mit Verwertungsnachweis (seit 2007 Muster nach Anlage 8 FZV) außer Betrieb gesetzt werden soll. Im Außerbetriebsetzungsprozess wird abgefragt, ob ein Verwertungsnachweis vorliegt. Wird

[24] Diese Verpflichtung des Halters oder Eigentümers zur Vorlage des Verwertungsnachweises bezieht sich folglich nur auf deutsche Verwertungsnachweise.

[25] Altfahrzeug-Verordnung (AltfahrzeugV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.06.2002 (BGBl. I S. 2214), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 147).

[26] Fahrzeugklasse M1: Kraftfahrzeuge vorwiegend zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz

[27] BT-Drs. 14/8343 (Seite 28): Begründung zu Artikel 4 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) Nr. 1 (Neufassung § 27a StVZO).

das bejaht, endet das Online-Außerbetriebsetzungsverfahren mit dem Hinweis, dass sich der Kfz-Halter (d. h. in der Regel der Zulassungsinhaber und Versicherungsnehmer eines Fahrzeugs[28]) zur Außerbetriebsetzung persönlich an die Kfz-Zulassungsstelle begeben muss[29].

4.1.1.3 Gebühren der Außerbetriebsetzung

Für die Amtshandlungen der Zulassungsbehörden – hier die Außerbetriebsetzung – sind Gebühren zu erheben (siehe bereits Kapitel 3.1.2.3), die den damit verbundenen Aufwand decken. Weitere Details finden sich in § 6a StVG. Die konkreten Gebühren, bei denen es sich um gegenleistungsabhängige Entgelte handelt, orientieren sich am (geschätzten) tatsächlichen Aufwand in der Verwaltung. Maßgeblich ist die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt[30]). Nr. 224 der Anlage zur GebOSt listet die Gebühren für die Außerbetriebsetzung ohne und mit Verwertungsnachweis auf:

Tabelle 29: Gebühren nach Nr. 224 der Anlage zur GebOSt für Außerbetriebsetzungen

Nr.	Außerbetriebsetzung	Betrag
224.1	innerhalb oder außerhalb des Zulassungsbezirks	6,90
224.2	internetbasiert	5,70
224.3	Entgegennahme eines Verwertungsnachweises gemäß § 15 FZV gleichzeitig mit der Außerbetriebsetzung	5,10
224.4	Entgegennahme eines Verwertungsnachweises gemäß § 15 FZV zu einem anderen Zeitpunkt als dem der Außerbetriebsetzung	10,20

4.1.1.4 Zusammenhang von Außerbetriebsetzung und Steuerpflicht

Die Außerbetriebsetzung beendet oder unterbricht die Steuerpflicht (§ 5 Abs. 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz – KraftStG[31]). Grundsätzlich gilt der Tag der Außerbetriebsetzung, also der Tag der Eintragung des Außerbetriebsetzungsvermerks in die Zulassungsbescheinigung und die Entstempelung der Kennzeichen[32] auch als der Tag, an dem die Steuerpflicht endet (§ 5 Abs. 4 Satz 1 KraftStG). Das Kraftfahrzeugsteuerrecht verweist hinsichtlich des Rechtsbegriffs der Zulassung zum Verkehr somit auf das Zulassungsrecht. Aus § 5 Abs. 4 KraftStG lässt sich schließen, dass es auf das Vorliegen beider Merkmale ankommt. Eine Ausnahme kommt nur zum Tragen (§ 5 Abs. 4 Satz 2 KraftStG), wenn der Steuerschuldner glaubhaft machen kann, dass das Fahrzeug zu einem früheren Zeitpunkt nicht benutzt wurde und er die verzögerte Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs nicht schuldhaft verursacht hat[33].

Wie die Fahrzeuganmeldung bei der Zulassungsbehörde, so dient auch der Antrag auf Außerbetriebsetzung als Steuererklärung (vgl. Zoll o. J. b). Ebenso wie die Anmeldedaten werden auch die Daten

[28] OVG Lüneburg, Beschl. vom 30.01.2014, 12 ME 243/13, NZV 2014, 485.

[29] Vgl. KBA (Hrsg.), Internetbasierte Fahrzeugzulassung (i-Kfz) – Außerbetriebsetzung – Zentrales Fahrzeugregister (ZFZR), Anwenderhandbuch zur Nutzung der Webanwendung, Stand: 15. Juni 2015, https://www.kba-online.de/i-kfz/portal/webapp/pdf/Anwenderhandbuch_Webanwendung_IKFZ_V_1_0.pdf, S. 21.

[30] Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) v. 25.01.2011 (BGBl. I S. 98); zuletzt geändert durch Verordnung vom 15.09.2015 (BGBl. I S. 1573).

[31] Kraftfahrzeugsteuergesetz(KraftStG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3818), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.06.2015 (BGBl. I S. 901).

[32] BFH, Beschl. vom 20.12.2010, II B 42/10, BFH/NV 2011, 655-656.

[33] BFH, Beschl. vom 20.12.20 10, II B 42/10, BFH/NV 2011, 655-656, Rdnr. 8 ff.

über die Außerbetriebsetzung dem zuständigen Hauptzollamt zur Festsetzung des Endes der Kraftfahrzeugsteuer übermittelt. Dies dient als rechtsverbindlicher Grundlagenbescheid im Sinne des § 171 Abs. 10 der Abgabenordnung (AO[34]) i.V.m. § 2 Abs. 2 Nr. 2 KraftStG.

Schlussfolgernd kann festgestellt werden, dass die Steuerpflicht derzeit bis zur Außerbetriebsetzung besteht und nicht darüber hinaus, also nicht etwa bis zum Nachweis der Verwertung oder der Ausfuhr.

4.1.2 Vorgänge nach der Außerbetriebsetzung

Nach der Außerbetriebsetzung durch den Letzthalter ergeben sich verschiedene Möglichkeiten über den weiteren Verbleib des Fahrzeugs (siehe die Szenarien in Kapitel 3). Im Falle der Entledigung nach § 4 Abs. 1 AltfahrzeugV ist der Letzthalter verpflichtet, das Fahrzeug einer anerkannten Annahmestelle, einer anerkannten Rücknahmestelle oder einem anerkannten Demontagebetrieb zuzuführen. Es ist derzeit jedoch auch denkbar, dass das Fahrzeug, bei dem keine Entledigung vorliegt, später erneut in Deutschland zugelassen oder aus Deutschland ausgeführt werden soll. Das Kraftfahrzeugzulassungsrecht enthält hierzu keine Normaussage und schreibt außer der Angabe, dass ein Fahrzeug nicht als Abfall zu entsorgen ist (§ 15 Abs. 2 FZV) keine weiteren bestimmten Vorgehensweisen zur späteren Verbleibserfassung vor.

Eine nachträgliche Meldung der Abgabe des Kfz als Altfahrzeug zur Verwertung durch den Letzthalter bei der Kfz-Zulassungsstelle und somit eine entsprechende Registrierung im ZFZR beim KBA ist möglich. Eine Pflicht zur nachträglichen Vorlage des Verwertungsnachweises eines bereits außer Betrieb gesetzten Fahrzeugs besteht jedoch nicht.

Ebenso wenig ist im Kraftfahrzeugzulassungsrecht vorgesehen, dass der Eigentümer nach der Außerbetriebsetzung die Veräußerung der Restkarosse bei der Kfz-Zulassungsstelle anzeigen muss. Schlachtet der Eigentümer also sein Fahrzeug nach der Außerbetriebsetzung aus und verkauft er die Restkarosse an einen Käufer[35], ohne der Kfz-Zulassungsstelle den Eigentumswechsel anzuzeigen (Buller 2007, S. 13), bleibt er als letzteingetragener Halter und damit Zustandsstörer verantwortlich, wenn die Restkarosse später im öffentlichen Straßenraum aufgefunden wird und mit der Beseitigung Kosten (für die Abschleppkosten etc.) entstehen[36].

Nach einer Außerbetriebsetzung bleibt die **spätere Wiederzulassung** (§ 14 Abs. 6 FZV) möglich. Die Betriebserlaubnis erlischt durch die Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges nicht. In Betracht kommt in dieser Zeit des „Schwebezustands“ die weitere Nutzung, z. B. als Sammlerobjekt in einer Garage. Ist eine spätere Wiederzulassung geplant, müssen die Zulassungsbescheinigung Teil I („Fahrzeugschein“) und Teil II („Fahrzeugbrief“) aufbewahrt werden und ggf. einem späteren Erwerber übergeben werden[37].

---

[34] Abgabenordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.10.2002 (BGBl. I S. 3866; 2003 I S. 61), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.12.2015 (BGBl. I S. 2178).

[35] Zu der abfallrechtlichen Einschätzung eines solchen Vorgehens siehe Kapitel 4.2.2 dieses Berichts.

[36] VG Göttingen, Urteil v. 22.07.2010, Az. 1 A 25/10, openJur 2012, 50823, https://openjur.de/u/325810.html (aufgerufen am 17.01.2015), Rdnr. 18.

[37] Bis zum 30.09.2005 erhielt der Abmeldende (d. h. der Halter, der sein Fahrzeug von der Behörde außer Betrieb setzen lässt) von der Kfz-Zulassungsstelle eine Außerbetriebsetzungsbescheinigung (umgangssprachlich: „Abmeldebescheinigung“), die bei der erneuten Zulassung im Original benötigt wurde. Auch die Regelung in § 27 Abs. 6 Satz 2 StVZO a. F., wonach Fahrzeuge nach Ablauf von 18 Monaten seit der Außerbetriebsetzung als endgültig aus dem Verkehr zurückgezogen galten, der Halter mit dieser Fiktion seine Rechte verlor und das Fahrzeug in den Dateien gelöscht wurde, gilt nicht mehr.

Die Norm über die Wiederzulassung nach Außerbetriebsetzung (§ 14 Abs. 6 FZV) ist als Ermessensvorschrift ausgestaltet. Dort heißt es, dass „eine Wiederzulassung [...] abgelehnt werden [kann], wenn die vorgelegte Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II mit einem Aufdruck „Verwertungsnachweis lag vor“ versehen ist und die Zulassungsbescheinigung Teil II zusätzlich durch Abschneiden der unteren linken Ecke entwertet wurde. Diese Ermessensentscheidung steht in ihrer Allgemeinheit im Widerspruch zur Versicherung der Verwertung nach § 4 Abs. 2 Sätze 5 und 6 AltfahrzeugV. Nach letzterer Norm dürfen „mit Ausstellung oder Aushändigung des Verwertungsnachweises [...] Altfahrzeuge nur einer ordnungsgemäßen Verwertung nach den Vorschriften dieser Verordnung zugeführt werden [...]. Dieses wird mit Ausstellung oder Aushändigung des Verwertungsnachweises versichert.“

Eine Außerbetriebsetzung eines in Deutschland zugelassenen Fahrzeugs im Ausland ist grundsätzlich nicht vorgesehen (siehe jedoch Deutsche Botschaft Stockholm 2016). Fahrzeugbrief, Fahrzeugschein und Kennzeichenschilder sind somit im Falle der Verwertung eines Fahrzeuges immer der Zulassungsbehörde in Deutschland zur Außerbetriebsetzung vorzulegen. Dies kann auch durch Bevollmächtigte durchgeführt werden.

4.1.3 Zuständigkeit für das Zulassungsrecht und Vollzug des Kfz-Zulassungsrechts

Das Zulassungsrecht für Kraftfahrzeuge ist Bundesrecht und im Wege der Rechtsverordnung geregelt[38].

Mit dem Inkrafttreten der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) zum 01.03.2007 wurde seinerzeit das Zulassungsverfahren neu geregelt. Zuvor waren die zulassungsrechtlichen Regelungen ausschließlich in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) enthalten. Nunmehr enthält die StVZO nur noch die sogenannten Bau- und Betriebsvorschriften und weitere Nebenbestimmungen wie z. B. zu Untersuchungspflichten. Das Bundesrecht setzt die Regelungen der EU-Richtlinie 1999/37/EG[39] zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II, die zum 01.10.2005 in Kraft getreten war, um. Die EU-Richtlinie ist hinsichtlich der Ziele verbindlich, lässt aber den Mitgliedstaaten Ermessen bei den Maßnahmen der Umsetzung (Art. 288 Abs. 3 AEUV).

Das Kfz-Zulassungsrecht des Bundes ist zwingend und gilt unmittelbar in allen Bundesländern. Zuständig für die Pflege des Rechtsgebietes ist innerhalb der Bundesregierung das Bundesministerium für Verkehr und digitale Angelegenheiten (BMVI).

Für den Vollzug gilt grundsätzlich, dass das Bundesrecht von den Ländern als eigene Angelegenheit ausgeführt wird (Art. 30, 83 f. GG). § 46 Abs. 1 Satz 1 FZV regelt zuständigkeitsbezogen, dass die Verordnung „von den nach Landesrecht zuständigen unteren Verwaltungsbehörden ausgeführt“ wird. Nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FZV können „die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen [...] den Verwaltungsbehörden Weisungen auch für den Einzelfall erteilen oder die erforderlichen Maßnahmen selbst treffen.“

[38] Die Verordnungsermächtigungsgrundlagen sind die § 6 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a bis d, f, j bis l, p und s bis v, Nr. 7 und Nr. 12 Buchstabe b und des § 47 StVG, § 6 Abs. 1 Nr. 5c in Verbindung mit Abs. 2a des StVG, § 6 Abs. 1 Nr. 8 bis 11 in Verbindung mit Abs. 2 des StVG und § 7 des Pflichtversicherungsgesetzes (PflichtVersG) vom 05.04.1965 (BGBl. I S. 213), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474).

[39] Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29.04.1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 01.06.1999, S. 57), zuletzt geändert durch Richtlinie 2003/127/EG (ABl. L 10 vom 16.01.2004, S. 29).

Innerhalb der Bundesländer handelt es sich um eine kommunale Aufgabe zur Erfüllung als eigene Angelegenheit. In den Flächenländern sind regelmäßig die Landkreise bzw. die kreisfreien Städte zuständig (Zulassungsbehörden)[40]. In den Stadtstaaten ist die Lage unterschiedlich[41].

4.1.4 Exkurs: Verfahren bei Außerbetriebssetzung mit Verwertungsnachweis sowie Anmeldung von Gebrauchtfahrzeugen in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten

Mit Blick auf die Nachweisführung bei der Außerbetriebssetzung von Fahrzeugen zeigen sich zwischen den verschiedenen Mitgliedstaaten mehr oder weniger große Unterschiede, sowohl mit Blick auf die Ausgestaltung, die institutionellen Zuständigkeiten als auch die technische Umsetzung. Die folgenden Ausführungen basieren auf Literaturrecherchen, Vor-Ort-Terminen, Workshops und teilweise auf leitfadenbasierten Interviews, die mit Akteuren aus den jeweiligen Ländern geführt wurden (siehe Kapitel 8.4, Anhang 4).

Niederlande

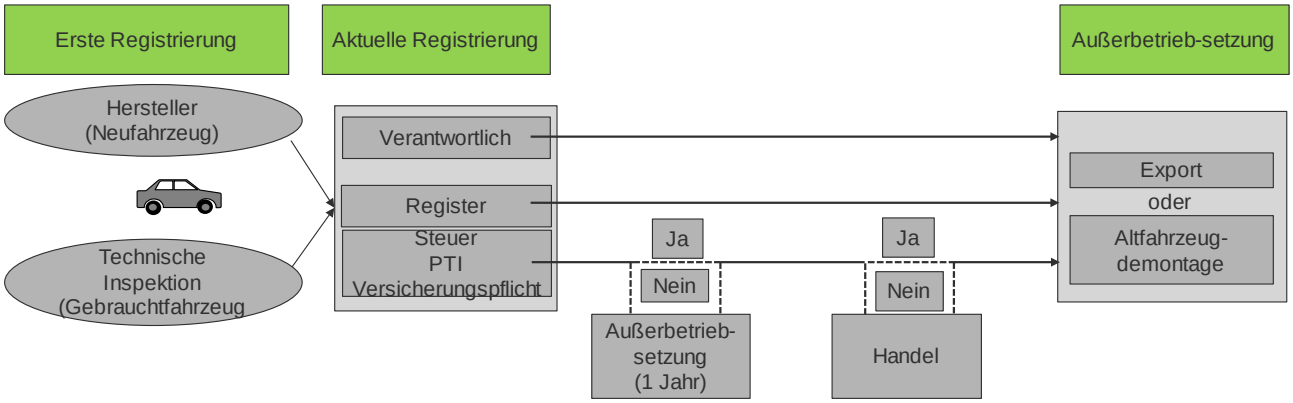
In den Niederlanden existiert ein strikt fahrzeugbasiertes Registrierungssystem, das von der niederländischen Genehmigungsbehörde „Rijksdienst voor het Wegverkeer“ (RDW) verwaltet wird und dem das Prinzip einer kontinuierlichen Registrierung zugrunde liegt. Ein Fahrzeug muss vom ersten bis zum letzten Tag (also ab dem ersten Zulassungstag bis zum Tag seiner Demontage oder seines Exports) ohne Unterbrechung im Register von RDW aufgeführt sein. Ein zentraler Punkt dieses Systems ist das sogenannte Halterkonzept. Die mit dem Fahrzeug einhergehenden Verpflichtungen, wie Steuern, Inspektionen und Versicherungen, sind an das Halten geknüpft und nicht an den Gebrauch. Die Registrierung stellt daher in den Niederlanden die Grundlage für die mit dem Fahrzeug einhergehenden Verpflichtungen dar (vgl. Timmers und Niemeijer 2015).

Die endgültige Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs ist nur über zwei Wege möglich: Den Export des Fahrzeugs in ein anderes Land oder seine Verwertung in einem anerkannten Demontagebetrieb. Erst wenn einer dieser beiden Wege benannt worden ist, entfällt die Verpflichtung zur Zahlung der in den Niederlanden sehr hohen Kraftfahrzeugsteuer dauerhaft, womit ein sehr wirksamer Anreiz gesetzt wird, das Fahrzeug auch tatsächlich einer dieser beiden Optionen zuzuführen. Ein Überblick über das niederländische Registrierungssystem ist in Abbildung 29 dargestellt.

[40] Vgl. z. B. für Niedersachsen die Verordnung über die Zuständigkeiten im Bereich Verkehr (ZustVO-Verkehr) vom 25.08.2014 (Nds. GVBl. 2014, 249).

[41] Z. B. in Berlin ist das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten und dort die Kfz-Zulassungsbehörde zuständig (vgl. Stadt Berlin o. J). In Hamburg ist es der Landesbetrieb Verkehr (LBV) (vgl. Stadt Hamburg o. J.) In Bremen sind es die Bürgerbüros Mitte – Bremerhaven und Nord – Bremerhaven sowie die BürgerServiceCenter-Mitte – Bremen, das BürgerServiceCenter-Nord – Bremen und schließlich die Kfz-Zulassungsstelle – Bremen (vgl. Stadtamt Bremen o. J.).

Abbildung 29: Überblick über das Niederländische Registrierungssystem



Quelle: Eigene Darstellung

Für die Verwertung muss der entsprechende Demontagebetrieb über eine von RDW verliehene Lizenz verfügen und kann dann einen entsprechenden Nachweis ausstellen, der über ein Online-System registriert wird. Gleichzeitig wird damit auch die zuständige Versicherung über die Außerbetriebssetzung des Fahrzeugs informiert.

Ein wichtiges Element in den Niederlanden ist der Grundsatz, dass die Nummernschilder immer dem Auto folgen. Über die Nummernschilder ist daher eine lückenlose Nachverfolgung jedes Fahrzeugs möglich (Vorhalter, Unfallschäden etc.).

Alle Details zum Fahrzeug und dem Halter (nicht dem Eigentümer) werden im Fahrzeugregister erfasst. Details zu gestohlenen Fahrzeugen werden bewahrt, das RDW-Register umfasst zudem den Kilometerstand. Zudem enthält das RDW-Register Informationen zu Änderungen von persönlichen Daten (wie z. B. Adresse) über das zentrale Einwohnermelderegister GBA (Gemeentelijke Basisadministratie) und berichtet seinerseits täglich alle relevanten Änderungen an das Finanzministerium, da die Informationen aus dem Register als Grundlage für die Ermittlung der zu zahlenden Kfz-Steuern dient. Zwischen öffentlichen Einrichtungen werden diese Daten kostenlos ausgetauscht. Andere Interessierte erhalten die Informationen gegen eine Gebühr. Die meisten Anfragen stammen dabei von Steuerbehörden und der Polizei. Anbieter aus der Automobilbranche betreiben ihr eigenes Register, welches über ein kostenpflichtiges Abonnement der Daten aus dem RDW-Register aktualisiert wird. Die Datenübermittlung unterliegt dabei strikten Regeln. So dürfen gemäß des niederländischen Datenschutzgesetzes keine sensiblen Daten von Registern an Einzelpersonen weitergegeben werden.

Ungefähr drei Millionen Änderungen werden an den Halterdaten jedes Jahr vorgenommen. Diese Änderungen können durch die 7.000 autorisierten Autofirmen durchgeführt werden, jedoch vom Halter auch auf insgesamt 900 Poststellen veranlasst werden. Die Poststelle prüft beispielsweise die Identität eines neuen Eigentümers anhand eines gültigen Führerscheins oder Ausweises. Der Übergabeprozess erfolgt computergestützt und online und somit in Echtzeit im RDW-Register. Der Führerschein wird online überprüft, genau wie die Fahrzeugpapiere. Gleichzeitig werden die Daten im RDW-Register auf etwaige Unregelmäßigkeiten hin geprüft. Liegen keine Unregelmäßigkeiten vor, wird das Fahrzeug auf den Namen des neuen Halters registriert. Diesem wird dann ein neuer Registrierungscode postalisch zugestellt. Fahrzeuge, die an einen autorisierten Autohändler oder eine Werkstatt übergeben werden, werden elektronisch an das RDW-Register gemeldet. In diesem Fall sind die mit dem Fahrzeug einhergehenden Verpflichtungen (insbesondere Kfz-Steuer) temporär ausgesetzt. Potentielle Käufer oder Mitarbeiter des Händlers können das Fahrzeug in einem solchen Fall nur im

Straßenverkehr nutzen, wenn es über ein grünes Nummernschild verfügt. Ein solches Nummernschild muss zuvor beantragt werden. Regelmäßige und unangekündigte Kontrollen durch das Verkehrsministerium stellen die Einhaltung der Regeln sicher.

Da das niederländische Zulassungssystem halterbasiert ist, müssen die Halter den mit dem Fahrzeug einhergehenden Verpflichtungen nachkommen, auch wenn sie das Fahrzeug nicht nutzen. Es kann jedoch eine Aussetzung dieser Verpflichtungen für bis zu einem Jahr beantragt werden. Für die Dauer des beantragten Zeitraumes darf das Fahrzeug dann jedoch nicht auf öffentlichen Straßen genutzt werden. Die Steuerbehörde überprüft dies. Die Kosten für einen solchen Antrag liegen im Durchschnitt bei 73 €. Der Eigentümer reicht seine Bestätigung entweder bei der Poststelle ein, oder per E-Mail, falls der Antrag online gestellt wurde.

Ungefähr 600.000 Fahrzeuge werden jährlich aus dem RDW-Fahrzeugregister entfernt. Die Halter müssen dabei ihre Fahrzeuge aktiv de-registrieren. Tun sie dies nicht, bleiben sie weiterhin verpflichtet, die mit dem Fahrzeug verbundenen – auch finanziellen – Verpflichtungen wahrzunehmen. Auf diese Art bleibt das Register stets aktuell.

Die Abmeldung kann durch ein offizielles Export- oder Demontageverfahren erfolgen. Im Fall eines Exports muss der Eigentümer das Fahrzeug als exportiert an das RDW-Register melden und den Fahrzeugbrief entsprechend stempeln lassen. Für eine Demontage muss der Eigentümer das Fahrzeug zu einem anerkannten Demontagebetrieb bringen, der wiederum das Fahrzeug elektronisch als demontiert an das Register meldet. Der Eigentümer erhält daraufhin eine Bestätigung vom anerkannten Demontagebetrieb, damit er gegen anschließende durch das Fahrzeug verursachte potentielle Schäden versichert ist (vgl. Timmers und Niemeijer 2015).

Verstöße gegen die Versicherungs- und Inspektionsregeln werden direkt vom RDW-Register erfasst. Derzeit werden regelmäßig Fahrzeug- und Halterdaten des RDW-Registers mit Daten der Kfz-Versicherungen abgeglichen. Ist ein Fahrzeug registriert, aber weist keine ordnungsgemäße Versicherung oder Inspektion auf, so erhält der Halter durch RDW eine Benachrichtigung mit der Androhung einer Geldstrafe. Sollte der Halter darauf nicht reagieren, so wird der Sachverhalt über das Justizministerium an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Das Finanzministerium ist für das Eintreiben der Steuerschulden zuständig. Straßenkontrollen werden genutzt, um den Gebrauch von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen festzustellen, für die eine Außerbetriebssetzung beantragt wurde, oder die eigentlich über ein grünes Nummernschild verfügen müssten (vgl. Timmers und Niemeijer 2015).

Die Niederlande haben eine Kfz-Steuer (motorrijtuigenbelasting, MRB). Diese ist eine sogenannte „Halter-Steuer“, welche quartalsweise oder jährlich entrichtet werden muss. Die Steuer ist an das Halten eines Fahrzeuges und nicht an den Gebrauch gebunden. Die Kfz-Steuer wird durch die Steuerbehörde erhoben, die Teil des Finanzministeriums ist. Das Verkehrsministerium informiert die Steuerbehörde über alle Änderungen im Fahrzeugregister, welche sich auf ungefähr 6,5 Millionen Änderungen pro Jahr belaufen. Die Halter erhalten automatisch einen Steuerbescheid ab dem Moment der Anmeldung eines Fahrzeuges auf ihren Namen im Register. Sie müssen die Steuerbehörde also nicht separat informieren.

Polen

In Polen ist die Abmeldung von Fahrzeugen aus dem Register in Artikel 79 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes[42] geregelt. Demnach darf der Besitzer eines Altfahrzeuges dieses ausschließlich dem Betreiber einer anerkannten Demontage- oder Sammeleinrichtung für Fahrzeuge übergeben. Bei Zuwiderhandlung wird eine Strafgebühr fällig (Artikel 48 polnisches Straßenverkehrsgesetz). Der Halter

[42] Journal of Laws 2005, No 108, item 908.

eines Altfahrzeuges ist außerdem dazu verpflichtet, das Fahrzeug innerhalb von 30 Tagen abzumelden, nachdem für das Fahrzeug ein Demontagezertifikat oder ein Zertifikat, das den Eingang eines unvollständigen Fahrzeugs bei einem Betreiber einer anerkannten Demontage- oder Sammeleinrichtung bestätigt, ausgestellt wurde.

Eine Besonderheit in Polen ist eine spezifische Gebührenordnung, wonach Importeure von Gebrauchtfahrzeugen zur Zahlung einer Gebühr von 500 Zloty[43] pro Fahrzeug verpflichtet sind. Diese Gebühren sind auf ein separates Bankkonto des Nationalfonds für Umweltschutz und Wassermanagement zu entrichten und werden u. a. zur Finanzierung folgender Aktivitäten verwendet:

- Kofinanzierung der Demontage von Altfahrzeugen,
- Kofinanzierung der Investitionsprojekte in Hinblick auf die Demontage von Altfahrzeugen, das Management von Abfall aus demontierten Altfahrzeugen und die Sammlung von Altfahrzeugen,
- Unterstützung von Kommunen im Zusammenhang mit der Sammlung von Altfahrzeugen, die dort von ihren Letzthaltern abgestellt wurden.

Schweden

Das Fahrzeugregister in Schweden dokumentiert umfassende Einzelheiten zum Fahrzeug, dem Eigentümer/Halter, zu Steuern, Versicherungen und Strafzetteln. Der Kilometerstand wird während der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen erfasst (vgl. European Commission 2014a). Personenbezogene Daten (Adressänderungen, Tod etc.) werden über das zentrale Einwohnerregister eingespeist, welches von der nationalen Steuerbehörde gepflegt und verwaltet wird. Als ein staatliches Register fällt das Fahrzeugregister unter das Recht der Öffentlichkeit auf Zugang zu den gespeicherten Informationen. Diese sind frei zugänglich, basierend auf der Zulassungs- oder Fahrgestellnummer. Zur Verfügung gestellt werden vor allem technische Details, eine Übersicht über alle bisher eingetragenen Eigentümer bzw. Halter, TÜV-Datum, Versicherung und Steuern. Gebühren für die Einsichtnahme werden nicht erhoben. Fahrzeughalter bzw. –eigentümer haben die Möglichkeit, persönliche Daten für die Einsichtnahme durch Dritte zu sperren; eine Sperrung der Fahrzeuginformationen ist hingegen nicht möglich. Das Fahrzeugregister enthält zudem auch Informationen zu gestohlenen Fahrzeugen, die von der Polizei erfasst und von dieser verwaltet werden.

Beim Verkauf eines Fahrzeugs für den Export erfordert das schwedische System entweder eine Kopie der Dokumente des Empfängers, welche deutlich zeigen, dass das betreffende Fahrzeug verzollt wurde, oder eine vom Empfängerland ausgestellte Zulassungsbescheinigung, wenn das Fahrzeug dort registriert wurde.

Spanien

Aktuell werden in Spanien jährlich ca. eine Millionen Fahrzeuge abgemeldet. Zurzeit arbeitet Spanien an einem Informatiksystem, um diese Daten den anderen EU-Mitgliedstaaten zugänglich zu machen. Die Anmeldung kann entweder durch einen offiziellen Export oder durch die Demontage beendet werden. Im Falle des Exports sollte der Besitzer das Fahrzeug im lokalen Bürgeramt als exportiert gemeldet und dies auch im Fahrzeugdokument dokumentiert haben lassen. Beabsichtigt der Besitzer hingegen die Verwertung durch Demontage, muss er das Fahrzeug und den Fahrzeugbrief an einen vom spanischen Umweltministerium zertifizierten Schrottplatz übergeben. Der Schrottplatz wird das Fahrzeug bei dem zuständigen Büro als demontiert melden. Der Schrottplatzbetreiber händigt dem Besitzer das Demontagezertifikat sowie ein Abmeldungszertifikat als Beweis für die endgültige Abmeldung aus. Dieses Demontagezertifikat enthält ein Verifizierungssystem, das im Internet auf die

[43] Umgerechnet ca. 115 € (Stand: 27.10.2016).

Echtheit überprüft werden kann (vgl. Garcia Lopez 2011). Spanien hat ein System entwickelt, wonach sich die Bezahlung der Fahrzeugsteuer am Fahrzeughalten und nicht direkt an der Fahrtüchtigkeit orientiert. Das System ist den Regelungen in den Niederlanden (siehe oben) ähnlich. Die Steuerpflicht erlischt z. B. erst, wenn ein Verwertungsnachweis ausgestellt und im System registriert wurde.

Tschechien

In Tschechien erfolgt die Nachweisführung bei der Außerbetriebssetzung seit einigen Jahren über ein internetgestütztes System MA ISOH (Manhart 2015): Über dieses System können sämtliche ca. 570 lizenzierten anerkannten Demontagebetriebe bei Annahme eines Gebraucht- oder Altfahrzeugs zunächst überprüfen, ob das Auto zuvor als gestohlen gemeldet wurde. Anschließend kann über das System direkt ein Verwertungsnachweis ausgestellt werden (bei Wunsch auch in verschiedenen Sprachen). Mit diesem Nachweis kann der Fahrzeughalter anschließend sein Fahrzeug beim örtlichen Kraftfahrzeugamt abmelden und so veranlassen, dass ihm nicht mehr die jährliche Kraftfahrzeugsteuer in Rechnung gestellt wird (vgl. IVS o. J.). Aktuelle Daten zum System sind über ein Webportal abfragbar – danach sind 2015 insgesamt 477 Verwerter an das System angeschlossen, die für das Jahr 2015 1.297.959 Altfahrzeuge angegeben haben (Stand 01.12.2015).

Bei Wiederzulassung eines Gebrauchtfahrzeugs wird in Abhängigkeit vom Alter des Fahrzeugs eine Gebühr fällig, die zunächst nur für importierte, mittlerweile aber auch für tschechische Fahrzeuge fällig wird. Nachfragen beim für diesen Vorgang zuständigen Verkehrsministerium haben ergeben, dass hierbei jedoch nicht das Herkunftsland erfasst wird, was einen Abgleich mit der REGINA-Statistik ermöglicht hätte (Pajer 2015). Tatsächlich wird jedoch der Zulassungsbescheid Teil 1 seit dem 01. Juli 2015 gescannt, womit zumindest technisch gesehen womöglich über die Fahrzeugidentifikationsnummer eine Zuordnung zu Herkunftsländern möglich wäre (Manhart 2015).

4.2 Kreislaufwirtschaftsrecht

4.2.1 Einordnung als Abfall im Grundsätzlichen

Ein Fahrzeug[44] ist immer dann kein Gebrauchtfahrzeug, sondern ein Altfahrzeug, wenn es Abfall im Sinne des § 3 Abs. 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), Artikel 3 Nr.1 der EG-Abfallrahmenrichtlinie 2008/98/EG ist.

Nur wenn die Abgrenzung zwischen Gebraucht- und Altfahrzeug anhand des objektiven und subjektiven Abfallbegriffs (vgl. Abfallrahmenrichtlinie 2008/98/EG) für das jeweilige Fahrzeug als rechtliche Einordnung exakt vorgenommen wird, ist eine transparente Zuordnung zu den beiden Rechtsregimen (Produkt versus Abfall) möglich.

Bei der Annahme der Abfalleigenschaft ist in den Mitgliedstaaten auf das nationale Abfallrecht einzugehen. Die Legaldefinition des **Abfallbegriffs** in § 3 Abs. 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG[45]) greift wie schon die Vorläuferdefinition in § 3 Abs. 1 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG[46]) (vgl. Gassner 1998, S. 1148; Beckmann 1999, S. 24; Wallau 2013, S. 26 ff.) den objektiven und subjektiven Abfallbegriff des alten Abfallgesetzes von 1986[47] sowie die hierzu ergangene

[44] Fahrzeug im Sinne der Kategorie M1 oder N1, definiert in Annex IIA zur Richtlinie 70/156/EWG, und dreirädrige Motorfahrzeuge, wie sie in Richtlinie 92/61/EWG definiert sind, ausgenommen Motordreiräder.

[45] Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert Artikel 4 des Gesetzes vom 04.04.2016 (BGBl. I S. 569).

[46] Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen), Artikel 1 des Gesetzes vom 27.09.1994 (BGBl. I S. 2705).

[47] Gesetz über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen – Abfallgesetz vom 27.08.1986 (BGBl. I, S. 1410).

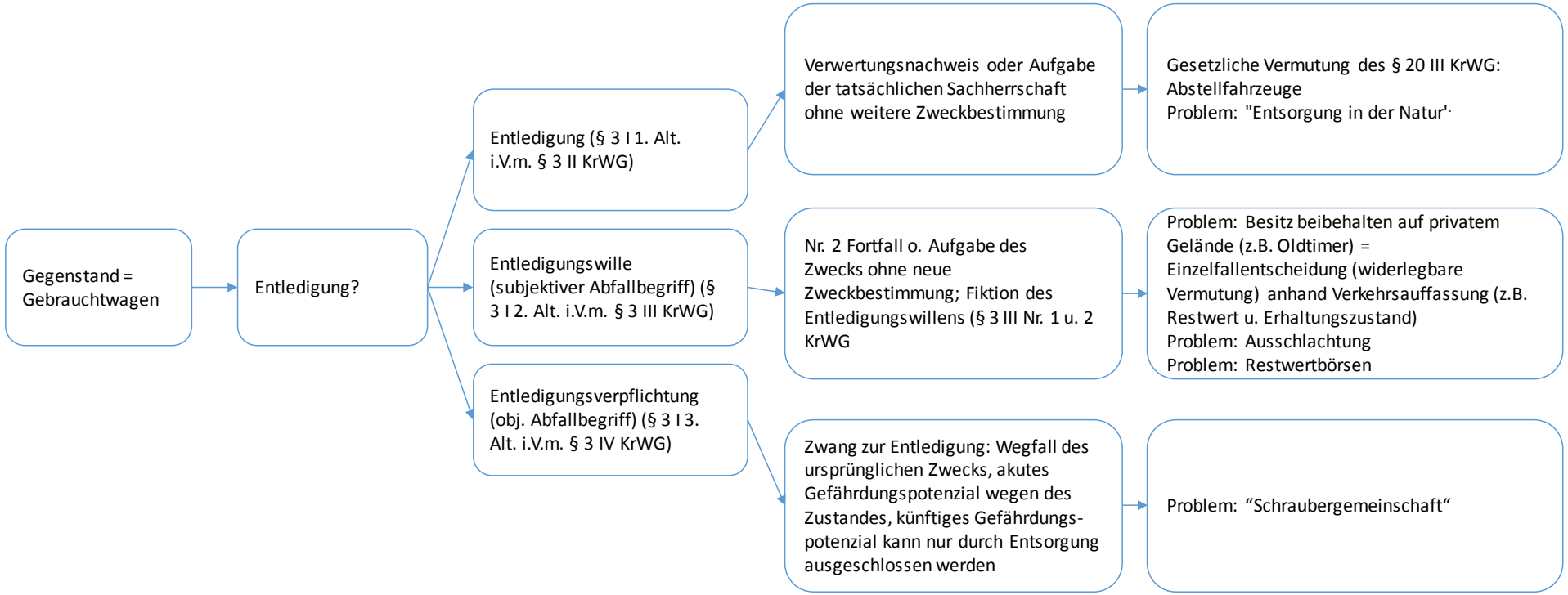
höchstrichterliche Rechtsprechung auf (vgl. zur Entwicklung Versteyl 2012, § 3 Rdnr. 4 ff.; Frenz 2012, § 3 Abs. 1 KrWG Rdnr. 3 ff).

Eine Anknüpfung an eine nicht abschließende Abfallliste[48] ist dagegen in der Abfalldefinition anders als noch im KrW-/AbfG nicht mehr vorgesehen[49]. Die Vorgaben des § 3 Abs. 1 KrWG zum Abfallbegriff sind in Abbildung 30 dargestellt.

[48] Beschluss der Kommission vom 18.12.2014 zur Änderung der Entscheidung 2000/532/EG über ein Abfallverzeichnis gemäß der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (Text von Bedeutung für den EWR) (2014/955/EU), ABl. Nr. L 370/44 vom 30.12.2014. Vgl. insbes. Abschnitt 16 01: Altfahrzeuge verschiedener Verkehrsträger (einschließlich mobiler Maschinen) und Abfälle aus der Demontage von Altfahrzeugen sowie der Fahrzeugwartung (außer 13, 14, 16 06 und 16 08).

[49] § 3 Abs. 1 KrW-/AbfG enthielt den Passus „die unter die in Anhang I aufgeführten Gruppen fallen"; im Anhang 1 waren unter Anlehnung an das Europäische Abfallverzeichnis Abfallgruppen definiert. Die Bezugnahme ist im KrWG entfallen.

Abbildung 30: Abfallbegriff nach § 3 Abs. 1 KrWG (Übergang Gebrauchtfahrzeug/Altfahrzeug)



Quelle: Eigene Darstellung

Bei Abfall handelt es sich um Sachen, denen sich der Besitzer entledigt (§ 3 Abs. 2 KrWG), entledigen will (§ 3 Abs. 3 KrWG) oder entledigen muss (§ 3 Abs. 4 KrWG). Der Sachbegriff des KrWG umfasst alle beweglichen Gegenstände im Sinne des § 90 BGB, unter die alle Fahrzeuge fallen (siehe u. a. Versteyl 2012, § 3 Rdnr. 6).

So müssen die Merkmale des subjektiven bzw. des objektiven Abfallbegriffs („duale Konzeption" (Versteyl 2012, § 3 Rdnr. 11)) gegeben sein. D. h. es ist unter Berücksichtigung von § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG („oder") zu untersuchen, ob entweder der subjektive oder der objektive Abfallbegriff erfüllt ist (Alternativitätsverhältnis!). In der Praxis werden oftmals mehrere Alternativen gleichzeitig vorliegen. Das ist dann der Fall, wenn derjenige, der sich eines Gegenstands tatsächlich entledigt, das willentlich tut bzw. aufgrund der objektiven Abfalleigenschaft aus Gründen des Umweltschutzes dazu verpflichtet ist (vgl. Kopp-Assenmacher 2015; § 3 Rdnr. 8). Zwischen dem subjektiven und dem objektiven Abfallbegriff gibt es kein Stufen- oder Vorrangverhältnis (zur Zweigliedrigkeit des Abfallbegriffs vgl. Frenz 2012, § 3 Abs. 1 KrWG Rdnr. 18).

Der subjektive Abfallbegriff des KrWG (§ 3 Abs. 1 Satz 1) knüpft an die Entledigung durch den Besitzer oder an dessen Entledigungswillen an. Man spricht daher wegen der Bezugnahme auf eine den Willen manifestierende Handlung („anzunehmen") vom teilweise verobjektivierten subjektiven Abfallbegriff (vgl. Versteyl 2012, § 3 Rdnr. 11, 13; Frenz 2012, § 3 Abs. 2 KrWG Rdnr. 3; Wolf 2016, § 3 KrWG, Rdnr. 18).

Beim objektiven Abfallbegriff kommt es darauf an, ob die Entsorgung im Sinne des Allgemeininteresses an einer geordneten Abfallentsorgung geboten ist. Der objektive Abfallbegriff des § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG wird durch die Bestimmung des § 3 Abs. 4 KrWG näher spezifiziert. Objektiv ist die Abfalleigenschaft anzunehmen, wenn es sich um Gegenstände handelt, deren sich der Besitzer entledigen muss. Die kumulativ zu prüfenden Voraussetzungen (vgl. Frenz 2012, § 3 Abs. 4 KrWG Rdnr. 5 ff.; Wolf 2016, § 3 KrWG, Rdnr. 19) sind: Für den Besitzer einer Sache besteht eine Entledigungspflicht, wenn

- diese entsprechend ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung nicht mehr verwendet wird,
- sie aufgrund ihres konkreten Zustands geeignet ist, gegenwärtig oder künftig das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Umwelt, zu gefährden und
- ihr Gefährdungspotential nur durch eine ordnungsgemäße und schadlose Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung nach den Vorschriften des KrWG ausgeschlossen werden kann.

Das zuerst genannte Merkmal der fehlenden weiteren Verwendung entsprechend der ursprünglichen Zweckbestimmung steht im engen Zusammenhang mit dem Begriff des Entledigungswillens des subjektiven Abfallbegriffs (vgl. § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 KrWG). Das Zusammenspiel funktioniert wie folgt: Entfällt die ursprüngliche Zweckbestimmung einer Sache oder wird diese Bestimmung aufgegeben, ohne dass zugleich ein neuer Verwendungszweck an die Stelle des alten tritt, so handelt es sich definitionsgemäß bereits nach der subjektiven Abfalldefinition um Abfall. Das kann nach der Rechtsprechung[50] auch infolge eines Unfalls oder auch eines technischen Defekts der Fall sein (vgl. Delfs 2013, Rdnr. 30). Richtigerweise reicht es aus, dass die Nutzung zum neuen Zweck jedenfalls in einem überschaubaren Zeitraum objektiv möglich ist[51]. Wird dagegen die ursprüngliche Zweckbestimmung un-

[50] Vgl. EuGH, Urt. v. 10. 05. 2007, Rs. C-252/05, Slg. 2007, I-3883 Rdnr. 28 (Thames Water Utilities).

[51] OVG Niedersachsen, Beschl. V. 29.09.2010, 7 ME 54/10, GewA 2011, 374 m.w.N.; VG Neustadt a. d. Weinstraße, Urt. V. 11.09.2015, 4 K 162/15.NW, BeckRS 2015, 52919.

mittelbar durch einen neuen Verwendungszweck ersetzt, handelt es sich mangels Entledigungswillen nicht um Abfall im Sinne des subjektiven Abfallbegriffes[52]. In diesem Falle kann es sich dennoch – das Vorliegen der übrigen Merkmale unterstellt – um Abfall im Sinne des objektiven Abfallbegriffes handeln (vgl. Frenz 2012, § 3 Abs. 4 KrWG Rdnr. 8). Diese Sichtweise hat unlängst das VG Neustadt a. d. Weinstraße Autoaltreifen als Hangbefestigung und Pflanzringe betreffend noch einmal bekräftigt[53].

Der Wille zur Entledigung ist in § 3 Abs. 3 KrWG geregelt: Dieser bedeutet, dass der Besitzer den Besitz an der beweglichen Sache aufgeben möchte, ohne damit zugleich einen anderen Zweck im Sinne einer irgendwie gearteten weiteren Verwendung zu verfolgen. Der Wille zur Entledigung muss in irgendeiner Weise nach außen hin zum Ausdruck gebracht werden[54]. Die Zuführung zur Entsorgung über die gemäß AltfahrzeugV zuständigen Stellen/Betriebe ist die Dokumentation des Entledigungswillens.

In der vorstehenden Begriffsbestimmung zum Entledigungswillen kommt – im Verhältnis zu den subjektiven Angaben des Abfallbesitzers – eine gewisse Verobjektivierung (Delfs 2013, § 3 KrWG Rdnr. 51; Petersen 2014, § 3 KrWG, Rdnr. 34) zum Ausdruck, die durch die Anordnung der Berücksichtigung der Verkehrsanschauung (vgl. Petersen 2014, § 3 KrWG, Rdnr. 82, 90 ff.) noch vertieft wird. Im Rahmen dieser Beurteilung kann u. a. die Marktfähigkeit der Sache herangezogen werden, die für die schnelle Realisierbarkeit eines neuen Verwendungszwecks durch den Abfallbesitzer eine Rolle spielt (vgl. Halbgewächs 2008, S. 125).

Das zweite Merkmal der Entledigungspflicht des § 3 Abs. 4 KrWG, dass der Gegenstand aufgrund seines konkreten Zustands geeignet ist, gegenwärtig oder künftig das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Umwelt, zu gefährden, hebt das Gefährdungspotenzial der Sache hervor. Dieses ist am Maßstab der Prävention zu messen. Einer konkreten Gefahr bedarf es nicht; es reicht, dass sich das Gefährdungspotenzial erst künftig realisieren wird (wie hier Frenz 2012, § 3 Abs. 4 KrWG, Rdnr. 10 ff. m. w. N.; Brandt 2014, § 3 KrWG Rdnr. 34).

Drittes Merkmal der Entledigungspflicht nach § 3 Abs. 4 KrWG ist die Prognose, dass das einer Sache innewohnende Gefährdungspotential (nur) durch eine ordnungsgemäße und schadlose Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung ausgeschlossen werden kann. Dies wird dann sichergestellt, wenn die in Anlage 1 oder Anlage 2 des KrWG genannten umweltverträglichen Verfahren der Beseitigung bzw. Verwertung angewandt werden (vgl. Frenz 2012, § 3 Abs. 4 KrWG, Rdnr. 16; Petersen 2014, § 3 KrWG, Rdnr. 112). Die Angabe der Verfahren trägt keinen ausschließlichen Charakter[55]. Möglich und ausreichend ist, dass die vom Erzeuger oder Besitzer beabsichtigte oder die ihm mögliche Sachnutzung ebenfalls geeignet ist, die möglichen Gefährdungspotentiale der Sache zu beseitigen oder zumindest zu beherrschen. Mit anderen Worten muss ausgeschlossen sein, dass im Wege der weiteren Nutzung die Gemeinwohlgefahr nicht beseitigt wird.

4.2.2 Abgrenzung von Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug im Einzelfall

Die nachfolgende Darstellung der Rechtslage verwendet einige typische Fallkonstellationen:

Einfach nachzuvollziehen ist die Rechtslage, wenn Kfz **ohne gültige amtliche Kennzeichen auf öffentlichen Flächen oder außerhalb geschlossener Ortsteile abgestellt** werden. In diesem Fall

[52] Vgl. nur etwa OVG Lüneburg, Beschl. V. 09.09.2002, 7 LA 36/02, BeckRs 2005, 22249; VG Düsseldorf, Beschl. V. 20.07.2010, 17 L 1137/10, BeckRs 2010, 55562.

[53] VG Neustadt a. d. Weinstraße, Urt. V. 11.09.2015, 4 K 162/15.NW, BeckRS 2015, 52919.

[54] Vgl. zu Vorgängernormen OLG Köln, Beschl. vom 27.05.1994, Ss 171/94 (B) 107 B, NVwZ-RR 1995, 386.

[55] Vgl. schon zu den Vorläuferanhängen des KrW-/AbfG a.F.: BVerwGE 92, 353 (356 f.).

sind die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger unter bestimmten Voraussetzungen abfallrechtlich verpflichtet, diese zu verwerten oder zu beseitigen (siehe § 20 Abs. 3 KrWG; weitere Erläuterungen vgl. Dippel 2014, § 20 KrWG Rdnr. 36; Queitsch 2013, Rdnr. 53). Es handelt sich um eine gesetzliche Vermutung dafür, dass die Voraussetzungen des Abfallbegriffs vorliegen[56].

Fraglich ist, wie Fälle zu beurteilen sind, in denen der Fahrzeugbesitzer das **auf privatem Gelände und im Zusammenhang bebauter Ortsteile stehende Fahrzeug nicht zur Verwertung überlässt**, sondern den Besitz beibehalten will. Denkbar ist z. B., dass das Fahrzeug als Oldtimer erhalten bleiben soll. Ob das Fahrzeug Abfall darstellt, bemisst sich in einer Einzelfallentscheidung danach, ob der Besitzer dieses Fahrzeugs sich dessen entledigt, entledigen will oder entledigen muss (siehe § 2 Abs. 1 Nr. 2 AltfahrzeugV in Verbindung mit § 3 Abs. 1 KrWG).

Beim Entledigungswillen ist zu sehen, dass das Gesetz in § 3 KrWG eine gesetzliche widerlegliche Vermutung[57] enthält (§ 3 Abs. 3 Satz 1 KrWG); die Verkehrsanschauung (§ 3 Abs. 3 Satz 2 KrWG) inklusive der Branchenüblichkeit wirkt dabei als objektives Korrektiv (vgl. Delfs 2013, Rdnr. 32 f.; Versteyl 2012, § 3 Rdnr. 21 f.; Petersen 2014, § 3 KrWG, Rdnr. 91; Brandt 2014, § 3 KrWG Rdnr. 24 ff.). Aus der Systematik des Satzes 2, konkret der nicht angeordneten Gleichrangigkeit zwischen der zugrunde zu legenden Auffassung und der (nur) zu berücksichtigenden Verkehrsanschauung, ist zu schließen, dass „es jeweils die Sache des Erzeugers oder Besitzers ist, den Nachweis zu führen, sein Verhalten unterfalle nicht den Voraussetzungen des § 3 Abs. 3 und demzufolge habe er keinen Willen zu einer Entledigung“ (Versteyl 2012, § 3 Rdnr. 21).

Bei der notwendigen Einzelfallentscheidung der zuständigen Abfallbehörden kommt es „insbesondere auf den Erhaltungszustand des Fahrzeuges, den Fahrzeugwert und den erforderlichen Reparaturkostenaufwand“ an[58]. Letztlich wird es eine notfalls durch ein Sachverständigengutachten zu untermauernde Einzelfallentscheidung der Abfallbehörden sein. Unterkriterien für die Pflicht zur sachgerechten Entsorgung sind neben der Zeitdauer der Lagerung auch die Umstände der Lagerung sowie der Fahrzeugwert und -zustand[59].

Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Rheinland-Pfalz[60] hat betreffend die Entsorgung von Fahrzeugen, die seit mehreren Jahren unter freiem Himmel auf dem Grundstück eines Wochenendhauses abgestellt waren (Pkws und Wohnwagen) im Rahmen des subjektiven Abfallbegriffs auf die Relevanz der „Verkehrsauffassung“ im Sinne von § 3 Abs. 3 Satz 2 ex-KrW-/AbfG hingewiesen. Das Gericht hat darauf abgestellt, dass der Kläger einen neuen Verwendungszweck zur Überzeugung des Gerichts nicht darzulegen vermochte. Die ursprüngliche Zweckbestimmung der Fahrzeuge für die Fortbewegung im öffentlichen Straßenverkehr sei entfallen, weil sie abgemeldet und seit Jahren ungeschützt vor den Einflüssen der Witterung ausgesetzt seien. In diesem Zusammenhang hat das OVG Rheinland-Pfalz die Entgegnung des Klägers, eines der Fahrzeuge sei zum Zweck der steuerbegünstigten Nutzung als Oldtimer bis 2012 nach § 2 Nr. 22 der FZV gelagert worden, als nicht überzeugend bewertet. Nach der Verkehrsauffassung werde ein solches Fahrzeug bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist nicht unter

[56] Beckmann/Durner/Mann/Röckinghausen, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 80. EL Mai 2016, Rdnr. 60.

[57] BT-Drs. 17/6052, 71; Delfs, 2013, § 3 KrWG Rdnr. 32. Dagegen wird teilweise eine gesetzliche Fiktion (Unterstellung eines Tatbestandes, der nicht zutrifft oder unmöglich zutreffen kann) angenommen: Frenz 2012, § 3 Abs. 3 Rdnr. 3; Schink und Krappel 2012, § 3 Rdnr. 44.

[58] Vgl. die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ursula Hammann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 17.01.2006 betreffend Gefährdungspotenzial von Fahrzeugwracks und die Antwort des Ministers für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Landes Hessen, LT-Drs. 16/5196 vom 21.03.2006, http://starweb.hessen.de/cache/DRS/16/6/05196.pdf (aufgerufen am 24.01.2016).

[59] Anschaulich dazu VG München, Urt. v. 07.11.2013, M 17 K 12.624, BeckRS 2014, 49914 zu einem abgestellten Sattelschlepper.

[60] Beschluss v. 24.08.2009, 8 A 10623/09.

freiem Himmel abgestellt, weil Substanzschäden (vgl. Petersen 2014, § 3 KrWG, Rdnr. 83) zum Beispiel durch Korrosion zu befürchten seien[61]. Zudem hat das Gericht aber auch auf die objektive Abfalleigenschaft abgestellt. Beide Fahrzeuge in ihrem konkreten Zustand seien geeignet, gegenwärtig die Umwelt zu gefährden. Bei unter freiem Himmel abgestellten Fahrzeugen, die ungeschützt auf unbefestigtem Untergrund abgestellt seien, bedeute der Umstand des jederzeitigen Auslaufens umweltgefährdender Flüssigkeiten nicht nur eine theoretische Möglichkeit, sondern eine abstrakte Gefahr, die sich jederzeit in eine konkrete verwandeln könne.

Diese Rechtsprechung ist vom VG München[62] fortgeführt worden. Die Situation abgestellter, abgemeldeter und als Lager benutzter Kfz „lässt das Gericht aber zu dem Schluss kommen, dass die Zweckbestimmung der beiden Fahrzeuge, als Fortbewegungsmittel zu dienen, entfallen ist. Ob und ggf. wann sie wiederhergestellt werden kann, ist nicht absehbar. Eine alsbaldige Zuführung der Fahrzeuge zu ihrem früheren Zweck ist nicht ersichtlich. Ist eine Sache für ihren angestammten Zweck aktuell nicht mehr verwendungsfähig, bleibt ihre ursprüngliche Zweckbestimmung nur dann erhalten, wenn etwa eine Reparatur konkret ins Auge gefasst und in absehbarer Zeit realisiert wird.“ Das Gericht hat auch angesichts der bisherigen Standzeiten der Fahrzeuge geschlossen, dass eine „Wiederverwendung des Klägers nicht anhand objektiver Umstände in absehbarer Zeit wahrscheinlich“ ist. Eine erneute Verwendung der reparierten Fahrzeuge ist nicht zu erwarten (vgl. BayVGH, B.v. 13.03.2013 ZB 13.8 – juris).“

Ein wichtiges Argument dafür, dass die Verkehrsauffassung damit einen strengeren Maßstab anlegen kann als die subjektive Auffassung des Abfallbesitzers, ist der Ressourcenschutzzweck des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (§ 1 KrWG) sowie der Schutz von Mensch und Umwelt, weshalb § 3 KrWG daneben noch Abs. 4 enthält (vgl. Versteyl 2012, § 3 Rdnr. 21). Die Verkehrsanschauung hat somit die Rolle eines „objektiven Korrektivs“ (Versteyl 2012, § 3 Rdnr. 21 unter Hinweis auf OLG Düsseldorf, NVwZ 1999, 571 (572)). Verfassungsrechtliche Bedenken etwa unter dem Aspekt einer Verletzung des Eigentumsschutzes bestehen richtigerweise nicht – § 3 Abs. 3 KrWG ist eine zulässige Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG (wie hier Frenz 2012, § 3 Abs. 3 KrWG Rdnr. 6-8; Versteyl 2012, § 3 Rdnr. 23; Petersen 2014, § 3 KrWG, Rdnr. 92).

Den gleichen, auf die Verkehrsauffassung abstellenden Ansatz verfolgt auch das VG Karlsruhe[63]. „Nach der Verkehrsanschauung“ spreche „es für ein Entfallen oder eine Aufgabe der ursprünglichen Zweckbestimmung i.S.d. § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 KrWG, wenn die betreffenden Gegenstände (vorliegend: Lastkraftwagen, Bagger, Stapler) über Jahre hinweg nicht mehr bestimmungsgemäß genutzt wurden. Hierfür sprechen auch eine Lagerung unter freiem Himmel, ein Unterbleiben von Schutz- und Erhaltungsmaßnahmen, offensichtliche Verwahrlosungserscheinungen wie Moosbewuchs und Beschädigungen sowie eine Anhäufung verschiedenster Gegenstände ohne erkennbares System.“ Wie das niedersächsische OVG (s. o.), stellt auch das VG Karlsruhe auf die Manifestierung des neuen Verwendungszwecks ab. „Von einer unmittelbaren Ersetzung des entfallenen oder aufgegebenen ursprünglichen Verwendungszwecks i.S.d. § 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 KrWG“ könne „dann nicht

[61] Ähnlich argumentierte das niedersächsische OVG (Beschluss v. 03.06.2010, LA 36/09, NVwZ 2010, 1111; zustimmend VGH München, Beschl. v. 14.05.2013, 20 CS 13.768, Rdnr. 16.). In die gleiche Richtung gehen andere gerichtliche Entscheidungen (vgl. nur etwa VG Augsburg, Urt. v. 20.05.2009, Au 6 K 09.101, BeckRS 2010, 55095 „Gartenlaube“; VG Gelsenkirchen, Urt. v. 24.11.2009, 14 K 1900/08, BeckRS 2010, 46439; VG München, Urt. v. 24.02.2011, 17 K 10.3407, BeckRS 2012, 46451; VG Düsseldorf, Beschl. v. 09.03.2011, 17 L 285/11, BeckRS 2011, 49264; VG Düsseldorf, Beschl. v. 20.04.2011, 17 L 1668/10, BeckRS 2011, 50558; VG Arnsberg, Urteil vom 29.09.2014 – 8 K 1863/13 –, juris). Für die geltende Rechtslage nach § 3 Abs. 2 KrWG kann schon aufgrund des unveränderten Wortlautes der Norm nichts Anderes gelten.

[62] VG München, Urteil vom 30.08.2016 – Aktenzeichen 17 K 15.3371, BeckRS 2016, 51323.

[63] VG Karlsruhe, Beschluss vom 05. Februar 2016 – 9 K 5063/15 –, juris.

ausgegangen werden, wenn die neue Zweckverwendung eine Behandlung erfordert (etwa: Reparatur oder Reinigung einer durch Verschmutzung für den ursprünglichen Zweck verwendungsunfähig gewordenen Sache), sofern diese nicht im Sinne der Verkehrsanschauung "sogleich" eingeleitet" werde. Das VG Karlsruhe lässt den Einwand der „Absicht, Gerätschaften zu verkaufen und sie damit zum Gegenstand eines Handelsgeschäfts zu machen" nicht als Einwand gegen die Annahme der Abfalleigenschaft gelten. Die Absicht verleihe „diesen nicht einen Verwendungszweck als Handelsware, denn Abfällen i.S.d. § 3 KrWG kommt nicht selten ein Material- und damit ein Marktwert zu."

Im Folgenden soll auf einige für die Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen **typische, spezielle Konstellationen** eingegangen werden:

Der Wiederaufbau von **Oldtimern** (als Alternative zur Verwertung) findet Erwähnung in den von den EU-Mitgliedstaaten beschlossenen Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 (siehe Kapitel 4.4.1). Dort wird für die Unterscheidung zwischen Oldtimern und Altfahrzeugen auf Anhang 1 der Anlaufstellen-Leitlinien hingewiesen, der wiederum auf die Oldtimer-Definition in Erwägungsgrund 10 der Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG referenziert. Dort heißt es, dass Oldtimer verstanden werden als „historische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Sammlerwert oder Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind, die in vernünftiger und umweltverträglicher Weise fahrbereit oder in Teile zerlegt aufbewahrt werden." Nach § 2 Nr. 22 FZV sind Oldtimer als „Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen."

Die gerichtlichen Entscheidungen zur Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug stellen nicht darauf ab, ob noch eine Nutzung der Fahrzeuge als mobiles Ersatzteillager mit im Einzelfall vorhandenem wirtschaftlichem Wert Relevanz für die Nichtannahme der Abfalleigenschaft haben kann (vgl. Köhler und Klett Rechtsanwälte 2010). So ließe sich argumentieren, dass die Fahrzeuge später ausgeschlachtet werden sollen, um als spezifische Ersatzteilquelle (z. B. im Falle eines alten Fahrzeugs bestimmten Typs) zu dienen. Auch auf eine spätere Exportmöglichkeit in das Ausland wird nicht Bezug genommen. Solche Einwände werden daher stets vom Zustand des Fahrzeugs im Einzelfall abhängen. Wird ein Fahrzeug tatsächlich als Ersatzteilquelle genutzt, wird die nach der Ersatzteilentnahme („Ausschlachtung") übrigbleibende Fahrzeugkarosse ggf. zum Abfall, wenn sie nicht auch als Ersatzteil verkauft wird[64]. Sie hat dann keine weitere Zweckbestimmung mehr (§ 3 Abs. 3 Nr. 2 KrWG) und muss entsorgt werden. Beim Ausschlachten von Autos kommt es zur Beurteilung von Behandlungsmaßnahmen stets auf das Fahrzeug als Ganzes an, nicht auf ausgeschlachtete Teile[65]. Anders verhält es sich mit den Gebrauchtteilen selbst, deren sich der Besitzer gerade nicht entledigen will oder entledigt, die noch funktionsfähig sind bzw. ihren Zweck erfüllen können und die meist auch objektiv (nach Entfrachtung der Schadstoffe) keiner ordnungsgemäßen Entsorgung bedürfen[66]. Werden solche Gebrauchtteile im Internet oder auf sonstige Weise verkauft, ist aus rechtlicher Sicht kein Herkunftsnachweis vorgeschrieben. Eine scharfe Abgrenzung, ab wie vielen ausgebauten Teilen eine Restkarosse vorliegt, gibt es rechtlich betrachtet nicht. Weder Wertkriterien, noch numerische Festlegungen ausgebauter Teile, noch Wesentlichkeitskriterien hinsichtlich der Art der ausgebauten Teile sind im Abfallrecht vorgesehen. Stattdessen sollte mit Blick auf die Zweckbestimmung des Fahrzeugs darauf abgestellt werden, ob durch den Teileausbau die Verkehrstüchtigkeit

[64] VG Göttingen, Urteil v. 22.07.2010, Az. 1 A 25/10, openJur 2012, 50823, https://openjur.de/u/325810.html (aufgerufen am 24.01.2016).

[65] BayObLG NVwZ 1999, 570; Rdnr. 16; Wolf 2016, § 3, Rdnr. 16.

[66] OVG Bremen, 27.06.2005, 1 B 131/05, NVwZ-RR 2006, 321; Kopp-Assenmacher und Glass 2010, S. 234; Weidemann und Neun 2004.

(Funktionsfähigkeit, nicht Zulassungsfähigkeit) des Fahrzeuges verloren geht. Werden Teile ausgebaut, die die Verkehrstauglichkeit des Fahrzeugs aufheben, entfällt die Zweckbestimmung Fortbewegungsmittel[67] und wird das Fahrzeug zum Altfahrzeug. Diese an einem funktionalen Kriterium festmachende Differenzierung führt auch nicht zu impraktikablen Lösungen: Wird z. B. – um ein einfaches Beispiel zu verwenden – lediglich der linke Seitenspiegel demontiert, wird das Fahrzeug nach dieser Begriffsbestimmung noch nicht zum Altfahrzeug, muss wohl auch für die Wiederzulassung ein neuer Spiegel montiert werden. Wird aber etwa das Getriebe entnommen, ist das nunmehr fahrunfähige Fahrzeug nach hiesiger Auffassung nicht mehr verkehrstüchtig und daher Altfahrzeug.

Schließlich stellt sich die Frage, ob es sich bei Fahrzeugen, die von Letztbesitzern **an einen anerkannten Demontagebetrieb (Abfallentsorger) abgegeben** werden, automatisch und zwingend um Altfahrzeuge handelt, welche verwertet werden müssen. Die Grundsatzfrage, ob ein Fahrzeug ein Altfahrzeug ist, richtet sich nach dem Abfallbegriff des § 3 Absatz 1 KrWG. Stellt der anerkannte Demontagebetrieb einen Verwertungsnachweis nach der AltfahrzeugV aus, handelt es sich um ein Altfahrzeug, das verwertet werden muss. Das Ausstellen des Verwertungsnachweises bedeutet die Pflicht zur ordnungsgemäßen Verwertung (§ 4 Abs. 2 Satz 5 AltfahrzeugV). Der anerkannte Demontagebetrieb kann also nicht eigenmächtig die Reparatur des Fahrzeugs veranlassen oder es als Gebrauchtfahrzeug weiterverkaufen. Das unrichtige Ausstellen des Verwertungsnachweises wäre ein Bußgeldtatbestand (Ordnungswidrigkeit) nach § 11 Abs. 1 Nr. 5 AltfahrzeugV. Wenn allerdings der anerkannte Demontagebetrieb keinen Verwertungsnachweis ausstellt, dem Letzthalter z. B. den symbolischen Preis von 1 Euro zahlt und das Fahrzeug instand setzt, kann er das Fahrzeug wiederverkaufen, obwohl er eigentlich Abfallbetrieb ist.

Die abfallrechtlichen Maßstäbe gelten auch für die Beurteilung sog. **Restwertbörsen.** Diese sind meist internetgestützte Plattformen, bei denen Kfz-Sachverständige (Gutachter) in Kooperation mit Kaskoversicherern Unfallfahrzeuge spezialisierten Händlern zum Verkauf anbieten. Indem geboten wird, wird der Preis von Unfallfahrzeugen (ökonomisch betrachtet Knappheitsgesetzen folgend) letztlich höher. Versicherer haben einen erheblichen Vorteil bei dieser Verfahrensweise, weil bei der Abrechnung auf Restwertbasis (Schadensbehebung in eigener Regie) in der Praxis der Wiederbeschaffungsaufwandberechnung (§ 249 Abs. 2 Satz 1 BGB) eine höhere vom Wiederbeschaffungswert abzuziehende Restwertermittlung des zu verwertenden Unfallfahrzeugs (Verwertungserlös) zu erzielen ist, als wenn sich der Geschädigte selbst lokal um eine Abnahmequelle für sein Unfallfahrzeug bemüht (vgl. Wortmann 2010; Wellner 2012; S. 12; Allendorf 2014).

Ein technischer Totalschaden liegt vor, wenn die Reparatur entweder technisch nicht möglich oder nur mit unverhältnismäßig hohem technischem Aufwand möglich wäre. Als wirtschaftlicher Totalschaden gilt ein Unfallfahrzeug, wenn die Reparaturkosten die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Restwert übersteigen[68]. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass „ein von einem Versicherungssachverständigen festgestellter „Totalschaden“ […] lediglich für die Abrechnung des Schadenfalls durch die Versicherung von Relevanz“ ist und „keine Aussage über die Abfalleigenschaft des Fahrzeugs“ (BMLFUW 2015) trifft. Nach der Aussage des Verbandes der unabhängigen Kfz-Sachverständigen kann ein neutraler Sachverständiger in seinem Wertgutachten in der Praxis eine seriöse Abschätzung darüber treffen, ob es sich bei dem zu begutachtenden Unfallfahrzeug wirtschaftlich

[67] Vgl. zu diesem Kriterium bereits oben VG München, Urteil vom 30.08.2016 – Aktenzeichen 17 K 15.3371, BeckRS 2016, 51323.

[68] Die Verhältnismäßigkeitsgrenze hat der BGH (Urt. v. 25.02.2005, VI ZR 70/04) dort gesehen, wo der Ersatz von Reparaturaufwand nach der Kostenschätzung des Sachverständigen bis zu 30 % über dem Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs liegt.

gesehen um ein Gebrauchtfahrzeug oder ein Altfahrzeug handelt (vgl. Hoppe 2016). Bei dieser Abschätzung darf der Sachverständige lediglich seriöse Verwertungsmöglichkeiten einpreisen. Das Wertgutachten des Sachverständigen hat allenfalls Indizwirkung. Rechtlich entscheidend bleiben der Abfallbegriff und die Verkehrsauffassung.

Wenn Private die Börse nutzen, um ihr privat genutztes, verkehrstüchtiges Fahrzeug zu verkaufen und es sich nicht um einen Totalschaden im obigen Sinne handelt, handelt es sich objektiv nicht notwendigerweise um Abfall im Sinne des § 3 Abs. 2 und Abs. 4 KrWG. Allerdings kann nach dem Einstellen in eine Restwertbörse ein Verstoß gegen die Überlassungspflicht nach § 4 Abs. 1 AltfahrzeugV vorliegen, wenn sich der Verkäufer subjektiv seines Fahrzeugs entledigen will (§ 3 Abs. 3 KrWG) und das Fahrzeug als objektiven Abfall einem anderen als einem anerkannten Demontagebetrieb durch Übergabe überlässt.

Rechtsprechung zur abfallrechtlichen Beurteilung der sog. Restwertbörsen liegt in Deutschland noch nicht vor.

In der deutschen Rechtsprechung[69] kommt es bei der Prüfung des Merkmals der objektiven Entledigungspflicht (Gemeinwohlgefahr) im Sinne des § 3 Abs. 4 KrWG sowohl auf eine fehlende Nutzungswahrscheinlichkeit als auch auf eine – u. U. am fehlenden Marktpreis festzumachende – fehlende anderweitige Nutzungsmöglichkeit an. Für eine sog. **„Schraubergemeinschaft“** hat das VG Berlin[70] die Notwendigkeit einer schadlosen Verwertung verneint. Die Begründung erscheint fragwürdig, wenn es dort heißt:

> *„Eine verpflichtende Begründung der Abfalleigenschaft ist demnach nur dann gegeben, wenn die vom Gegenstand ausgehende Belastung keine andere Möglichkeit als eine Verwertung oder Beseitigung zulässt. Nur in diesen Fällen kann der entgegenstehende Besitzerwille durchbrochen werden. Auf den Wert des Gegenstandes kommt es nicht an. Durch eine solche dem Wortlaut nach gebotene Auslegung reduziert sich die praktische Bedeutung dieser Entledigungsvariante auf Stoffe oder Gegenstände, bei denen die Gefahr nicht durch eine anderweitige vom Besitzer beabsichtigte zulässige Nutzung beseitigt werden kann, wie bei bestimmten Giftstoffen, deren Beseitigung gesetzlich vorgesehen ist, z. B. PCB/PCT (vgl. Jahn/Deifuß-Kruse/Brandt (Hrsg.), Kreislaufwirtschaftsgesetz, Kommentar, 1. Auflage, 2014, Brandt, zu § 3 Rn. 31). Gehen von den Stoffen oder Gegenständen Gefahren aus, ist diesen vorrangig durch Anwendung des Ordnungsrechts, insbesondere des übrigen Umweltrechts zu begegnen. Das Kreislaufwirtschaftsgesetz ist insoweit subsidiär (vgl. Schmehl, Gemeinschaftskommentar zu Kreislaufwirtschaftsgesetz, 2013, Delfs, zu § 3 Rn. 58).“*

Wie im ersten Satz der dargestellten Begründung nur dann die Abfalleigenschaft anzunehmen, wenn **keine** Handlungsalternative besteht, erscheint zu eng. Diese Sichtweise verkennt nämlich die Funktion des objektiven Abfallbegriffs des § 3 Abs. 4 KrWG. Dieser kann neben dem subjektiven Abfallbegriff seinerseits die Abfalleigenschaft begründen. Wie oben in Kapitel 4.2.1 unter Hinweis auf § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG („oder“) ausgeführt, stehen der subjektive und der objektive Abfallbegriff zueinander in einem Alternativitätsverhältnis[71]. Nach § 3 Abs. 4 KrWG ist der Besitzer zur Entledigung

[69] BVerwGE 92, 359 (362).

[70] VG Berlin, Beschl. v. 03.04.2014, VG 10 L 49.14, BeckRS 2014, 50031.

[71] Systematisch unzutreffend ist es daher, wenn das VG Neustadt a. d. Weinstraße (Urt. v. 11.09.2015, 4 K 162/15.NW, BeckRS 2015, 52919) fordert: „Vielmehr muss für die Abfalleigenschaft auch das dritte Tatbestandsmerkmal erfüllt sein, wonach die Gefahr nur durch Verwertung oder Beseitigung der Altreifen ausgeschlossen werden kann.“

von Stoffen oder Gegenständen im Sinne des Abs. 1 dann verpflichtet, wenn diese nicht mehr entsprechend ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung verwendet werden, aufgrund ihres konkreten Zustandes geeignet sind, gegenwärtig oder künftig das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Umwelt, zu gefährden und deren Gefährdungspotenzial nur durch eine ordnungsgemäße und schadlose Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung nach den Vorschriften dieses Gesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen ausgeschlossen werden kann. Wie das VG Neustadt[72] beschrieben hat, liegt „Zwangsabfall [...] daher nur dann vor, wenn dessen Entsorgung (siehe § 3 Abs. 22 KrWG) die ultima ratio“ (Häberle 2016, § 3 KrWG Rdnr. 30) darstellt. Nur in den Fällen, in denen die vom Gegenstand ausgehende Belastung keine andere Möglichkeit als eine Verwertung oder Beseitigung zulässt, kann der entgegenstehende Besitzerwille durchbrochen werden. Auf den Wert des Gegenstandes kommt es nicht an. Durch eine solche dem Wortlaut nach gebotene Auslegung reduziert sich die praktische Bedeutung dieser Entledigungsvariante auf Stoffe oder Gegenstände, bei denen die Gefahr nicht durch eine anderweitige vom Besitzer beabsichtigte zulässige Nutzung beseitigt werden kann, wie etwa bei bestimmten Giftstoffen[73]. Gehen von den Stoffen oder Gegenständen Gefahren aus, ist diesen vorrangig durch Anwendung des Ordnungsrechts, insbesondere des übrigen Umweltrechts zu begegnen. Das Kreislaufwirtschaftsgesetz ist insoweit subsidiär[74].

4.2.3 Exkurs zur österreichischen Rechtslage im Abfallrecht

Rigider hinsichtlich der Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug ist gegenüber der skizzierten deutschen Rechtslage beispielsweise die Rechtsprechung im benachbarten Österreich, auf die als Exkurs eingegangen wird. Der Österreichische Verwaltungsgerichtshof (VwGH)[75] geht, wie auch die deutschen Gerichte, davon aus, dass Altfahrzeuge wegen ihres Umweltgefährdungspotenzials grundsätzlich gefährliche Abfälle sind. Daraus wird aber eine strengere Abgrenzung gefolgert: Fahrzeuge seien keine Gebrauchtfahrzeuge mehr, sondern vielmehr als Abfall zu qualifizieren, wenn der nötige Reparaturaufwand geringer ist als der Zeitwert des Fahrzeugs. Als Maßstab für den zugrunde zulegenden Reparaturaufwand wird im Falle der Ausfuhr des Fahrzeugs das Kostenniveau Österreichs und nicht des Empfängerlandes gesetzt[76]. Damit wurde in Österreich eine wirtschaftlich gesetzte Trennlinie zum Beginn der Abfalleigenschaft gezogen. Diese Abgrenzung – die Rechtsgrundlage ist § 57a Abs. 4 des Kraftfahrgesetzes (KFG 1967[77]) – ist inzwischen in einer Verwaltungsvorschrift des österreichischen Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (vgl. BMLFUW 2016) zur Ausführung der (österreichischen) Altfahrzeugeverordnung[78] spezifiziert worden. Regelmäßig werden nach österreichischen Maßstäben berechnete Reparaturkosten anerkannt, die 10 % über dem Zeitwert liegen dürfen, ansonsten geht man von der Eigenschaft

[72] VG Neustadt a. d. Weinstraße, Urt. v. 11.09.2015, 4 K 162/15.NW, BeckRS 2015, 52919.

[73] Vgl. auch VG Oldenburg, Urteil vom 22.10.2014 – 5 A 5466/13 –, juris zu grenzwertüberschreitendem Aflatoxin B1-Gehalt verunreinigtem Futtermais und VG Ansbach, Urteil vom 04.12.2013 - AN 11 K 13.00515 -, juris zu in Waldwege eingebautem Abbruchmaterial).

[74] Vgl. VG Berlin, Beschluss vom 03.04.2014 – 10 L 49.14 –, juris m. w. N.

[75] Österreichischer Verwaltungsgerichtshof, Entscheidung v. 25.07.2013, 2013/07/0032, RIS-Dokumentennr. JWT_2013070032_20130725X00.

[76] Auch das VG München stellt auf die Reparaturkosten in Deutschland und nicht die in Bosnien-Herzegowina ab, vgl. Urt. v. 05.09.2013, M 17 K 12.4459, BeckRS 2014, 47513.

[77] Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz (BGBl. I Nr. 87/2014) und die Kundmachung (BGBl. I Nr. 26/2015).

[78] Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen (Altfahrzeugeverordnung) BGBl. II Nr. 407/2002, durch Artikel 95 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert durch BGBl. II Nr. 168/2005, BGBl. II Nr. 184/2006, BGBl. II Nr.179/2010, BGBl. II Nr. 53/2012 und BGBl. II Nr. 13/2014.

eines Altfahrzeugs aus. Ferner sind in den Erlassen Anforderungen an die sachverständigengebundene Bescheinigung der Reparaturfähigkeit (Anlage 1) definiert und die umfangreichen Meldepflichten zusammengestellt worden (Anlage 2). Derzeit plant man in Österreich, die Beschlagnahmevorschriften für Altfahrzeuge bei Verstößen gegen das Abfallrecht zu verschärfen, um bei falschen Einordnungen von Altfahrzeugen leichter einschreiten zu können (vgl. Löw 2016). Der Österreichische Verwaltungsgerichtshof hat in einer anderen, späteren Entscheidung[79] seine Sichtweise des Verwendungszwecks für die Fallgruppe des „Ausschlachtens“ noch einmal bekräftigt:

> *„Dem hält die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid zutreffend entgegen, dass auf Grund des vorgefundenen Zustandes der Fahrzeuge von einer bestimmungsgemäßen Verwendung derselben im Sinne von § 2 Abs. 3 Z 2 AWG 2002 nicht mehr ausgegangen werden kann. So stellt der Gebrauch von Fahrzeugen zum "Ausschlachten", also der Ausbau von Bestandteilen zur Verwendung als gebrauchte Ersatzteile, nach allgemeiner Verkehrsauffassung nicht die "bestimmungsgemäße Verwendung" im Sinne der genannten Bestimmung dar (vgl. das hg. Erkenntnis vom 30. September 2010, Zl. 2007/07/0167, mwN).“*

Hinsichtlich der Restwertbörsen hat der Oberste Gerichtshof Österreichs (OGH) in einer versicherungsrechtlichen Entscheidung[80] Abzüge für den Versicherten nur unter engen Voraussetzungen zugelassen, musste sich dabei aber nicht mit der Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug beschäftigen. In Österreich besteht jedenfalls eine Regelung, wonach nur berechtigte Bieter mit abfallrechtlicher Genehmigung nach § 24a AWG 2002 zur Teilnahme an den „Wrackbörsen“ berechtig sind.

4.2.4 Die AltfahrzeugV, Konsequenzen der Abfalleigenschaft von Altfahrzeugen und Anforderungen an anerkannte Demontagebetriebe

Die 2002 in Kraft getretene und unter anderem vom Gedanken des Ressourcenschutzes geprägte **Altfahrzeugverordnung** (AltfahrzeugV[81]), enthält in ihrem Anhang detaillierte Anforderungen an die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung von Altfahrzeugen und Restkarossen sowie an die ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung der dabei anfallenden Abfälle (vgl. Förtsch und Meinholz 2015, S. 212 ff.). 2006 musste die deutsche AltfahrzeugV aus europarechtlichen Erfordernissen angepasst werden (vgl. Anonym 2005). Die letzte wesentliche Änderung erfolgte am 24.02.2012 (vgl. Blume und Walter 2013). Die aktuelle AltfahrzeugV basiert auf der EU-Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge **(Altfahrzeuge-Richtlinie)**[82], die die Verwertung von Kraftfahrzeugen innerhalb der EU regelt (vgl. Gerrard und Kandlikar 2007; Dreher 2002). Aktuell sind Änderungen seitens der EU erst in Umrissen absehbar. Das am 02.12.2015 von der EU-Kommission vorgelegte, überarbeitete Kreislaufwirtschaftspaket (vgl. Europäische Kommission 2016a), enthält lediglich die Ankündigung der Novellierung der Altfahrzeuge-Richtlinie (vgl. Europäische Kommission 2015a, S.2). Hinsichtlich Alt-

[79] Österr. VwGH, Erkenntnis v. 18.12.2014, 2012/07/0152, https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Vwgh&Dokumentnummer=JWT_2012070152_20141218X00 (aufgerufen am 14.03.2016).

[80] OGH, 14.03.2013, 2Ob18/13f, https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_20130314_OGH0002_0020OB00018_13F0000_000 (aufgerufen am 20.04.2016).

[81] Altfahrzeug-Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.06.2002 (BGBl. I S. 2214), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I, S. 1474).

[82] Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge vom 18.09.2000 über Altfahrzeuge (ABl. Nr. L 269 S. 34), zuletzt geändert durch Richtlinie 2013/28/EU vom 17.05.2013 (ABl. Nr. L 135 S. 14).

fahrzeugen wird im begleitenden Factsheet (vgl. Europäische Kommission 2016b) wie auch im Aktionsplan (vgl. Europäische Kommission 2015b, S.12) ferner auf die bereits geänderte Abfallverbringungsverordnung (durch die VO 660/2014) verwiesen (siehe Unterkapitel 4.4.1).

Die Altfahrzeuge-Richtlinie in ihrer derzeit geltenden Fassung verlangt mit Rücksicht auf die Produktverantwortung der Hersteller (vgl. Gattermann 2013, S. 65 f.), dass diese die kostenlose Rücknahme der Altfahrzeuge sicherstellen. Die Richtlinie gilt für

- Fahrzeugklasse M_1: Kraftfahrzeuge vorwiegend zur Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und
- Fahrzeugklasse N_1: Kraftfahrzeuge vorwiegend zur Güterbeförderung mit einer Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen

gem. Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG sowie für dreirädrige Kraftfahrzeuge gem. Richtlinie 92/61/EWG, jedoch unter Ausschluss von dreirädrigen Krafträdern.

Darüber hinaus werden die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, Rücknahmesysteme für Altfahrzeuge einzurichten (vgl. Go, Wahab und Rahman et al. 2011; Chana, Chanb und Jainc 2012). Hersteller und Importeure von der AltfahrzeugV unterliegenden Fahrzeugen sind aus ihrer Produktverantwortung (§ 23 KrWG) (vgl. Prelle 2010; Gattermann 2013, S. 72 ff.) heraus verpflichtet, alle Altfahrzeuge ihrer Marke vom Letzthalter grundsätzlich kostenlos zurückzunehmen. § 3 AltfahrzeugV regelt die Umsetzung der Produktverantwortung der EU-Abfallrahmenrichtlinie im Bereich der rechtlichen Vorgaben für Altfahrzeuge in Deutschland. Umgekehrt ist jeder, der sich eines Fahrzeugs entledigt, entledigen will oder entledigen muss, verpflichtet, dieses nur einer anerkannten Annahmestelle, einer anerkannten Rücknahmestelle oder einem anerkannten Demontagebetrieb[83] zu überlassen (§ 4 Abs. 1 AltfahrzeugV). Wer ein Altfahrzeug nach dieser Vorschrift überlässt, ist von den generell geltenden Nachweispflichten über die Entsorgung von Abfällen (§ 2 Abs. 1 der Nachweisverordnung – NachweisV[84]) befreit[85]. Der speziellere Verwertungsnachweis, der nach § 4 Abs. 2 AltfahrzeugV zwingend seitens anerkannter Demontagebetriebe ausgestellt werden muss, ersetzt mithin den Entsorgungsnachweis nach § 3 NachweisV.

Fraglich ist, was passiert, wenn anerkannte Demontagebetriebe vordemontierte Fahrzeuge zu Ende demontieren oder nur das „ausgeschlachtete“ Altfahrzeug erhalten. Hier wird wegen des Verweises auf die Formulierung in § 3 Absatz 4 AltfahrzeugV von „ausgeschlachtetem“ Altfahrzeug statt von „Restkarosse“ (im rechtlichen Sinne vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 17 AltfahrzeugV) gesprochen. Nach dem Wortlaut des § 4 Abs. 2 Satz 1 AltfahrzeugV müssen anerkannte Demontagebetriebe den Verwertungsnachweis unverzüglich nach Überlassung eines Fahrzeugs ausstellen („die Überlassung nach Absatz 1 unverzüglich durch einen Verwertungsnachweis zu bescheinigen“). Nach § 3 Abs. 4 Nr. 3 AltfahrzeugV gilt die unentgeltliche Rücknahmepflicht der Hersteller (und Importeure) nach § 3 Abs. 1 Satz 2 AltfahrzeugV nicht, wenn „das Altfahrzeug wesentliche Bauteile oder Komponenten, insbesondere Antrieb, Karosserie, Fahrwerk, Katalysator oder elektronische Steuergeräte für Fahrzeugfunktionen, nicht mehr enthält.“[86]

---

[83] Zu diesen Stellen siehe weiter unten.

[84] Nachweisverordnung vom 20.10.2006 (BGBl. I S. 2298), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474).

[85] Gemäß NachweisV wäre u. a. der Abfallerzeuger zur Nachweisführung hinsichtlich des Verbleibs des Abfalls verpflichtet, soweit es sich um gefährliche Abfälle handelt (§ 50 Absatz 1 KrWG) oder es zwar keine gefährlichen Abfälle sind, die Nachweisführung aber durch die Abfallbehörde angeordnet wurde (§ 51 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 KrWG).

[86] Vgl. Brinktrine, in Schmehl (Hrsg.), KrWG-GK, AltfahrzeugV, Rdnr. 9; Dageförde, in: v. Lersner/Wendenburg/Versteyl, Recht der Abfallbeseitigung, AltfahrzV, § 3 Rm. 3.

Die **Rücknahmepflichten beziehen sich ausschließlich auf die Hersteller** (und Importeure). Diese bedienen sich dabei anerkannter Rücknahmestellen oder von einem Hersteller zur Rücknahme bestimmten anerkannten Demontagebetrieben. Daher sind viele anerkannte **Demontagebetriebe nicht verpflichtet, Altfahrzeuge zurückzunehmen.**

Wenn aber anerkannte Demontagebetriebe Altfahrzeuge faktisch annehmen (auch ohne hierzu verpflichtet zu sein), dann müssen sie auch entsprechende Verwertungsnachweise ausstellen – und zwar unabhängig davon, ob die Altfahrzeuge ihre wesentlichen Bauteile enthalten oder nicht (d. h. „ausgeschlachtet" wurden). Allerdings dürfen Schredderanlagen nach Nr. 4.1.1 Satz 3 des Anhangs zur AltfahrzeugV) **Restkarossen nur annehmen, wenn** die Altfahrzeuge **in anerkannten Demontagebetrieben behandelt** worden sind (damit wird die Definition von „Restkarosse" in § 2 Abs. 1 Nr. 17 AltfahrzeugV aufgenommen).

§ 2 Abs. 1 Nr. 14-16 AltfahrzeugV unterscheidet zwischen folgenden Funktionen:

- **Annahmestelle**: Nimmt Altfahrzeuge aller Marken an, die Demontage erfolgt in einem Kooperationsbetrieb.
- **Rücknahmestelle**: Herstellergebundene Annahmestelle, nimmt nur Fahrzeuge einer Marke an. Die Demontage erfolgt ebenfalls in einem Kooperationsbetrieb.
- **Demontagebetrieb**: Betrieb, in dem Altfahrzeuge zum Zweck nachfolgender Verwertung behandelt werden. Dies kann auch die Annahme von Altfahrzeugen beinhalten.

Die in der AltfahrzeugV genannten An- und Rücknahmestellen dürfen Altfahrzeuge nicht behandeln, insbesondere nicht trockenlegen und demontieren. Sie sind üblicherweise in die Bereiche Anlieferung, Bereitstellung und Abtransport gegliedert. Lagerungsbedingte Umweltschäden werden durch technische Anforderungen an die Lagerflächen sowie durch die Vereinbarung geeigneter Abholrhythmen zwischen Demontagebetrieb und An- und Rücknahmestelle vermieden. Das zu führende Betriebstagebuch muss alle Zu- und Abgänge dokumentieren. Ferner müssen Durchschriften der Verwertungsnachweise aller angenommenen Fahrzeuge gesammelt werden[87].

Die Gemeinsame Stelle Altfahrzeuge der Bundesländer (GESA) führt eine Liste der anerkannten Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung und stellt sie der Öffentlichkeit zur Verfügung[88].

Da es in der Praxis der Altfahrzeugverwertung nur noch eine vergleichsweise geringe Anzahl von Annahmestellen gibt[89], ist der Demontagebetrieb (§ 2 Abs. 1 Nr. 16 AltfahrzeugV) häufig die erste Stufe der Altfahrzeugverwertung, nicht die „nachgeschaltete".

Ein anerkannter Demontagebetrieb wird in verschiedene Teile untergliedert, die gegeneinander klar abgegrenzt und gekennzeichnet sein müssen: Anlieferung, Eingangslager, Vorbehandlung, Zwischenlager, Demontage, Verdichtung sowie Lagerflächen für gebrauchsfähige Teile und Abfälle, je nachdem ob sie noch Betriebsflüssigkeiten enthalten (vgl. Ministerium für Umwelt, Klima und Energie Baden-Württemberg o. J.). Die genauen Anforderungen sind in Nr. 3.1 des Anhangs zur AltfahrzeugV beschrieben. Demnach ist es u. a. erforderlich, für eine Aufteilung des Betriebs in verschiedene Bereiche zu sorgen (z. B. das Eingangslager, der Demontagebereich und das Lager für gebrauchsfä-

[87] Vgl. nur etwa Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft (Hrsg.), Betrieblicher Umweltschutz Baden-Württemberg – Kraftfahrzeuggewerbe, Stuttgart 2013, S. 69.

[88] Vgl. die Suchmöglichkeit unter http://www.altfahrzeugstelle.de/de/429.

[89] In der Liste der GESA werden im November 2015 113 Annahmestellen geführt, von denen drei als Schredderbetriebe ausgewiesen werden und eine als Anlage zur sonstigen Behandlung.

hige flüssigkeitstragende Kraftfahrzeugteile) (ArGe Altautoverwertung o. J. b). Vorgegeben ist ebenfalls, dass Bereiche, in denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, wasserundurchlässig befestigt werden müssen. Schließlich sind bestimmte technische Geräte einzusetzen. Wegen des Umgangs mit Gefahrstoffen (z. B. Getriebeöl), sind die Vorgaben der Gefahrstoffverordnung (GefStV[90]) und der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV[91]) zu beachten.

Weil Airbags und Gurtstraffer explosive Elemente enthalten (pyrotechnische Systeme), müssen Demontagebetriebe ihre Tätigkeit gegenüber dem Ordnungsamt bezüglich Explosionsgefahren anzeigen (§ 14 Sprengstoffgesetz – SprengstoffG[92]). Der Umgang mit diesen Teilen verlangt einschlägiges Fachwissen und die Benennung einer sachkundigen Fachkraft von den Betrieben.

Darüber hinaus haben nach § 5 Abs. 3 AltfahrzeugV Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung von Altfahrzeugen alle 18 Monate durch einen anerkannten Sachverständigen überprüfen zu lassen, dass sie die Anforderungen des Anhangs der Altfahrzeugverordnung erfüllen. Annahmestellen und Rücknahmestellen, die Kfz-Werkstätten sind, erhalten die Anerkennung von ihrer Innung.

Ein Teil der Altfahrzeugbetriebe sind zudem **Entsorgungsfachbetriebe** nach den §§ 56 und 57 des KrWG. Diese Betriebe genügen bestimmten Anforderungen und sind durch eine technische Überwachungsorganisation oder eine Entsorgergemeinschaft als Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert. Näheres regeln die Verordnung über Entsorgungsfachbetriebe[93] und die Entsorgergemeinschaftenrichtlinie[94].

Die einzelnen Anforderungen an den Betrieb ergeben sich aus § 5 Abs. 2 AltfahrzeugV in Verbindung mit dem Anhang zur AltfahrzeugV. Der Anhang „Anforderungen an die Annahme und Rücknahme von Altfahrzeugen, an die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung von Altfahrzeugen und Restkarossen sowie an die ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung der dabei anfallenden Abfälle“[95] sieht vor, dass alle Betriebe die Vorgaben für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen einhalten müssen (Nr. 1 verweist auf die §§ 62, 63 WHG). Für die Annahme- und Rücknahmestellen sind die Anforderungen in Nr. 2 des Anhangs aufgeführt. Nr. 3 des Anhangs formuliert die Anforderungen an Demontagebetriebe. Die Anforderungen an Schredderanlagen und sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung finden sich in Nr. 4 des Anhangs. Unter engen Voraussetzungen sind nach Nr. 5 des Anhangs Befreiungen von den Vorgaben möglich.

Der Anhang der AltfahrzeugV regelt Informationsflüsse über angenommene Fahrzeuge, und die Betriebstagebücher. Konkret sind die Dokumentationspflichten z.B. für Annahme- und Rücknahmestellen in Nr. 2.3. des Anhangs beschrieben. Das Betriebstagebuch muss u. a. sämtliche Zu- und Abgänge

---

[90] Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen (Gefahrstoffverordnung – GefStoffV) vom 26.11.2010 (BGBl. I, Nr. 59, S. 1643), zuletzt geändert durch Verordnung vom 03.02.2015 (BGBl. I S. 49).

[91] Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, über Sicherheit beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und über die Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes (Betriebssicherheitsverordnung – BetrSichV) vom 27.09.2002 (BGBl. I S. 3777), zuletzt geändert durch Verordnung vom 02.06.2016 (BGBl. I S. 1257).

[92] Sprengstoffgesetz (SprengstoffG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.09.2002 (BGBl. I S. 3518), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.07.2016 (BGBl. I S. 1666).

[93] Entsorgungsfachbetriebeverordnung v. 10.09.1996 (BGBl. I S. 1421), zuletzt geändert durch Verordnung v. 05.12.2013 (BGBl. I, S. 4043). Geplant ist die Novellierung der EfBV, vgl. Art. 1 des Arbeitsentwurfs des BMUB der Zweiten Verordnung zur Fortentwicklung der abfallrechtlichen Überwachung, Stand 24.07.2015, http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Gesetze/entwurf_abfallrechtliche_ueberwachung_bf.pdf.

[94] Richtlinie für die Tätigkeit und Anerkennung von Entsorgergemeinschaften (Entsorgergemeinschaftenrichtlinie) v. 09.09.1996 (BAnz. Nr. 178 S. 10909).

[95] Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2002, S. 2221-2225.

von Altfahrzeugen schriftlich dokumentieren. Darüber hinaus sind die Durchschriften der Verwertungsnachweise für alle entgegengenommenen Altfahrzeuge zu sammeln. Schließlich ist die Zusammenarbeit der Annahme- bzw. Rücknahmestellen mit den Demontagebetrieben durch Verträge zu dokumentieren (vgl. Lohse und Sander 2000).

§ 7 Abs. 2 Satz 1 KrWG, der die Grundpflicht zur Abfallverwertung enthält, hat unmittelbar pflichtenbegründenden Inhalt (wie hier Beckmann 2015, § 7 KrWG Rdnr. 3, 22; a. A. Hofmann 2015, § 7 Rdnr. 6). Pflichtadressaten sind zunächst die Erzeuger oder die Besitzer von Abfällen, was das Verursacherprinzip widerspiegelt.

4.2.5 Kreislaufwirtschaftsrecht und Vollzug

Das Kreislaufwirtschaftsrecht fällt innerhalb der Bundesregierung in die Ressortzuständigkeit des BMUB.

Zuständig für den Vollzug des Kreislaufwirtschaftsrechts und insbesondere die allgemeine Überwachung nach § 47 KrWG (u. a. Abs. 4 für die Abfallverwertungsanlagen) sind die nach Landesrecht zuständigen Abfallbehörden. Beispielsweise in Niedersachsen sind die sachlichen Zuständigkeiten in § 42 des Niedersächsischen Abfallgesetzes (NAbfG[96]) geregelt. Konkret sind Untere Abfallbehörde die Landkreise und die kreisfreien Städte sowie die Städte Celle, Cuxhaven, Göttingen, Hildesheim und Lüneburg. Besteht z. B. der Verdacht, dass ein Betrieb Altfahrzeuge demontiert, ohne die Anerkennung dafür zu besitzen, ist die Untere Abfallbehörde die zuständige Ansprechpartnerin. Für den Vollzug der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen (VVA) ist z.B. in Niedersachsen z. T. die NGS zuständig, und zwar für Notifizierungen nach der VVA.

4.3 Straßenverkehrsrecht und Straßenrecht

Wird ein außer Betrieb gesetztes Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum abgestellt, stellt sich die Frage, auf welcher rechtlichen Grundlage die Behörden hiergegen ggf. vorgehen können.

Im öffentlichen Straßenraum abgestellte, nicht zugelassene und u. U. auch nicht betriebsbereite Fahrzeuge, die nicht innerhalb eines Monats nach Aufforderung entfernt werden, stellen eine gegenwärtige Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung dar. Eine gegenwärtige Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ist z. B. gemäß § 2 Nr. 1b des Niedersächsischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (Nds. SOG[97]) eine Gefahr, bei der die Einwirkung des schädigenden Ereignisses bereits begonnen hat oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit unmittelbar bevorsteht. Die öffentliche Sicherheit ist dann beeinträchtigt, wenn es zu einem Verstoß gegen Rechtsvorschriften gekommen ist oder Individualrechtsgüter betroffen sind.

Die Rechtsnorm, gegen die verstoßen wird, ist § 32 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO[98]). Danach ist es „verboten, (...) Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann.“ Durch das abgestellte Altfahrzeug wird Platz verbraucht, der für den ruhenden Verkehr zur Verfügung stehen würde; es handelt sich um eine

[96] Niedersächsisches Abfallgesetz (NAbfG) i.d.F. der Bek. vom 14.07.2003 (Nds. GVBl. S. 273), zuletzt geändert Gesetz vom 31.10.2013 (Nds. GVBl. S. 254). § 42 Abs. 1 NAbfG lautet: „Für Entscheidungen und andere Maßnahmen auf Grund des Kreislaufwirtschaftsgesetzes, des Abfallverbringungsgesetzes, des Batteriegesetzes, des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes, der Rechtsvorschriften der Europäischen Union zum Abfallrecht, dieses Gesetzes und der auf Grund dieser Gesetze erlassenen Verordnungen sind die unteren Abfallbehörden zuständig, soweit nichts anderes bestimmt ist.“

[97] Niedersächsisches Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (Nds.SOG) vom 19.01.2005 (Nds.GVBl.2/2005 S. 9), zuletzt geändert Gesetz vom 12.11.2015 (Nds. GVBl. S. 307).

[98] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Verordnung vom 17.06.2016 (BGBl. I S. 1463).

Behinderung bzw. Erschwerung (Doms 178, 39; Janker 2014, § 32 StVO Rdnr. 4 m.w.N.). Zudem wird mit dem Abstellen eines nicht betriebsbereiten Fahrzeuges auf der Straße ein den Gemeingebrauch überschreitender, nicht genehmigter Sondergebrauch der öffentlichen Straße im Sinne z. B. der §§ 14 Abs. 1, 18 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG[99]) verwirklicht[100]. Zudem wird gemäß § 20 Abs. 3 KrWG gesetzlich vermutet (vgl. dazu schon oben unter Kapitel 4.2.2), dass es sich bei Fahrzeugen, die ohne gültiges Kennzeichen auf öffentlichen Flächen abgestellt sind, um Abfall handelt, der gemäß § 20 Abs. 1, 3 KrWG zu entsorgen ist. Im Einzelfall kann sich die Gefahr auch darin zeigen, dass vor allem bei nicht betriebsbereiten Altfahrzeugen ein erhebliches Verletzungspotenzial für Kinder, Passanten etc. besteht, da von ihnen eine gegenwärtige Gefahr für die körperliche Unversehrtheit der Allgemeinheit ausgeht.

Die genannten Maßnahmen, insbesondere das Entfernen und Zuführen zur Altfahrzeug-Verwertung (Ersatzvornahme nach dem jeweiligen Verwaltungsvollstreckungsgesetz des Bundeslandes[101]), sind gegen den Halter des Fahrzeugs zu richten, der zumindest Zustandsstörer ist. Dass ein Fahrzeug ohne Halter ist, ist ausgeschlossen (vgl. König 2015, § 7 StVG, Rdnr. 21).

Zuständig für die Beseitigung einer Gefahr durch im öffentlichen Straßenraum stehende, nicht zugelassene Fahrzeuge sind die Ordnungsbehörden. Die sachliche Zuständigkeit folgt z. B. in Niedersachsen aus § 97 Nds. SOG, die örtliche aus § 100 Nds. SOG.

4.4 Abfallverbringungsrecht

Das Abfallverbringungsrecht besteht übergeordnet sowohl aus einer völkerrechtlichen Konvention und einem OECD-Beschluss, die beide durch EU-Recht umgesetzt wurden, sowie ergänzendem deutschem Umsetzungsrecht.

4.4.1 Basler Übereinkommen, OECD-Beschluss sowie EU-Recht

International einschlägig sind das Basler Übereinkommen vom 22.03.1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung[102], das aber nicht für nichtgefährliche Abfälle gilt, sowie der OECD-Beschluss über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von zur Verwertung bestimmten Abfällen[103]. Aus dem EU-Recht sind zu nennen die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen (VVA)[104], mit der das Basler Übereinkommen und der OECD-Beschluss umgesetzt wurden, sowie die Verordnung (EG) Nr. 1418/2007 über die Ausfuhr von bestimmten in Anhang III oder IIIA der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 aufgeführten Abfällen, die zur Verwertung bestimmt sind, in bestimmte Staaten, für die

[99] Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) v. 24.09.1980 (Nds.GVBl. S.359), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 22.10.2014 (Nds. GVBl. Nr.21/2014 S. 291).

[100] Vgl. VG Braunschweig, Urteil vom 07.12.2005, 6 A 121/05, veröffentlicht unter http://www.dbovg.niedersachsen.de (aufgerufen am 26.01.2016).

[101] Vgl. z. B. das Niedersächsische Verwaltungsvollstreckungsgesetz (NVwVG) i.d.F. v. 04.07. 2011, teilw. neu gefasst durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23.07.2014 (Nds. GVBl. S. 211).

[102] Abzurufen unter: http://www.basel.int/TheConvention/Overview/TextoftheConvention/tabid/1275/Default.aspx.

[103] OECD Entscheidung C (2001)107 final (geändert durch C (2004)20).

[104] Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und Rates vom 14.06.2006 über die Verbringung von Abfällen, zuletzt geändert mit Verordnung (EU) 2015/2002 der Kommission vom 10.11.2015 (ABl. L 294 vom 11.11.2015).

der OECD-Beschluss über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen nicht gilt[105].

Die VVA sieht infolge der Änderung durch die Verordnung (EU) Nr. 660/2014[106] mit Wirkung zum 01.01.2016 eine sog. Beweislastumkehr bei der Frage vor, ob der Nachweis einer nicht illegalen Abfallverbringung gelingt oder nicht (vgl. Art. 50 Abs. 4a bis 4d VVA). Artikel 50 VVA verpflichtet die Mitgliedstaaten dazu, für die Einhaltung der Vorgaben der Verordnung Sorge zu tragen. Dies sollte durch stichprobenartige Kontrollen der Beschaffenheit von Abfällen und die Festlegung von Sanktionen, die *„wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein“* müssen, erreicht werden. Die VO (EU) Nr. 660/2014 enthält darüber hinaus konkretere und weiterreichende Vorgaben. Begründet wird die Änderung damit, dass *„Abweichungen und Lücken bei der Durchsetzung und den Kontrollen“* (Erwägungsgrund 1) und unterschiedliche Regelungen und Befugnisse der an Kontrollen beteiligten Behörden (Erwägungsgrund 6) konstatiert wurden.

Die Mitgliedstaaten stellen gemäß Art. 50 Abs. 2a der Richtlinie 660/2014 bis zum 01.01.2017 Kontrollpläne auf und prüfen diese alle drei Jahre auf Aktualisierungsbedarf (mit Angaben u. a. zu Prioritäten, Behörden sowie personellen, finanziellen und sonstigen Ressourcen).

Art. 50 Abs. 4a bis 4b VVA eröffnet den an Kontrollen beteiligten Behörden die Möglichkeit, Nachweise über die Nichtabfalleigenschaft eines Gegenstands einschließlich eines Nachweises der Funktionsfähigkeit zu verlangen. Sie können[107] nach Art. 50 Abs. 4b VVA zu dem Schluss kommen, dass es sich bei dem Gegenstand um Abfall, und damit um eine illegale Verbringung handelt, wenn diese Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt werden oder die vorgelegten Informationen nicht ausreichen, um zu einer Beurteilung zu kommen (Art. 50 Abs. 4b). Für diese Fälle kann die Beförderung des Stoffs oder Gegenstands als illegale Verbringung angesehen und gemäß Art. 24 und 25 VVA behandelt werden (vgl. Art. 50 Abs. 4b). Es steht zu erwarten, dass die Beweislastumkehrregelung eine leichtere Ahndung der illegalen Abfallverbringung durch die zuständigen Behörden bewirkt und hierdurch auch die Datensammlung erleichtert wird. Im Rahmen von Kontrollen tragen natürliche oder juristische Personen als Besitzer eines Stoffes oder Gegenstands oder als veranlassende Person für die Beförderung eines Stoffes oder Gegenstands die Beweislast für den Nachweis, dass es sich bei dem Stoff oder Gegenstand, der befördert wird, nicht um Abfall handelt; im Rahmen der Feststellung, ob es sich um Abfall handelt, ist auch festzustellen, ob der betreffende Stoff oder Gegenstand vor Beschädigung während der Beförderung, Verladung und Entladung, etwa durch sachgemäße Verpackung und geeignete Lagerung, geschützt ist (vgl. Art. 50 Abs. 4a Satz 2).

Nicht geregelt wird, in welcher Form die Nachweise erbracht werden müssen bzw. können.

Die VVA gilt gemäß Art. 2 Nr. 1 für Stoffe oder Gegenstände, bei der die Abfalldefinition des Art. 3 Nr. 1 der EU-Abfallrahmenrichtlinie 2008/98/EG greift, die mit der Definition in § 3 Abs. 1 KrWG gleichlautend ist (vgl. Ellinghaus 2013, Rdnr. 9).

---

[105] Verordnung (EG) Nr. 1418/2007 der Kommission vom 29.11.2007 über die Ausfuhr von bestimmten in Anhang III oder IIIA der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 aufgeführten Abfällen, die zur Verwertung bestimmt sind, in bestimmte Staaten, für die der OECD-Beschluss über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen nicht gilt, zuletzt geändert mit Verordnung (EU) Nr. 733/2014 der Kommission vom 24.06.2014 (ABl. Nr. L 197/10 vom 04.07.2014).

[106] Verordnung (EU) Nr. 660/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.05.2014 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen, ABl. Nr. L 189/135 vom 27.06.2014.

[107] Vgl. den Gesetzentwurf auf **www.bmub.bund.de/N39165/**; in der Begründung heißt es: „Solche Nachweise sollten von den Behörden von Fall zu Fall bei Vorliegen eines Verdachts verlangt werden (vgl. Erwägungsgrund 6 Satz 4 der Verordnung (EU) Nr. 660/2014)“.

Die europäischen Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 über die Verbringung von Altfahrzeugen[108], die seit dem 01.09.2011 gelten, sehen hier die Verantwortung beim Exporteur. Danach müssen Gebrauchtfahrzeuge entweder betriebsbereit sein oder nur geringfügige Reparaturen benötigen. Die Anlaufstellen-Leitlinien stellt die gemeinsame Auffassung aller Mitgliedstaaten zur Frage dar, wie die VVA auszulegen ist. Die Leitlinien wurden von den Anlaufstellen auf einer nach Artikel 57 VVA am 8. Juli 2011 durchgeführten Versammlung vereinbart, sind aber nicht rechtsverbindlich. Die verbindliche Auslegung von Gemeinschaftsrecht liegt in der ausschließlichen Zuständigkeit des Europäischen Gerichtshofs. Die Leitlinien von 2011 sollen spätestens fünf Jahre nach diesem Termin überprüft und nötigenfalls geändert werden.

Die Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 legen mit Blick auf Abfälle fest: „Handelt es sich bei dem Material um Abfall, so hängen die Kontrollverfahren davon ab, ob die Verbringung des Abfalls nach der VVA notifizierungspflichtig oder nicht notifizierungspflichtig ist, ob der Abfall zur Verwertung oder zur Beseitigung bestimmt ist und ob es im Empfängerstaat zusätzliche Kontrollregelungen gibt."

Bezüglich des Kostenniveaus bei Gebrauchtfahrzeugen definiert die Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 unter Absatz 9 lit. d als Indikator für eine Einstufung als Altfahrzeug, dass die Reparaturkosten den gegenwärtigen Wert des Fahrzeugs übersteigen und gleichzeitig die Möglichkeit einer Reparatur nicht vorausgesetzt werden kann. Dieser Beurteilung können die Reparaturkosten im Empfänger-MS zugrunde gelegt werden[109].

4.4.2 Exkurs: Verfahrensweise in Österreich

Als Exkurs wird kurz auf die Situation im benachbarten Österreich eingegangen: Dort wird die nationale Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug anhand der Reparaturkosten nach österreichischem Maßstab auch auf den Export von Fahrzeugen angewendet: Dabei geht das zuständige Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft davon aus, dass der nationale Erlass vom April 2015 (vgl. BMLFUW 2015) auch im Bereich des Abfallexportes gilt, also Art. 28 der VVA ausfüllt. Man verstehe, so eine Vertreterin des BMLFUW, die Rechtslage so, dass das nationale Recht und auch die Anwendung der Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 in Österreich im Lichte der österreichischen Grundsatzentscheidung zu sehen seien[110]. Das gelte auch für den Export von gebrauchten Kfz-Ersatzteilen aus Österreich in andere Staaten. Zu berücksichtigen ist, dass die Regelungen der VVA als Verordnung des EU-Rechts nationalstaatlichen Regelungen übergeordnet sind.

4.4.3 Zulässigkeit der Verbringung von Altfahrzeugen und behördliche Zuständigkeiten gemäß deutschem AbfVerbrG

Zu den vorgenannten internationalen und EU-rechtlichen Vorschriften sind in Deutschland für grenzüberschreitende Verbringungen im Abfallverbringungsgesetz (AbfVerbrG) vom 19.07.2007[111] ergän-

---

[108] Vgl. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/dokumente/anlaufstellen_leitlinien_nr_9.pdf (aufgerufen am 25.01.2016).

[109] Fußnote 5 der Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 besagt jedoch: "Wenn ein Fahrzeug in einem Versand-Mitgliedstaat mit höheren Arbeits- oder anderen Kosten eher als Abfall eingestuft wird, kann es sinnvoll sein, die Reparaturkosten im Empfänger-Mitgliedstaat zu berücksichtigen." Kosten in Drittländern werden somit nicht berücksichtigt.

[110] Im Erlass des BMLFUW vom April 2015 (a. a. O., S. 2) heißt es dazu: „Für die Beurteilung des Zeitwertes und der Reparaturkosten ist jener Staat maßgebend und zuständig, in welchem sich das Altfahrzeug zum Zeitpunkt der Feststellung des Zeitwertes und der Reparaturkosten befindet (vgl. auch Artikel 28 VVA Nr. 1013/2006 idgF). Somit ist auf die Erfüllung nationaler technischer Vorschriften in Österreich abzustellen."

[111] Abfallverbringungsgesetz (AbfVerbrG) vom 19.07.2007 (BGBl. I S. 1462), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 31 des Gesetzes vom 18.07.2016 (BGBl. I S. 1666).

zende Regelungen festgelegt worden. Regelungsgegenstände sind ergänzende Verfahrensbestimmungen für das Notifizierungsverfahren für die Anwendung der VVA, die Konkretisierung der Informationsverpflichtungen, Details zu Rücknahmeverpflichtungen und Kennzeichnungspflichten sowie die Ermächtigung zur Durchführung behördlicher Kontrollen[112] und zu Anordnungen im Einzelfall.

Handelt es sich kontrollierten Gegenständen nach den o. g. Maßstäben um Abfälle (Altfahrzeuge) und nicht um gebrauchte Fahrzeuge, stellt sich die Frage nach der Zulässigkeit des Abfallexportes. So untersagt die zuständige Abfallbehörde gemäß § 13 Satz 1 AbfVerbrG den beabsichtigten Export, wenn es sich um gefährlichen Abfall handelt, dessen Export nach der VVA nicht zugelassen ist. Soll der Abfall verbracht werden, gelten je nach Anwendbarkeit für das Empfängerland folgende Regeln:

- Zur Beseitigung bestimmte Abfälle unterliegen immer dem Verfahren zur vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung sowie auch einem Verbot der Ausfuhr in Nicht-EU-Staaten (mit Ausnahme von Ausfuhren in EFTA-Staaten).
- In Anhang IV der VVA (Gelbe Liste) aufgeführte Abfälle (gefährliche Verwertungsabfälle) dürfen innerhalb der OECD und der EU verbracht werden (jedoch Zustimmungspflicht). In Anhang V der VVA aufgeführte gefährliche Abfälle (darunter fallen auch Altfahrzeuge (Eintrag 16 01 04* in Anhang V Teil 2), mit Ausnahme von Altfahrzeugen, die weder Flüssigkeiten noch andere gefährliche Bestandteile enthalten (Eintrag 16 01 06) dürfen jedoch aus der EU nicht in Drittstaaten außerhalb der OECD exportiert werden.
- Ungefährliche Verwertungsabfälle nach den Anhängen III (Grüne Liste), IIIA und IIIB der VVA, unter die z. B. „Altkraftfahrzeuge, die weder Flüssigkeiten noch andere gefährliche Komponenten enthalten“ (Eintrag B1250), fallen, dürfen innerhalb der OECD und der EU notifizierungsfrei verbracht werden. Nach der Verordnung (EG) Nr. 1418/2007 kann jedoch ggf. eine Zustimmung erforderlich sein oder es kann ein Exportverbot bestehen. Die in diesem Projekt betrachteten Fahrzeuge sind – wenn sie Abfall sind – gefährliche Abfälle. Daher hat dieser Bereich nur geringe Relevanz für das Projektthema.

Gem. § 13 Satz 1 AbfVerbrG kann die zuständige Behörde im Einzelfall die notwendigen Anordnungen zur ordnungsgemäßen Durchführung u. a. der VVA treffen, also z. B. Frachtcontainer öffnen.

§ 14 des AbfVerbrG enthält Regelungen zu den zuständigen Behörden bei den Bundesländern. So lautet z. B. § 14 Abs. 1 Satz 2: „Für Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verbringung von Abfällen aus dem Bundesgebiet und der damit verbundenen Verwertung oder Beseitigung, einschließlich der Pflichten, die für die zuständige Behörde am Versandort gemäß Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 gelten, ist die Behörde des Landes zuständig, in dem die Verbringung der Abfälle beginnen soll oder beginnt.“ Für Anlagenkontrollen mit Bezug auf Verbringungen sind die Länder zuständig (§ 11 Abs. 1 AbfVerbrG). Für Kontrollen von Verbringungen sind Länderbehörden zuständig, es wirken jedoch der Zoll und das Bundesamt für Güterverkehr an Kontrollen mit (§ 11 Abs. 2 AbfVerbrG). In den Bundesländern liegt die Zuständigkeit bei den für den Vollzug des AbfVerbrG festgelegten Stellen. In Niedersachsen z. B. sind das u.a. nach § 42 Abs. 1 NAbfG die Kreise und kreisfreien Städte als untere Abfallbehörden. In den Bundesländern gibt es verschiedene Kombinationsmodelle, bei denen neben den Abfallbehörden weitere Behörden tätig werden (vgl. Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen 2014). In einigen Ländern (Baden-Württemberg, Hessen und Sachsen-Anhalt) ist die Polizei neben den zuständigen Abfallbehörden für die Überwachung der Einhaltung abfallrechtlicher Vor-

[112] Siehe auch die aktualisierte Vollzugshilfe (Stand: Juli 2012), die nach Zustimmung der UMK im August 2012 als LAGA-Mitteilung 25 veröffentlicht wurde (http://www.laga-online.de/servlet/is/23874/ M25_VH_Abfallverbringung.pdf?command=downloadContent&filename=M25_VH_Abfallverbringung.pdf) (aufgerufen am 24.01.2016).

schriften bei der Verkehrsüberwachung zuständig. In wieder anderen Ländern (Rheinland-Pfalz, Bayern) gibt es Kooperationsvereinbarungen. In Hamburg ist die Wasserschutzpolizei in die Kontrollzuständigkeiten eingebunden.

Das Umweltbundesamt ist nach § 14 Abs. 4 Satz 1 AbfVerbrG für „die Entscheidung über Abfallverbringungen, die durch das Bundesgebiet erfolgen sollen oder erfolgen, und die damit verbundene Verwertung oder Beseitigung, die dem Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung unterliegen“, zuständig.

4.5 Zoll- und Außenhandelsrecht

Wird ein Gebrauchtfahrzeug ausgeführt, ist eine Reihe von rechtlichen Vorgaben zu beachten (vgl. KSM o. J.). Dabei kommt es darauf an, ob das Gebrauchtfahrzeug in einen anderen EU-Mitgliedstaat gebracht wird, oder ob es in einen Staat außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft (Nicht-EU-Staat) ausgeführt werden soll. Seit der Verwirklichung des EU-Binnenmarktes sind Transitfälle zoll- und außenhandelsrechtlich nicht mehr relevant; vielmehr kommt es auf den Grenzübertritt der EU-Außengrenze an.

4.5.1 Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen in einen anderen EU-Mitgliedstaat

Wird ein Gebrauchtfahrzeug an einen Unternehmer in einem anderen EU-Mitgliedstaat geliefert (befördert oder verbracht), kann diese Lieferung gemäß § 4 Nr. 1b i. V. m. § 6a Umsatzsteuergesetz (UStG[113]) grundsätzlich im Herkunftsland Deutschland steuerbefreit sein (vgl. Fuchs 2013, S. 5). Stattdessen soll die Ware im Bestimmungsland beim Empfänger besteuert werden (sog. Erwerbsbesteuerung nach dem Bestimmungslandprinzip). Erste Voraussetzung ist die sogenannte Umsatzsteuer-Identifikationsnummer des Unternehmerkunden. Zweite Voraussetzung ist die Einhaltung strenger Formvorschriften. So schreibt seit 2012 § 17a Abs. 2 Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung (UStDV[114]) vor, dass der Nachweis des Gelangens eines Fahrzeugs an einen Abnehmer in der EU nachzuweisen ist. Nur wenn das gelingt, handelt es sich um eine Innergemeinschaftliche Lieferung (§ 6a UStG).

Notwendig ist die Bestätigung des Abnehmers (Formblatt), dass das Fahrzeug tatsächlich in den anderen Mitgliedstaat gelangt (vgl. BMF 2013). Der Abnehmer muss gegenüber dem Unternehmer oder dem mit der Beförderung beauftragten selbständigen Dritten bestätigen, dass der Gegenstand der Lieferung in das übrige Gemeinschaftsgebiet gelangt ist (sog. Gelangensnachweis) (vgl. Bachmeier 2013; Fuchs 2013, S. 9). Nur wenn dieser Nachweis gelingt, etwa durch eine zeitnahe Zulassung des Fahrzeugs im übrigen Gemeinschaftsgebiet[115], kann die in Deutschland zurückbehaltene Umsatzsteuer zurückerstattet werden.

Wichtig für die Frage des Verbleibs von Gebrauchtfahrzeugen ist, dass nach § 17a Abs. 2 UStDV der Unternehmer gem. Buchst. b) die Menge des Gegenstands der Lieferung und die handelsübliche Bezeichnung einschließlich der Fahrzeug-Identifikationsnummer bei Fahrzeugen im Sinne des § 1b Abs. 2 des UStG angeben muss. Auf die bisherige Unterscheidung zwischen Beförderungs- und Versendungsfällen kommt es nicht mehr an. Nunmehr muss als einheitliches Nachweisdokument neben einem Doppel der Rechnung die Gelangensbestätigung beigebracht werden. Der bisherige Abschn.

---

[113] Umsatzsteuergesetz (UStG) in der Fassung der Bekanntmachung v. 21.02.2005 (BGBl. I S. 386), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 19.07.2016 (BGBl. I S. 1730).

[114] Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung (UStDV) in der Fassung der Bekanntmachung v. 21.02.2005 (BGBl. I S. 434), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 18.07.2016 (BGBl. I S. 1722).

[115] FG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 28.06.2012, 6 K 2615/09, BeckRS 2012, 95902; BFH, Beschl. v. 03.05.2010, XI B 51/09, BFH/NV 2010, 1872-73; Nds. FG, Urt. vom 23-04.2009, 16 K 261/05, zit. nach juris; FG Düsseldorf, Urt. vom 31.01.2014, 1 K 3117/12 U.

6a. 4 Umsatzsteuergesetz-Anwendungserlass (UStAE[116]) (Belegnachweis in Versendungsfällen) entfällt.

Weitere Nachweismöglichkeiten sind der handelsrechtliche Versendungsbeleg sowie die sog. „Spediteurbescheinigung"; es sind auch Sammelbestätigungen möglich) (vgl. Fuchs 2013, S. 11; 14).

4.5.2 Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen in einen Nicht-EU-Staat (Rechtslage für das Referenzjahr 2013)

Soll ein Gebrauchtfahrzeug von Deutschland in ein Bestimmungsland außerhalb des Zollgebietes der Union ausgeführt werden, wird nach dem EU-Zollrecht grundsätzlich eine Ausfuhranmeldung benötigt[117]. Gemeinschaftswaren, und somit auch Gebrauchtfahrzeuge, können grundsätzlich über jede Zollstelle in der EU ausgeführt werden[118]. Für die Ausfuhr muss eine Ausfuhranmeldung abgegeben werden. Dabei ist zwischen Ausführer und Anmelder zu unterscheiden. Ausführer ist die Person, für deren Rechnung die Ausfuhranmeldung abgegeben wird und die zum Zeitpunkt der Annahme dieser Anmeldung Eigentümer der Fahrzeuge ist oder eine ähnliche Verfügungsberechtigung besitzt. Anmelder bzw. Vertreter kann beispielsweise die Spedition sein, die die Ausfuhranmeldung für den Ausführer vornimmt. Der Ausführer ist zum Zeitpunkt der Entgegennahme der Anmeldung Vertragspartner des Empfängers im Drittland und bestimmt über die Versendung der Güter aus dem Zollgebiet der Union. Wenn der Eigentümer der Waren (oder die Person mit ähnlicher Verfügungsberechtigung) außerhalb der EU niedergelassen ist, so gilt der in der EU ansässige Vertragspartner als Ausführer, sofern ein Ausfuhrrechtsgeschäft vorliegt (Art. 788 Zollkodex-Durchführungsverordnung – ZK-DVO[119]). Zur Abgabe der Ausfuhranmeldung ist jede Person berechtigt, die eine Zertifizierung zur Nutzung einer Zollsoftware (z. B. ATLAS) hat, und „die in der Lage ist, eine Ware bei der zuständigen Zollstelle zu gestellen oder gestellen zu lassen" (Art. 64 Zollkodex –ZK)[120] sowie alle erforderlichen Unterlagen vorzulegen. Die Wahl der Zollstelle zur Abgabe der Ausfuhranmeldung ist nicht frei, sondern diese muss bei der für die Ausfuhr zuständigen Zollstelle erfolgen.

Einstufiges Ausfuhrverfahren von Gebrauchtfahrzeugen

Bei einer Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen im einstufigen Verfahren kann die Ausfuhranmeldung bei der Ausgangszollstelle abgegeben werden. Ausgangszollstelle ist grundsätzlich die letzte Zollstelle, bevor die Fahrzeuge das Zollgebiet der Union verlassen (vgl. Art. 793 Abs. 2 UAbs. 1 ZK-DVO). Diese Zollstelle liegt an einer Außengrenze der Union. Als solche können unter Umständen auch Flug- oder Seehäfen gelten. Im einstufigen Verfahren können Fahrzeuge angemeldet werden, deren Warenwert 3.000 Euro nicht überschreitet und die keinen sonstigen Verboten oder Beschränkungen unterliegen (vgl. Art. 794 Abs. 1 ZK-DVO). Es dürfen auch mehrere Fahrzeuge gleichzeitig angemeldet werden, solange sie den Wert von 3.000 Euro nicht überschreiten (z. B. sechs Fahrzeuge á 500

[116] Umsatzsteuer-Anwendungserlass v. 01.10.2010, BStBl I S. 846 – aktuelle Version (Stand 10.08.2016) – nach dem Stand zum 31.12.2015, zuletzt geändert durch BMF-Schreiben vom 10.08.2016 – III C 3 - S 7279/16/10001 (2016/0745510). http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Umsatzsteuer/Umsatzsteuer-Anwendungserlass/2016-08-10-aenderungen-der-steuerschuldnerschaft-des-leistungsempfaengers-durch-das-steueraenderungsgesetz-2015.html.

[117] Vgl. hierzu uns zum Folgenden Zoll (Hrsg.), ATLAS-Allgemein, http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/ATLAS/ATLAS-Allgemein/atlas-allgemein_node.html;jsessionid=2F6BA842C424107E91362C73C9EECBA6.live0482.

[118] Ausfuhr im Sinne des Zollrechts ist das endgültige oder vorübergehende Verbringen von Unionswaren an einen Bestimmungsort außerhalb des Zollgebiets der Union.

[119] Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 02.07.1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 253 vom 11.10.1993, S. 1), zuletzt geändert durch ÄndVO (EU) 2015/2064 vom 17.11.2015 (ABl. Nr. L 301 S. 12).

[120] Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates v. 12.10.1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 302 vom 19.10.1992, S. 1).

Euro). Um den Ausfuhrprozess zu erleichtern, können in Deutschland auch Gebrauchtfahrzeuge, die selbstfahrend angeliefert werden, im einstufigen Verfahren angemeldet werden, unabhängig vom Wert des Fahrzeugs[121]. In Übereinstimmung mit Artikel 794 Absatz 1 Satz 2 ZK-DVO können Mitgliedstaaten vorsehen, dass diese Bestimmung des vereinfachten Verfahrens nicht auf Personen angewandt wird, die als gewerbliche Zollagenten für fremde Rechnung handeln.

Zweistufiges Ausfuhrverfahren von Gebrauchtfahrzeugen

Bei einer Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen im zweistufigen Ausfuhrverfahren muss die Ausfuhranmeldung gegenüber der zuständigen Ausfuhrzollstelle abgegeben werden. Ausfuhrzollstelle (vgl. Art. 4 Nr. 4c ZK) ist die Zollstelle, bei der die angemeldeten Fahrzeuge in das Ausfuhrverfahren überführt werden. Die zuständige Ausfuhrzollstelle ist entweder die Zollstelle am Sitz des Ausführers, am Sitz des Subunternehmers oder die Zollstelle, in deren Bezirk die Gebrauchtfahrzeuge zur Ausfuhr verpackt oder verladen werden (vgl. Art. 161 Abs. 5 ZK und Art. 789 ZK-DVO). Im Falle von Gebrauchtfahrzeugen kann dies beispielsweise der Hafen sein, in dem die Fahrzeuge verladen werden, wenn die Fahrzeuge selbstfahrend angeliefert werden. Bei Anlieferung auf einem Autotransporter können alle darauf befindlichen Gebrauchtfahrzeuge an der Ausfuhrzollstelle angemeldet werden, an der der Transport des zuletzt aufgeladenen Fahrzeugs beginnt. Grundsätzlich dürfen Ausfuhrzollstelle und Ausgangszollstelle im zweistufigen Ausfuhrverfahren nicht identisch sein[122]. Bei einigen Zollstellen bestehen – etwa aufgrund der großen Masse – Ausnahmen, um die Ausfuhr zu erleichtern, so z. B. für den Hamburger Hafen in Hamburg-Waltershof. Hier sind Ausfuhr- und Ausgangszollstelle identisch, bei der Anmeldung wird jedoch eine unterschiedliche Zollstellennummer angegeben[123]. Die Fahrzeuge müssen bei der Ausfuhrzollstelle gestellt, d. h. vorgeführt werden. Für den im zweistufigen Ausfuhrverfahren üblicherweise vorgesehenen Fall, dass Ausfuhrzollstelle und Ausgangszollstelle nicht übereinstimmen, wird die Ausfuhranmeldung an die Ausgangszollstelle übermittelt. Nach Ausgang der Fahrzeuge bestätigt die Ausgangszollstelle der Ausfuhrzollstelle wiederum die Ausfuhr der Ware.

4.5.2.1 Entwicklung des neuen Zoll- und Außenhandelsrechts und Übergang alte zu neue Rechtslage

Bei der nachfolgenden Darstellung der Rechtslage ist zu beachten, dass mit dem Inkrafttreten des neuen EU-Zollkodexes Änderungen eintreten. Im Rahmen der sog. großen Zollkodex-Reform trat ab dem 01.05.2016 der modernisierte EU-Zollkodex (EG) Nr. 450/2008) in Gänze in einer Neufassung in Kraft[124]. Am 31.10.2013 ist der Unions-Zollkodex (UZK), die VO (EU) Nr. 952/2013[125] in Kraft getreten. Der UZK tritt gem. Art. 286 Abs. 2 UZK zum genannten Datum in Kraft; gleichzeitig tritt der modernisierte Zollkodex außer Kraft, womit der ZK-DVO die Ermächtigungsgrundlage entzogen wird.

[121] Vgl. Zoll.de sowie Bundesfinanzdirektion Nord (2015).

[122] Vgl. hierzu und zum Folgenden Zoll (Hrsg.), http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/Zollverfahren/Ausfuhrverfahren/Warenausfuhr-zweistufiges-Verfahren/Normales-Verfahren/normales-verfahren_node.html.

[123] So muss z. B. im zweistufigen Verfahren für die Ausfuhrzollstelle Hamburg-Waltershof die Zollstellennummer DE014851, im einstufigen Verfahren die Zollstellennummer DE004851 verwendet werden. Vgl. das Merkblatt zu Zollanmeldungen, summarischen Anmeldungen und Wiederausfuhrmitteilungen – Ausgabe 2016 – (GZD - Z 3455-2016.00002-DV.A.22 (201600051837) vom 5. April 2016, das das 2015er Merkblatt ersetzt.

[124] Vgl. hierzu und zum Folgenden den Überblick bei Weerth, AWR-Kommentar Online, (Stand Juni 2015), Art. 161 ZK, Rdnr. 6 ff.

[125] ABl. EU 2013 Nr. L 269/1, ber. Nr. L 287/90.

Statt der ZK-DVO werden zwei andere Rechtsakte gelten: Der UZK-Delegierende Rechtsakt und der UZK-Implementierende Rechtsakt[126].

Für die Einführung aktualisierter IT-Verfahren wie das für den Altfahrzeugverbringung relevante ATLAS-System[127] ergibt sich damit eine komplizierte Lage: Weil zusätzlich ein Übergangsrechtsakt (Transitional Delegating Act, TDA) auf Grundlage von Art. 278 UZK kommen wird[128], werden bestimmte aktualisierte IT-Verfahren bis maximal Ende 2020 verschoben[129]. Ein Entwurf des TDA[130] sieht in Art. 54 vor, dass für die Verbringung von Waren aus dem Zollgebiet der Union (vgl. Art. 269 UZK) die Zollbehörden erlauben können, dass „bis zu den Zeitpunkten der Inbetriebnahme des UZK AES gemäß dem Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/255/EU andere Mittel als die der elektronischen Datenverarbeitung für den Austausch und die Speicherung von Informationen über den Ausgang von Waren aus dem Zollgebiet der Union verwendet werden".

Für ATLAS bedeutet das, dass „die neuen ATLAS-Versionen Ausfuhr 2.3 und 8.7 (2016), bzw. 8.8 (2017) [...] vollständig auf Grundlage des alten Zollkodex geplant und eingeführt" werden. Somit können die neuen IT-Verfahren die neue durch den UZK geprägte Rechtslage nicht richtig wiedergeben. Die deutschen Zollbehörden[131] gehen davon aus, dass das erste ATLAS-Release mit kompletter Berücksichtigung des neuen UZK-Rechts voraussichtlich nicht vor 2018 erscheint.

Das mündliche Anmeldeverfahren ist in Art. 162-165 UZK („Standard-Zollanmeldung") nicht genannt; dennoch gehen die deutschen Zollbehörden[132] vom Fortbestand aus. Für die vereinfachten Zollanmeldungen bestimmt künftig Art. 166 UZK den Rahmen. Danach können laut Abs. 1 die Zollbehörden „zulassen, dass eine Person Waren aufgrund einer vereinfachten Zollanmeldung, in der auf bestimmte der in Artikel 162 genannten Angaben oder der in Artikel 163 genannten Unterlagen verzichtet werden kann, in ein Zollverfahren überführt." Abs. 2 sieht vor, dass „eine regelmäßige Inanspruchnahme der vereinfachten Zollanmeldung „von den Zollbehörden bewilligt werden" muss. Im Ergebnis wird es noch eine Art der vereinfachten Zollanmeldung geben. Daneben wird die Möglichkeit eröffnet, eine Zollanmeldung in Form einer Anschreibung in der Buchführung des Anmelders abzugeben (Art. 182 UZK). Die Bedingungen für die Zulassung des vereinfachten Verfahrens konkretisiert Art. 145 der Delegierten VO 2015/2446 (Delegated Act).

Somit kommt es bis zum Erlass der UZK-Übergangsvorschrift bzw. der Neujustierung der IT-Verfahren weiterhin auf die bisher geltende Rechtslage bzw. Zollpraxis an.

---

[126] Delegierte VO 2015/2446 (Delegierter Rechtsakt, Delegated Act/DA), Durchführungs-VO 2015/2447 (Durchführungsrechtsakt, Implementing Act/IA), ABL. Nr. L 343/1 vom 29.12.2015.

[127] ATLAS steht für Automatisiertes Tarif- und Lokales Zoll-Abwicklungs-System. Vgl. Art. 787 ZK-DVO.

[128] Vgl. BMF (Hrsg.), Unionszollkodex, Übergangsregelungen, http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/-Der_Zollkodex_der_Union/Uebergangsregelungen/uebergangsregelungen_node.html (aufgerufen am 29.01.2016); vgl. den Entwurf unter http://www.ra-moellenhoff.de/newsletter/_dta/file/downloads/uzk-rechtsakte-stand-2015-12-29.pdf.

[129] Vgl. auch Erwägungsgründe 18 u. 43 der VO 952/2013.

[130] Vgl. den Entwurf unter http://www.ra-moellenhoff.de/newsletter/_dta/file/downloads/uzk-rechtsakte-stand-2015-12-29.pdf.

[131] Hauptzollamt Siegen (Hrsg.), Wirtschaft trifft Zoll – Thema: Unionszollkodex-UZK, Vortragsfolien Reiner Stadler, Konstanz, 15. Dezember 2015, http://www.konstanz.ihk.de/blob/knihk24/international/downloads/3006576/3cf6ca87a2f7aba77feb19fff1eb0d4c/Unionszollkodex-data.pdf (aufgerufen), Folie 31.

[132] Hauptzollamt Siegen (Hrsg.), Wirtschaft trifft Zoll – Thema: Unionszollkodex-UZK, Vortragsfolien Reiner Stadler, Konstanz, 15. Dezember 2015, http://www.konstanz.ihk.de/blob/knihk24/international/downloads/3006576/3cf6ca87a2f7aba77feb19fff1eb0d4c/Unionszollkodex-data.pdf (aufgerufen), Folie 12.

4.5.2.2 Zoll und Außenhandelsrecht im Untersuchungszeitraum

Bisher bedurfte es nach Art. 216 Abs. 2 ZK-DVO einer Ausfuhranmeldung. Die Anmeldung im sogenannten kommerziellen Verkehr (gewerbliche Händler) dient u. a. dem Statistischen Bundesamt, die Ausfuhrwarenströme zu erfassen und den Zollbehörden, die Einhaltung der Ausfuhrbestimmungen zu sichern. Für die Ausfuhrbestätigung der Grenzzolldienststelle ist das Formular 0733 zu verwenden. Der Zolltarif wird anhand der achtstelligen Zolltarifnummer entsprechend den Angaben im Fahrzeugbrief berechnet. Ferner sollte soweit vorhanden eine Kopie des Präferenznachweises (EUR.1 für den Warenverkehr mit den Staaten, mit denen die EG bzw. EU Freihandels-, Präferenz- bzw. Kooperationsabkommen abgeschlossen hat, sowie mit Staaten und Gebieten, die mit der EU assoziiert sind / ATR für die Türkei) etc. nachgewiesen werden[133]. Ein Präferenznachweis zielt auf die Inanspruchnahme einer Zollfreiheit im Bestimmungsland[134]. Je nach Bestimmungsland wird ein unterschiedlicher Präferenznachweis verwendet, der den Ursprung der Ware (Deutschland) deklariert und ein bestimmtes Zielland angibt. Der Präferenznachweis kann zusammen mit der Warenverkehrsbescheinigung (WVB) durch den Ausführer bei jeder Zollstelle beantragt werden, die die Prüfung der Ursprungseigenschaft vornimmt[135].

In Deutschland galt wie auch in anderen EU-Mitgliedstaaten (z. B. Österreich)[136] ein papiergestütztes System der Ausfuhranmeldung bzw. der statistischen Erfassung ohne elektronische Unterstützung. Seit dem 01.07.2009 gilt nunmehr eine EU-einheitliche Pflicht[137] zur Teilnahme am elektronischen Ausfuhrverfahren (Art. 787 ZK-DVO) für Ausfuhren außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft (Art. 786 Abs. 1 ZK-DVO). Die bisherige schriftliche Ausfuhranmeldung wurde durch eine elektronische Ausfuhranmeldung ersetzt. In Deutschland ist die elektronische Ausfuhranmeldung mittels des IT-Systems ATLAS-Ausfuhr[138] abzugeben. Die Benutzung des ATLAS-Systems ist für die Abfallexporteure bindend. Die Verfahrensanweisung des Zolls zum IT-Verfahren ATLAS[139] lautet in Ziff. 1.1. zur rechtlichen Grundlage: „(1) Die deutsche Zollverwaltung hat, um den kommerziellen Warenverkehr mit Drittländern weitgehend automatisiert abzuwickeln, auf der Grundlage von Artikel 61 Buchstabe b) ZK [VO (EWG) Nr. 2913/92] und Artikel 4a), Artikel 4b), Artikel 183 ff. und Artikel 222 bis 224 ZK-DVO [VO (EWG) Nr. 2454/93] bundesweit das IT-Verfahren ATLAS (Automatisiertes Tarif- und Lokales Zoll-Abwicklungs-System) eingeführt. (2) Die Regelungen in der vorliegenden Verfahrensanweisung sind gemäß § 8a ZollV für Teilnehmer, Beteiligte, Clearingcenter und Benutzer bindend. Die Verfahrensanweisung unterstützt die Anwendung der Zollvorschriften durch eine einheitliche Regelung der IT-gestützten Zollabfertigung bei den Zollstellen.“

---

[133] Vgl. IHK Hochrhein-Bodensee o. J.

[134] Siehe das Schema des Allgemeinen Präferenzsystems für Entwicklungsländer (Generalised Scheme of Preferences, GSP, gem. Verordnung (EU) Nr. 978/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates. Z. B. besteht mit dem Libanon (LB) eine Präferenzregelung auf Gegenseitigkeit (Ursprungspräferenz).

[135] Vgl. die Informationen unter Zoll (Hrsg.), Allgemeine Informationen zur Ausstellung, https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Warenursprung-Praeferenzen/Praeferenzen/Praeferenznachweise/Ausstellung-foermlicher-Praeferenznachweise/Allgemeine-Information-zur-Ausstellung/allgemeine-information-zur-ausstellung_node.html

[136] Vgl. Gabriel, Stock und Kanzian (2000).

[137] Grundlage ist die Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12.10.1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 302 vom 19.10.1992, S. 1; ABl. L 79 vom 1.4.1993, S. 84; ABl. L 97 vom 18.4.1996, S. 38), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 09.10.2013 (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1) – Zollkodex.

[138] Vgl. Art. 787 ZK-DVO.

[139] Vgl. Zoll (2014).

Im BMF-Erlass heißt es dazu mit Fokus auf die Ausfuhrzollstelle (AfZSt):

> *„Die (deutsche) AfZSt erledigt den Ausfuhrvorgang auf Basis der von der AgZSt übermittelten „Ausgangsbestätigung“ dadurch, dass sie dem Ausführer/Anmelder elektronisch den „Ausgangsvermerk“ (Artikel 796e ZK-DVO) als pdf-Dokument (Anlage 1) übermittelt. Der „Ausgangsvermerk“ beinhaltet die Daten der ursprünglichen Ausfuhranmeldung, ergänzt um die zusätzlichen Feststellungen und Ergebnisse der AfZSt. Der belegmäßige Nachweis der Ausfuhr wird daher zollrechtlich in allen Fällen (Beförderungs- und Versendungsfällen) durch den „Ausgangsvermerk“ erbracht.“*[140]

„Die Pflicht zur Abgabe elektronischer Ausfuhranmeldungen betrifft alle Anmeldungen unabhängig vom Beförderungsweg (Straßen-, Luft-, See-, Post- und Bahnverkehr)“[141]. Ausnahmen für die elektronische Ausfuhranmeldung sind nur in engen Grenzen möglich. Eine davon zu trennende Frage ist die der Zulässigkeit einer sogenannten unvollständigen Ausfuhranmeldung gemäß Art. 253 Abs. 1 und den Art. 280 und 281 ZK-DVO, bei der später Unterlagen nachgereicht werden müssen. Die Ausnahme für die elektronische Ausfuhranmeldung gilt nur dann, wenn „die Voraussetzungen für eine mündliche oder konkludente Ausfuhranmeldung“ vorliegen. Das ist dann der Fall, wenn es sich um eine Ausfuhr im Rahmen eines als Versandpapier fungierenden Carnet Admission Temporaire (ATA) handelt oder das Ausfall- und Sicherheitskonzept (Verfahrensanweisung zum IT Verfahren ATLAS Kapitel 8.2.6) anzuwenden ist.

Abweichend vom zweistufigen Normalverfahren (Anmeldung und Vorführung der Waren am Binnenzollamt, Erstellung des Ausfuhrbegleitdokuments, Endabfertigung an der Grenzzollstelle) gibt es also insgesamt für die kommerzielle[142] Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen folgende Vereinfachungen:

Tabelle 30: Schwellenwerte für das einstufige und das mündliche Verfahren der Ausfuhrerklärung bei der kommerziellen Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen[143]

Vereinfachung	Voraussetzungen	Sonstiges
Mündliches Verfahren: Ausführer können zwar, müssen aber keine elektronische Ausfuhranmeldung abgeben	Ware übersteigt weder einen Wert von 1.000 Euro noch ein Gewicht von 1.000 kg und a) für die Ware sind keine besonderen Genehmigungen erforderlich und b) es soll keine Ausfuhrerstattung beantragt werden	Warenwert unter 1.000 Euro = Grenzübergangswert/Statistischer Wert. Dieser beinhaltet auch die anteiligen Frachtkosten bis zur Außengrenze der EU.
Zweistufige Ausfuhrverfahren in der Kombination mit einer Gestellungsbefreiung nach § 9 Abs. 2 AWV	Antrag auf Gestellung außerhalb des Amtsplatzes (Formular 0765)	Konsequenz: Die Beschau der Waren findet nicht beim Zollamt, sondern im Unternehmen statt.

[140] Vgl. BMF (2010).

[141] Vgl. BMF o. J.

[142] Für die nicht-kommerzielle Ausfuhr durch Privatpersonen gelten Sonderregeln: Wenn das Fahrzeug durch eine Privatperson auf eigener Achse (mit eigener Motorkraft betrieben, nicht auf einem aktiven Beförderungsmittel oder einem Anhänger hinter einem Kfz) ausgeführt wird, reicht das einstufige Verfahren (Zoll o. J. c).

[143] Nach Industrie- und Handelskammer Potsdam (o. J.); Zoll (o. J. c).

Einstufiges Verfahren: Ware wird direkt bei der deutschen Ausgangszollstelle (Grenzzollstelle) gestellt (d. h. vorgeführt) und dort wird Ausfuhranmeldung abgegeben.	Sendungen zwischen 1.000 Euro und 3.000 Euro Warenwert (Art. 794 ZK-DVO)	Im Fall fehlerhafter Anmeldung weist die Grenzzollstelle die Sendung unter Umständen zurück, so dass das Verfahren erneut zu starten ist.
Reduzierte Datenanforderungen bei der Ausfuhr gem. Zollkodex: a) die unvollständige Zollanmeldung (nach Art. 76 Abs. 1 Buchst. a) ZK) b) das vereinfachte Anmeldeverfahren (nach Art. 76 Abs. 1 Buchst. b) ZK).	a) Voraussetzungen (Subunternehmerfälle + Lieferung) sind bei Gebrauchtfahrzeugen nicht gegeben. b) Das Vereinfachte Anmeldeverfahren bedarf der vorherigen Bewilligung durch das Hauptzollamt, in dessen Bezirk der Antragsteller (Ausführer/Anmelder) seine Hauptbuchhaltung führt. Kein Anwendungsfall für Gebrauchtfahrzeugexporteure.	
Zugelassener Ausführer (Anschreibeverfahren) Verzicht auf die eigentliche Abfertigung bei der Ausfuhrzollstelle (Binnenzollamt) vor dem Abgang der Waren (Art. 76 Abs. 1 Buchst. c) ZK, Artikel 283 ff. ZK-DVO i. V. m. Artikel 264, 265 ZK-DVO). Die Überlassung der Ware erfolgt elektronisch und automatisiert. D. h. auf Basis der elektronischen Ausfuhranmeldung des Unternehmens wird automatisch das Ausfuhrbegleitdokument zurückgeschickt - der Transport zur Außengrenze kann beginnen.	Das Anschreibeverfahren muss vom zuständigen Hauptzollamt bewilligt werden. Der Bewilligungsinhaber muss die Gewähr für die korrekte Abwicklung des Verfahrens bieten und der Warenkreis muss benannt sein (i.d.R. die ersten vier Stellen der Zolltarifnummer.	

Rechtliche Grundlage für die Schwellenwerte der Vereinfachung waren bisher – soweit es um den Warenwert geht – neben Art. 76 des ZK die Art. 225 f. der EU-ZK-DVO, die in Deutschland durch den Erlass des BMF vom 03.05.2010 konkretisiert wurden (vgl. BMF 2010, S. 5). Letztgenannter Erlass wurde zuletzt durch den Erlass von 2015 geändert (vgl. BMF 2015). Genauer gesagt, erlaubt Art. 226 der EU-ZK-DVO, dass Ausfuhranmeldungen für bestimmte Waren mündlich abgegeben werden dürfen, und zwar u. a. für b) Waren im Sinne des Artikels 225 Buchstabe b sowie für d) sonstige Waren von geringer wirtschaftlicher Bedeutung, wenn die Zollbehörden dies zulassen. In Art. 225 EU-ZK-DVO wird zugestanden, dass Zollanmeldungen zur Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr für folgende Waren (vereinfacht) mündlich abgegeben werden können, und zwar u. a. für b) Waren zu kommerziellen Zwecken, wenn der Gesamtwert je Sendung und Anmelder die in den geltenden Gemeinschaftsvorschriften vorgesehene statistische Wertschwelle nicht übersteigt, die Sendung nicht Teil einer regelmäßigen Serie gleichartiger Sendungen ist und die Waren nicht von einem unabhängigen Beförderer als Teil eines größeren kommerziellen Beförderungsvorgangs befördert werden.

Handelt es sich bei der Ausfuhrware um solche bis 1.000 Euro Wert und 1.000 kg Gewicht, reicht nach deutscher Praxis damit die Vorlage der Handelsrechnung(en) bei der Ausgangszollstelle (z. B.

Flughafen, Seehafen oder Grenzzollstelle) an der Außengrenze der EU aus (sog. mündliche Anmeldung). Für die Berechnung dieser Schwellenwerte gilt, dass nach § 2 Abs. 4 Außenwirtschaftsgesetz (AWG)[144] die Ausfuhrsendung als die Warenmenge definiert ist, die ein Ausführer gleichzeitig über dieselbe Ausgangszollstelle nach demselben Bestimmungsland ausführt. Im Ergebnis müssen daher alle Sendungen, sofern sie am selben Tag ins gleiche Bestimmungsland verschickt werden, zusammengefasst werden.

Wie in solchen Fällen praktisch vorgegangen wird, dazu äußert sich der o. g. BMF-Erlass:

> *„In Fällen, in denen die Ausfuhranmeldung weiterhin nicht im elektronischen Ausfuhrverfahren erfolgt (bei Ausfuhren mit mündlicher oder konkludenter Anmeldung in Fällen von geringer wirtschaftlicher Bedeutung bzw. bei Ausfuhranmeldungen bis zu einem Warenwert von 1.000 €), wird – ebenfalls wie bisher – auf andere Weise als mit dem Exemplar Nr. 3 der Ausfuhranmeldung (= Exemplar Nr. 3 des Einheitspapiers) der Ausgang der Ware überwacht. Wird hierfür ein handelsüblicher Beleg (z. B. Frachtbrief, Rechnung, Lieferschein) verwendet, wird er als Nachweis für Umsatzsteuerzwecke anerkannt, wenn die Ausfuhrbestätigung durch einen Vermerk (Dienststempelabdruck der Grenzzollstelle mit Datum) auf der Rückseite angebracht ist.“*

Bei der Frage, welche Belege (Belegverfahren) bei der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen unterhalb der Schwellenwerte in Nicht-EU-Staaten in diesen Fällen erbracht werden müssen, ist zwischen Beförderungs- und Versendungsfällen zu unterscheiden (vgl. BMF 2012; Janzen 2012):

> *„In Beförderungsfällen wird eine Ausfuhrbestätigung der Grenzzollstelle benötigt (§ 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UStDV). Hierbei wird ein handelsüblicher Beleg, zum Beispiel die Rechnung oder der Lieferschein, als Ausfuhranmeldung verwendet. (...) Dieser Beleg wird als Ausfuhrnachweis anerkannt, wenn die Ausfuhrbestätigung durch einen Vermerk (Dienststempelabdruck der Grenzzollstelle mit Datum) auf der Rückseite angebracht ist. In dem Beleg müssen enthalten sein (Abschnitt 6.6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. c UStAE):*
>
> 1. *der Name und die Anschrift des liefernden Unternehmers*
> 2. *die handelsübliche Bezeichnung und Menge der ausgeführten Gegenstände*
> 3. *der Ort und der Tag der Ausfuhr*
> 4. *die Ausfuhrbestätigung.“*

In Versendungsfällen muss die Ausfuhr im Wege des Versendungsbelegs nachgewiesen werden,

> *„z. B.*
>
> 1. *durch einen vom Auftraggeber unterschriebenen Frachtbrief, einen Posteinlieferungsschein, die Auftragserteilung an den Kurierdienst (§ 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a UStDV) oder*

[144] Außenwirtschaftsgesetz (AWG) vom 06.06.2013 (BGBl. I S. 1482), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.12.2015 (BGBl. I S. 2178).

2. die weiße Spediteurbescheinigung (§ 10a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b UStDV).

3. (...) Ist es (...) nicht möglich oder nicht zumutbar, die Ausfuhr durch den Versendungsbeleg oder die weiße Spediteurbescheinigung nachzuweisen, gilt: ... (Man kann) den Nachweis der Ausfuhr wie bei Beförderungsfällen, das heißt mit der Bestätigung der Ausfuhr durch die Grenzzollstelle, führen (§ 10 Abs. 4 UStDV ...).“

Inzwischen hat das BMF (2015) klargestellt, dass bestimmte Ausgangsvermerke erforderlich sind und hierfür auf Muster in den Anlagen 1 bis 4 des Schreibens vom 23.01.2015 verwiesen:

„6.7a Ausgangsvermerke als Ausfuhrnachweis

Neben dem allgemeinen „Ausgangsvermerk“ und dem „Alternativ-Ausgangsvermerk“ (vgl. Abschnitt 6.6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und Abschnitt 6.7 Abs. 1) werden folgende Ausgangsvermerke, die im EDV-gestützten Ausfuhrverfahren ATLAS durch die AfZSt an den Anmelder/Ausführer übermittelt werden, als Ausfuhrnachweis anerkannt:

1. Ausgangsvermerk auf Grund einer monatlichen Sammelanmeldung nach Artikel 285a Abs. 1a ZK-DVO, soweit sich aus den begleitenden Dokumenten und aus der Buchführung die Ausfuhr der Ware eindeutig und leicht nachprüfbar ergibt,

2. Ausgangsvermerk auf Grund einer nachträglichen Ausfuhranmeldung im Notfallverfahren nach Artikel 787 Abs. 2 ZK-DVO,

3. Ausgangsvermerk auf Grund einer nachträglichen Ausfuhranmeldung nach Artikel 795 ZK-DVO und

4. Ausgangsvermerk auf Grund einer nachträglichen Ausfuhranmeldung bei vorheriger ganz oder teilweise unrichtiger Ausfuhranmeldung.“

Die Europäische Kommission hat die unterschiedliche Verfahrenspraxis bezüglich der Schwellenwerte kritisiert. Unterschiedliche Schwellenwerte in den Mitgliedstaaten führten dazu, dass bestimmte Fahrzeugexporte nicht erfasst würden, was statistische Verzerrungen nach sich ziehe (vgl. European Commission 2013, S. 8).

4.5.2.3 Informationsfluss beim einstufigen Verfahren und Zollausgangsstelle außerhalb von Deutschland

Bei einer Ausfuhr eines Gebrauchtfahrzeugs außerhalb des Zollgebietes der Union und einer einstufigen Anmeldung bei einer ausländischen Zollausgangsstelle werden Informationen zu den auf diesem Weg ausgeführten Fahrzeugen nicht an den deutschen Zoll übertragen. Diesen sogenannten Transiteffekt soll es bis 2020 nicht mehr geben, weil derzeit das EU-Meldesystem weiterentwickelt wird (vgl. European Commission 2015a, S. 11 f., 19 f.). Geplant ist, dass der EU-Mitgliedstaat automatisch an Deutschland zurückmeldet, was exportiert wurde. Die Details des Datenaustauschs ergeben sich aus den Art. 796a ff. ZK-DVO. Das auf der Rechtsgrundlage der Art. 796b ZK-DVO basierende Meldesystem, das europäische IT-System AES (Automated Export System)/ECS (Export Control System), wird

zurzeit betreffend den Datenaustausch u. a. zwischen den Behörden des Exportstaates, des Transitstaates und des Importstaates unter dem Schlagwort „eCustoms“ optimiert[145].

4.5.2.4 Ausfuhrkennzeichen und FIN

Generelle Voraussetzung für die Ausfuhr eines Gebrauchtfahrzeugs ist die Vorlage eines Kaufvertrags (und einer Rechnung des Verkäufers in der EU) bzw. ggf. dem zuvor von der Kfz-Zulassungsstelle (der Wohnsitz des Halters spielt für die Zuständigkeit keine Rolle) ausgestellten Ausfuhrkennzeichen. Schon wegen des spezifischen Versicherungsnachweises als Voraussetzung des Ausfuhrkennzeichens ist dokumentiert, in welchen Nicht-EU-Staat das Gebrauchtfahrzeug verbracht wird. Dabei sind auch Gebrauchtfahrzeuge erfasst, die weniger als 1.000 Euro wert sind bzw. weniger als 1 t wiegen. Wird das Fahrzeug mit einem Ausfuhrkennzeichen ausgeführt, muss aus dem Ausgangsvermerk das Ausfuhrkennzeichen ersichtlich sein (§ 9 Abs. 2 Satz 2 und § 10 Abs.2 Satz 2 UStDV). Deshalb ist es notwendig, bei der Ausfuhranmeldung im Feld „Warenbezeichnung“ das Ausfuhrkennzeichen anzugeben.

Ein deutsches Kurzzeitkennzeichen (zur Überführung eines Fahrzeugs) reicht demgegenüber zwar für die Ausfuhr an sich. Der Gebrauch ausländischer Überführungskennzeichen in Deutschland zum Transfer ins Ausland kann den Tatbestand des Kennzeichenmissbrauchs nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 StVG erfüllen[146].

Das deutsche Kurzzeitkennzeichen genügt jedoch nicht für die umsatzsteuerrechtliche Erklärung. Oder wie Janzen (2012) schreibt:

> *„Erfolgt die Ausfuhr ohne Ausfuhrkennzeichen, muss der Ausgangsvermerk die Fahrzeug-Identifikationsnummer enthalten (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 UStDV). Daher muss in der Ausfuhranmeldung im Feld „Warenbezeichnung“ die Fahrzeug-Identifikationsnummer eingetragen werden. Zusätzlich muss der Unternehmer die Zulassung, die Verzollung oder die Einfuhrbesteuerung im Drittland nachweisen (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, UStDV). Diesen Belegen muss nach Verwaltungsauffassung eine amtliche Übersetzung in deutscher Sprache beigefügt sein. Für den Einfuhrverzollungsbeleg reicht ein Beleg in englischer Sprache (Abschnitt 6.9. Abs. 11 Satz 4 und 5 Umsatzsteuer-Anwendungserlass vom 1. Oktober 2010, BStBl I S. 846 Stand zum 31. Dezember 2015).“*

4.5.2.5 Steuerliche Fragen

Ggf. kommt eine Mehrwertsteuerrückerstattung[147] in Betracht, die nur nach Vorlage der Originalausreisedokumente samt Stempel und Beglaubigung der jeweiligen Zollbehörden möglich ist. Dann muss also aus Gründen des Umsatzsteuerrechts, wenn die Ausfuhr in einen Nicht-EU-Staat geht, ein internationaler Zulassungsschein vorgelegt werden. Dieser ist unabdingbar, wenn eine zollamtliche Bestätigung der Ausfuhr des Kfz erfolgen soll (Umsatzsteuerrückerstattung). Handelt es sich bei dem Gebrauchtfahrzeug um ein auf ein Unternehmen zugelassenes Fahrzeug, müssen der Handelsregisterauszug oder die Gewerbeanmeldung vorgelegt werden.

---

[145] Vgl. zu den Details European Commission (2015b), S. 11. Die Defizitanalyse findet sich in European Commission 2014b, Projektblatt 1.6 zum „UCC Automated Export System (AES)“: „This major functionality gap concerns simplified procedures, partial/split exit via several offices of exit, connection between export and transit and export and the EMCS“ (S. 31).

[146] Vgl. EuGH, Entsch. v. 02.10.2003, C-12/02, DAR 2004, 213 = EWS 2004, 38-40.

[147] Vgl. auch Weimann, Vorgehen beim grenzüberschreitenden Kfz-Handel zur Verringerung der Umsatzsteuerbelastung, ASR 11/2015, 7.

Für die **steuerrechtliche Behandlung der Ausfuhr** von Gebrauchtfahrzeugen (grundsätzlich sind Ausfuhrlieferungen von der deutschen Umsatzsteuer befreit, § 4 Nr. 1a i.V.m. § 6 UStG) gelten Besonderheiten (vgl. Nieskoven 2011, S. 287; Fuchs 2013, S. 31 ff.), die sich aus der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung (UStDV[148]) ablesen lassen:

§ 9 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 UStDV sieht bei der Ausfuhr von Kraftfahrzeugen zusätzlich die Angabe der Fahrzeug-Identifikationsnummer im Ausfuhrbeleg und als Aufzeichnung im Buchnachweis (§ 13 Abs. 2 Nr. 1 UStDV-E) vor. Ferner muss der Exporteur über eine Bescheinigung der Zulassung, Verzollung oder Einfuhrbesteuerung im Drittland verfügen (§ 9 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UStDV-E). Der „Kfz-Sondernachweis" ist gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 UStDV dann jedoch nicht notwendig, soweit das Fahrzeug mit einem Ausfuhrkennzeichen ausgeführt wird und die Nummer dieses Kennzeichens aus dem Ausfuhrbeleg ersichtlich ist[149].

4.5.3 Zuständigkeit für Warenverbringung und Besteuerung

Für die Vornahme der Zollkontrollen hat die EU (rechtlich nicht verbindliche) Vorgaben gegeben[150]. Die Ressortzuständigkeit innerhalb der Bundesregierung für Fragen der grenzüberschreitenden Warenverbringung liegt beim Bundesministerium der Finanzen (BMF), das Oberste Bundesfinanzbehörde ist und in dessen Geschäftsbereich der Zoll verortet ist. Details ergeben sich aus dem Zollverwaltungsgesetz[151]. Der organisatorische Aufbau der Zollverwaltung (vgl. § 17 Zollverwaltungsgesetz) bestimmt sich nach dem Finanzverwaltungsgesetz[152]. Die Zuständigkeit für die Besteuerung liegt ebenfalls beim BMF.

4.6 Anlagenrecht

4.6.1 Demontagebetriebe und Schredderanlagen

Das Anlagenzulassungsrecht sieht für die Errichtung und den Betrieb von Altfahrzeugverwertungsbetrieben regelmäßig eine Genehmigungspflicht vor. Demontagebetriebe mit geringem Durchsatz (< 5 Altfahrzeuge pro Woche) bedürfen lediglich einer baurechtlichen Genehmigung, während größere Demontagebetriebe und Schredderanlagen einer Genehmigung nach BImSchG[153] bedürfen.

Die nach BImSchG genehmigungsbedürftigen Anlagen der Altfahrzeugverwertung ergeben sich aus § 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG[154]) in Verbindung mit der 4. BImSchV[155], Nummern 8.9 und 8.12 des Anhangs 1, siehe Tabelle 31 und Tabelle 32. Die in der Anlage zur 4. BImSchV genannten Anlagen unterliegen dem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren. Für

---

[148] In der Fassung der Bekanntmachung vom 21.02.2005 (BGBl. I S. 434), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 18.07.2016 (BGBl. I S. 1722).

[149] Vgl. BFH 31.07.2008, V R 21/06.

[150] Leitlinien für Zollkontrollen bei der grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen – Zusammenfassung für die Öffentlichkeit, (2015/C 157/01), ABl. Nr. C-157/1 vom 12.05.2015.

[151] Zollverwaltungsgesetz vom 21.12.1992 (BGBl. I S. 2125; 1993 I S. 2493), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.07.2016 (BGBl. I S. 1824).

[152] Gesetz über die Finanzverwaltung (Finanzverwaltungsgesetz – FVG) vom 04.04.2006 (BGBl. I S. 846, 1202), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.07.2016 (BGBl. I S. 1730).

[153] Vgl. zu einem Altfall einer nach § 67 Abs. 7 BImSchG fortgeltenden Planfeststellung bzw. Genehmigung nach dem Abfallgesetz VG Düsseldorf, Urt. v. 30.07.2013, 3 K 6674/11, BeckRS 2014, 55530.

[154] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.07.2016 (BGBl. I S. 1839).

[155] Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen – 4. BImSchV) vom 02.05.2013 (BGBl. I S. 973, 3756), geändert durch Verordnung vom 28.04.2015 (BGBl. I S. 670).

Schredderanlagen (ab einer Kapazität von 50 Tonnen pro Tag) und große Lager für Autowracks muss ein förmliches Verfahren durchgeführt werden. Im förmlichen Verwaltungsverfahren, das Konzentrationswirkung hat (§ 13 BImSchG), sind die baurechtliche Genehmigung sowie wasserrechtliche Gestattungen miteingeschlossen[156]. Ein gesondertes abfallrechtliches Genehmigungsverfahren ist für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen, in denen eine Entsorgung von Abfällen durchgeführt wird, sowie die wesentliche Änderung einer solchen Anlage oder ihres Betriebes ebenso nicht erforderlich. Nach § 35 Abs. 1 KrWG bedürfen solche Anlagen (allein) der Genehmigung nach den Vorschriften des BImSchG; einer weiteren Zulassung nach dem KrWG bedarf es nicht[157]. Die Anforderungen im Anhang der AltfahrzeugV werden auch als Kriterien herangezogen, ob die Demontagebetriebe dem Stand der Technik entsprechen. Mithin erfüllt der immissionsschutzrechtliche Begriff des Standes der Technik eine Scharnierfunktion im Verhältnis zum Abfallrecht.

Für die hier relevanten Abfallverwertungsanlagen im Zusammenhang mit Altfahrzeugen sind verschiedene Nummern des Anhangs 1 der 4. BImSchV einschlägig, für die eine unterschiedliche Zuordnung zu den Verfahrensarten (§ 2 der 4. BImSchV) erfolgt (G = Genehmigungsverfahren gemäß § 10 BImSchG (mit Öffentlichkeitsbeteiligung); V = Vereinfachtes Verfahren gemäß § 19 BImSchG (ohne Öffentlichkeitsbeteiligung), E = Anlage gemäß Art. 10 der IE-Richtlinie 2010/75/EU[158], sog. IED-Anlage).

Für die Metallabfälle in Schredderanlagen und Demontagebetrieben der Altfahrzeugverwertung gelten die Ziffern 8.9. der 4. BImSchV.

Tabelle 31: Genehmigungsbedürftige Anlagen nach BImSchG: Schredderanlagen und Altfahrzeugdemontagebetriebe

Nr.	Anlagenbeschreibung	Verfahrensart	IED-Anlage
8.9	Anlagen zur Behandlung von		
8.9.1	nicht gefährlichen metallischen Abfällen in Schredderanlagen mit einer Durchsatzkapazität an Einsatzstoffen von		
8.9.1.1	50 Tonnen oder mehr je Tag,	G	E
8.9.1.2	10 Tonnen bis weniger als 50 Tonnen je Tag,	V	
8.9.2	Altfahrzeugen, sonstigen Nutzfahrzeugen, Bussen oder Sonderfahrzeugen (einschließlich der Trockenlegung) mit einer Durchsatzkapazität je Woche von 5 oder mehr Altfahrzeugen, sonstigen Nutzfahrzeugen, Bussen oder Sonderfahrzeugen;	V	

(Quelle: 4. BImSchV, Anhang 1)

[156] Vgl. zur Konzentration der Genehmigung nach §§ 58 und 59 WHG z. B. den Erlass des Niedersächsischen Umweltministeriums (Aktenzeichen 35-40500/1/0/13) vom 08.05.2002.

[157] Hessischer VGH, Urt. v. 13.07.1989, 3 UE 1304/89, openJur 2012, 18879 zu einem Altfall (vor Inkrafttreten des KrW-/AbfG a.F.).

[158] Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.10.2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung), ABl. EG L 334, S. 17-119.

Viele Altfahrzeugverwerter verfügen über ein Altfahrzeug- und/ oder Schrottlager. Je nach Größe benötigen diese Lager ebenfalls eine BImSchG-Genehmigung betreffend die Lagerung von Eisen- und Nichteisenschrotten, einschließlich Autowracks (sog. Vormateriallager; siehe Tabelle 32).

Tabelle 32: Genehmigungsbedürftige Anlagen nach BImSchG: Lagerung von Eisen- und Nichteisenschrotten, einschließlich Autowracks (sog. Vormateriallager)

Nr.	Anlagenbeschreibung	Verfahrensart	IED-Anlage
8.12	Anlagen zur zeitweiligen Lagerung von Abfällen, auch soweit es sich um Schlämme handelt, ausgenommen die zeitweilige Lagerung bis zum Einsammeln auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle und Anlagen, die durch Nummer 8.14 erfasst werden bei		
8.12.1	gefährlichen Abfällen mit einer Gesamtlagerkapazität von		
8.12.1.1	50 Tonnen oder mehr,	G	E
8.12.1.2	30 Tonnen bis weniger als 50 Tonnen,	V	
8.12.2	nicht gefährlichen Abfällen mit einer Gesamtlagerkapazität von 100 Tonnen oder mehr,	V	
8.12.3	Eisen- oder Nichteisenschrotten, einschließlich Autowracks, mit		
8.12.3.1	einer Gesamtlagerfläche von 15 000 Quadratmetern oder mehr oder einer Gesamtlagerkapazität von 1 500 Tonnen oder mehr,	G	
8.12.3.2	einer Gesamtlagerfläche von 1 000 bis weniger als 15 000 Quadratmetern oder einer Gesamtlagerkapazität von 100 bis weniger als 1 500 Tonnen;	V	

(Quelle: 4. BImSchV, Anhang 1)

Altfahrzeuge im Eingangslager sind gefährliche Abfälle. Daher gilt hier die Grenze von 50 t gem. 8.12.1.1. Die erwähnten „Autowracks“ in Nr. 8.12.3 umfassen trockengelegte[159] Restkarossen. Das ergibt sich daraus, dass sie zusammen mit Eisenschrotten genannt werden. Die praktische Umrechnung, wie viele Altfahrzeuge 1.500 t ergeben, gestaltet sich aufgrund eines fehlenden einheitlichen Parameters zum Gewicht der Restkarossen schwierig.

Die Lager bei Autoverwertern und Schreddern sind entweder Zwischenlagern entsprechend Nr. 8.12 (Anlagen zur zeitweiligen Lagerung von Abfällen, auch soweit es sich um Schlämme handelt, ausgenommen die zeitweilige Lagerung bis zum Einsammeln auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle und Anlagen, die durch Nummer 8.14 erfasst werden). Oder es handelt sich um Anlagen zum Lagern von Abfällen über einen Zeitraum von jeweils mehr als einem Jahr (Nr. 8.14 des Anhangs 1 der 4. BImSchV)

[159] Restkarossen dürften immer trockengelegt sein, denn nach der Definition in § 2 Abs. 1 Nr. 17 AltfahrzeugV ist eine Restkarosse „das in einem Demontagebetrieb zum Zweck der weiteren Verwertung nach den Bestimmungen des Anhangs Nummer 3 behandelte Altfahrzeug“.

Durchgängig gilt, dass bei den dem Bundes-Immissionsschutzrecht unterliegenden Anlagen je nach Anlagengröße (= Umweltrelevanz) bestimmte Anforderungen an die Anlagen gestellt werden, die in einem mehr oder weniger anspruchsvollen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren umgesetzt werden[160]. Die generelle Genehmigungsfähigkeit ist nach § 6 BImSchG zu beurteilen. Die immissionsschutzrechtliche Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass die sich aus § 5 BImSchG und einer aufgrund des § 7 BImSchG erlassenen Rechtsverordnung ergebenden Pflichten erfüllt werden (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG) und andere öffentlich-rechtliche Vorschriften und Belange des Arbeitsschutzes der Errichtung und dem Betrieb der Anlage nicht entgegenstehen (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG)[161]. Zweifel an den Voraussetzungen der Genehmigungserteilung gehen grundsätzlich zu Lasten des Antragsstellers (Jarass 2015, § 6 Rdnr. 12). Damit wird sichergestellt, dass die Anlagen dem Stand der Technik entsprechen.

Den Anforderungen der Industrieemissionen-Richtlinie der EU (sog. IED[162]) unterliegen Großschredderanlagen (Nr. 8.9.1.1 des Anhangs 1 der 4. BImSchV).

Das Genehmigungsverfahren für größere Verwertungsanlagen wird regelmäßig auch die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)[163] beinhalten. Auslöser sind zu erwartende schädliche Umweltauswirkung durch die Lagerung von Eisen- und Nichteisen-Metallschrotten einschließlich Autowracks, mit einer Gesamtlagerkapazität 1.500 t oder mehr bzw. 100 t bis weniger als 1.500 t (vgl. Anlage 1, 8.7.1.1. und 8.7.1.2 zum UVPG). Betroffen sind bei den Autoverwertungsanlagen die Errichtung und Betrieb einer Anlage zur zeitweiligen Lagerung von Abfällen, ausgenommen die zeitweilige Lagerung bis zum Einsammeln auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle, bei denen Eisen- oder Nichteisenschrotte in den eben genannten Mengen anfallen.

Die **Überwachung** der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung dieser Betriebe ist Sache der nach Landesrecht zuständigen Immissionsschutzbehörden. Die konkrete Zuständigkeit richtet sich nach Landesrecht[164]. Beispielsweise in Niedersachsen sind die Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter zuständig (Ziff. 8.1. und 8.1.1. der ZustVO-Umweltschutz-Arbeitsschutz). Die materiellen Maßstäbe für den Vollzug kommen, was die immissionsbezogenen Anforderungen betrifft, insbesondere aus der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft[165])[166] und der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm[167]). Die nach Landesrecht zuständige Immissionsschutzbehörde ist daher die richtige Ansprechpartnerin, wenn z. B. eine BImSchG-Genehmigung für einen Demontagebe-

---

[160] Die baurechtliche Zulässigkeit die gerade bei den nur dem Baurecht unterliegenden kleineren Anlagen, hohe Relevanz hat, bleibt davon unberührt.

[161] VG Augsburg, Urt. v. 23.01.2013, Au 4 K 12.295, BeckRs 2013, 47023, Rdnr. 48.

[162] Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.10.2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung), ABl. EG L 334, S. 17-119.

[163] Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.12.2015 (BGBl. I S. 2490).

[164] Vgl. z. B. für Niedersachsen die Verordnung über Zuständigkeiten auf den Gebieten des Arbeitsschutzes, Immissionsschutz-, Sprengstoff-, Gentechnik- und Strahlenschutzrechts sowie in anderen Rechtsgebieten (ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz) vom 27.10.2009 (Nds. GVBl. 2009, 374) oder für BW die Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über Zuständigkeiten für Angelegenheiten des Immissionsschutzes (Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung – ImSchZuVO) vom 11.05.2010 (GBl. Nr. 8, S. 406), zuletzt geändert durch Verordnung vom 30.10.2015 (Nds. GVBl. S. 272).

[165] Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft v. 24.07.2002 (GMBl S. 511).

[166] VG Saarlouis, Beschl. v. 07.11.2011, 5 L 778/11, BeckRS 2011, 55725: Einschränkung der Outputleistung einer Großschredderanlage wegen Staub.

[167] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm v. 26.08.1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503).

trieb fehlt. Die Einhaltung der baurechtlichen Bestimmungen dagegen obliegt den nach dem Baurecht der Länder zuständigen Bauaufsichtsbehörden[168]. Etwa in Niedersachsen sind gemäß § 57 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO[169]) für alle bauaufsichtlichen Fragen zunächst die unteren Bauaufsichtsbehörden zuständig: Das sind die Region Hannover, alle Landkreise, kreisfreien und großen selbständigen Städte sowie eine Reihe weiterer Städte mit in der Regel mehr als 30000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Region Hannover übt über die ihr nachgeordneten unteren Bauaufsichtsbehörden die Fachaufsicht aus und ist insoweit Widerspruchsbehörde.

Mit Blick auf das **Wasserrecht** ist zu fragen, ob eine Einleitergenehmigung nach dem Landeswassergesetz (z. B. § 98 Abs. 1 des Niedersächsischen Wassergesetzes – NWG[170]) für die Anlage (z. B. einen Lagerplatz, Demontagebetrieb oder Schredderanlage) vorliegt (wasserrechtliche Erlaubnis/Genehmigung bei Direkt-/Indirekteinleitungen). So müssen ausweislich des Entwässerungsplans des Geländes Leichtflüssigkeits- und Koaleszenzabscheider installiert werden: Bereiche zur Trockenlegung, Demontage, Lagerung von Flüssigkeiten und flüssigkeitstragenden Bauteilen sowie zur Verdichtung sind an einen Leichtflüssigkeitsabscheider (z. B. nach DIN 1999) anzuschließen, soweit sie nicht überdacht sind. Zuständig ist die Untere Wasserbehörde. Z. B. in Niedersachsen nehmen nach § 127 Abs. 2 Satz 1 NWG die Landkreise, die kreisfreien und die großen selbständigen Städte die Aufgaben der unteren Wasserbehörden wahr.

Baurechtliche Anforderungen an kleinere Altfahrzeugdemontagebetriebe (unter fünf Altfahrzeuge pro Woche) bestehen insoweit, als bauliche Anlagen wie Werkhallen oder Verwaltungsgebäude (siehe z. B. § 2 Abs. 1 Nr. 8 NBauO) genehmigt bzw. angezeigt werden müssen (§ 59 Abs. 1 NBauO).

Bei Abfalllagerplätzen mit Autowracks und Gebrauchtteilen werden meist im Rahmen von Baugenehmigungen inzidenter auch häufig **bauplanungsrechtliche** Fragen[171] thematisiert. Ein zur Lagerung von Altfahrzeugen und Ersatzteilen genutzter Lagerplatz stellt eine bauliche Anlage (siehe z. B. § 2 Abs. 1 Nr. 8 NBauO) dar und bedarf daher einer baurechtlichen Genehmigung (§ 59 Abs. 1 NBauO)[172]. Eine Genehmigungsfreiheit für die Lagernutzung des Geländes (§ 62 Abs. 1 Nr. 3 NBauO für baulichen Anlagen, die keine Gebäude sind, in Gewerbegebieten und in Industriegebieten) wird regelmäßig nicht in Betracht kommen. Handelt es sich um nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigungsbedürftige Anlagen wie größere Demontagebetriebe oder Schredderanlagen, so sind sie, soweit es sich um bauliche Anlagen handelt, Sonderbauten nach § 2 Abs. 5 NBauO. Für Sonderbauten gilt gemäß § 62 Abs. 1 Satz 3 NBauO die Befreiung von der Genehmigungspflicht ausdrücklich nicht. Unterfällt z. B. ein einfacher Lagerplatz nicht der immissionsschutzrechtlichen Genehmigungspflicht, so kommt eine Befreiung von der Baugenehmigungspflicht nur bei Vorliegen der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen (Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplans nach § 30 oder im unbeplanten Innenbereich nach § 34 des Baugesetzbuches – BauGB[173]) in Betracht. Der Bauherr muss dann sein Vorhaben lediglich anzeigen; beachte aber die

---

[168] Der deutsche Ansatz unterscheidet sich etwa vom britischen (vgl. Regulation 22A der End-of-Life Vehicles (Amendment) Regulations 2010/1094 in Abänderung der End-of-Life Vehicles Regulations 2003/2635), der zentrale staatliche Kontrollen vorsieht.

[169] Niedersächsische Bauordnung (NBauO) vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. 2012, 46), geändert durch Gesetz vom 23.07.2014 (Nds. GVBl. S. 206).

[170] Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) vom 19.02.2010 (Nds.GVBl. Nr.5/2010 S.64), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.11.2015 (Nds. GVBl. S. 307).

[171] Vgl. nur etwa BVerwG, Beschl. vom 14.04.2000, 4 B 28/00, NVwZ-RR 2000, 758; VG Augsburg, Urt. v. 23.01.2013, Au 4 K 12.295, BeckRs 2013, 47023, Rdnr. 49 ff.

[172] VGH München, Urt. v. 21.12.1999, 2 B 94.1741, BeckRs 1999, 25988.

[173] Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.10.2015 (BGBl. I S. 1722).

besondere Mitteilungspflicht, wenn es sich um Abfalllager oberhalb einer bestimmten Mengengröße handelt (§ 62 Abs. 3 Satz 2 NBauO). Der Weg einer Befreiung vom Erfordernis der Baugenehmigung ist auch dann versperrt, wenn es sich um eine im Außenbereich gelegene Fläche handelt und eine sonstige Nutzung (vgl. § 35 Abs.2 i.V.m. Abs. 3 BauGB) vorliegt. Besteht keine Baugenehmigung und ist die Anlage auch materiell nicht genehmigungsfähig, erlässt die zuständige Bauordnungsbehörde eine Beseitigungsverfügung (§ 79 Abs. 1 Sätze 1 und 2 NBauO). So kann die Bauaufsichtsbehörde, wenn Anlagen im Widerspruch zu öffentlich-rechtlichen Vorschriften errichtet oder geändert werden, die teilweise oder vollständige Beseitigung der Anlagen anordnen, wenn nicht auf andere Weise rechtmäßige Zustände erreicht werden können; werden Anlagen im Widerspruch zu öffentlich-rechtlichen Vorschriften benutzt, kann diese Benutzung untersagt werden (§§ 79 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 und § 58 Abs. 1 Satz 1 NBauO).

Die Zuständigkeit als untere Bauaufsichtsbehörde liegt z. B. in Niedersachsen (vgl. §§ 57 Abs. 1 Satz 1, § 58 Abs. 2 NBauO) bei den Landkreisen, den kreisfreien Städten und den großen selbständigen Städten.

4.6.2 Kfz-Werkstätten

In Kraftfahrzeugwerkstätten werden defekte Fahrzeuge repariert, gelagert oder auch Teile ausgebaut. Vor diesem Hintergrund werden im Rahmen eines Exkurses nachfolgend kurz die Genehmigungsanforderungen für Kfz-Werkstätten dargestellt. Danach erfolgt die Prüfung der Möglichkeiten der Behandlung von Altfahrzeugen ohne Anerkennung als Demontagebetrieb nach der Altfahrzeugverordnung. Schließlich werden Kfz-Werkstätten als Annahme- bzw. Rücknahmestelle nach § 2 Abs. 1 Nr. 14 bzw. 15 AltfahrzeugV dargestellt.

4.6.2.1 Exkurs: Genehmigungsanforderungen für Kfz-Werkstätten

Regelmäßig werden Kfz-Werkstätten **baurechtlich genehmigt**. Bei der Baugenehmigung wird u. a. geprüft, ob das Bauvorhaben mit dem geltenden Bauplanungsrecht[174] vereinbar ist. Die Baugenehmigung ist bei der unteren Bauaufsichtsbehörde zu beantragen. In Niedersachsen sind das nach § 57 Abs. 1 der Niedersächsischen Landesbauordnung (NBauO) die Landkreise, die kreisfreien sowie die großen selbständigen Städte. Aufgabe der Bauaufsichtsbehörden ist es nach § 58 Abs. 1 und 2 NBauO u. a. darüber zu wachen und darauf hinzuwirken, dass Anlagen, Grundstücke und Baumaßnahmen dem öffentlichen Baurecht entsprechen. Regelmäßig (z. B. auf der Grundlage von § 72 HmbBauO) werden in der Bauerlaubnis neben bauordnungsrechtlichen Auflagen u. a. auch arbeitsschutzrechtliche, brandschutzrechtliche abwasserrechtliche und immissionsschutzrechtliche Auflagen erteilt[175].

Typischerweise handelt es sich bei einer Kfz-Werkstatt um eine nicht genehmigungsbedürftige Anlage nach §§ 22 ff. BImSchG. Der reine Betrieb einer Kfz-Werkstatt, in der typischerweise keine Abfälle verwertet werden, ist nicht in der insoweit maßgeblichen (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 3 BImSchG) 4. BImSchV genannt und somit nicht genehmigungsbedürftig. Bei der Ausführung und dem Betrieb der Anlage sind die Vorschriften der §§ 22-25 des BImSchG über nicht genehmigungsbedürftige Anlagen einzuhalten. Gleiches gilt für die Vorschriften der aufgrund von § 23 erlassenen Rechtsverordnungen. Ist im Einzelfall eine Genehmigung notwendig, richten sich Stilllegung und Beseitigung einer ohne Genehmigung betriebenen Anlage durch die Immissionsschutzbehörde nach § 20 BImSchG

[174] Vgl. etwa Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil v. 19.05.2015 – 10 D 115/12.NE –, juris.

[175] Vgl. die Beispiele aus dem Hamburger Transparenzportal, u. a. http://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetRessource100/GetRessource100.svc/a6ece7be-6fe6-499f-b53b-b79e7cd1bb83/Genehmigung_nach_HBauO.pdf.

und können parallel angeordnet werden, wenn sie ungeachtet der Beseitigung von anlagenzugehörigen Gegenständen weiter betrieben werden können. Dies kommt insbesondere bei Anlagen zur Lagerung von Abfällen in Betracht. „So verhält es sich insbesondere dann“, heißt es in dem Beschluss[176], „wenn die betreffende Anlage keine (oder nur sehr geringe) Produktionsmittel umfasst und sie daher auch nach Beseitigung von anlagenzugehörigen Gegenständen weiter betrieben werden kann“[177].

Unter bestimmten Umständen bedarf die Errichtung einer Kfz-Werkstatt jedoch keiner Baugenehmigung, weil es sich baurechtlich um ein sogenanntes genehmigungsfreies Vorhaben handelt. Z. B. nach § 62 Abs. 1 NBauO sind die Errichtung (nicht dem Wohnen dienender) sonstiger Gebäuden der Gebäudeklassen 1 und 2 in Gewerbegebieten und in Industriegebieten, sowie von baulichen Anlagen, die keine Gebäude sind, in Gewerbegebieten und in Industriegebieten und von Nebengebäuden und Nebenanlagen für die Gebäude genehmigungsfrei, wenn die genannten Baugebiete durch Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 1 oder 2 BauGB festgesetzt sind und die Voraussetzungen des § 62 Abs. 2 NBauO vorliegen.

Die Baugenehmigung hat anders als die immissionsschutzrechtliche Genehmigung keine Konzentrationswirkung, d. h. weitere Genehmigungen wie z. B. die nach **Wasserrecht** müssen ggf. separat beantragt werden (Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz 2012). So bringt der Betrieb einer Kfz-Werkstatt zwangsläufig den Umgang mit verschiedenen wassergefährdenden Stoffen[178] mit sich (Öle, Reinigungsmittel, Lacke und Lösemittel etc.) (vgl. Struktur- und Genehmigungsdirektionen Nord und Süd Rheinland-Pfalz 2011). Aus Sicht des Gewässerschutzes müssen hierzu die Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG[179]), insbesondere über den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (§§ 62 und 63 WHG), beachtet werden. Sie werden derzeit durch die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (VAwS[180]) konkretisiert[181] und z. B. durch die §§ 101-103 des Niedersächsischen Wassergesetzes – NWG[182]) ergänzt.

Wird das Vorhaben der Kfz-Werkstatt im Rahmen eines anderen behördlichen Verfahrens (z. B. Bauantrag) beantragt bzw. angezeigt, ist eine gesonderte Anzeige des geplanten Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen nach dem Landeswassergesetz nicht erforderlich; in diesen Fall entscheidet die zuständige Behörde im Benehmen mit der unteren Wasserbehörde. In Niedersachsen sind das z. B. die Landkreise, die kreisfreien sowie die großen selbständigen Städte (§§ 129 Abs. 1 Satz 1, 128 Abs. 1 Satz 1 NWG).

---

[176] A.a.O., Rz. 40.

[177] VG Karlsruhe, Beschluss vom 05.02.2016 – 9 K 5063/15 –, juris (LS. 2).

[178] Allgemeine Verwaltungsvorschrift (Allgem. VwV) zum WHG über die Einstufung wassergefährdender Stoffe in Wassergefährdungsklassen v. 17.05.1999 (BAnz. Nr. 98a, S. 3), zuletzt geändert durch Allgem. VwV v. 27.07.2005 (BAnz. Nr. 142a, S. 3).

[179] Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I Nr. 51, S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.08.2016 (BGBl. I S. 1972).

[180] Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (VAwS) vom 31.03.2010 (BGBl. I S. S. 377).

[181] Die VAwS wird absehbar durch die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) des Bundes abgelöst werden (vgl. Ollig/Grunow, W+B 2015, 31, 37). Die Bundesländer Bayern, Rheinland-Pfalz haben im Bundesrat im Nachgang zum Beschluss in der 941. Sitzung am 29.01.2016 (BR-Drs. 629/15, 17) den Erlass der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) beantragt (BR-Drs. 144/16 v. 18.03.2016, http://www.bundesrat.de/bv.html?id=0144-16).

[182] Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) vom 19.02.2010, zuletzt geändert durch vom 12.11.2015 (Nds. GVBl. S. 307).

Das Abwasser aus einer Kfz-Werkstatt wird regelmäßig in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden. Für diese sogenannte Indirekteinleitung muss gemäß § 58 WHG eine Genehmigung erteilt werden, wenn das Abwasser aus dem Kfz-Betrieb den in Anhang 49 der Abwasserverordnung (AbwV[183]) beschriebenen Merkmalen entspricht. Der genannte Anhang betrifft Abwasser, dessen Schadstofffracht im Wesentlichen aus Betriebsstätten stammt, in denen bei der Entkonservierung, Reinigung, Instandhaltung, Instandsetzung sowie Verwertung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen regelmäßig mineralölhaltiges Abwasser anfällt. Besitzt der Kfz-Betrieb eine Abwasserbehandlungsanlage (z. B. Abscheider) ist neben der Indirekteinleitung eine weitere wasserrechtliche Gestattung erforderlich. Es gelten die Anforderungen aus den DIN EN 858, Teile 1 und 2 „Abscheideranlagen für Leichtflüssigkeiten“, die DIN 1999–100 „Abscheideranlagen für Leichtflüssigkeiten, Anforderungen für die Anwendung von Abscheideranlagen nach DIN EN 858“ und die DIN 1999-101 „Zusätzliche Anforderungen an Abscheideranlagen nach DIN EN 858-1, DIN 858-2 und DIN 1999-100 für Leichtflüssigkeiten mit Anteilen von Biodiesel bzw. Fettsäure-Methylester (FAME)“. Neben Anhang 49 kann für bestimmte Kfz-Betriebe je nach Ausstattung auch Anhang 27 AbwV anwendbar sein, der z. B. für Schrottplätze mit Betriebstankstelle und Abfallbehandlung (z. B. Zerkleinerung) ohne Altautoverwertung gilt. Nach § 61 WHG hat der Betreiber des Abscheiders sicherzustellen, dass seine Anlage durch sachkundiges Personal betrieben und gewartet wird. Sowohl die Indirekteinleitegenehmigung als auch die Abwasserbehandlungsanlagengenehmigung werden durch die untere Wasserbehörde erteilt. Für bestimmte Anlagentypen ist jedoch das staatliche Gewerbeaufsichtsamt zuständig[184].

Ferner fallen in einer Kfz-Werkstatt diverse **Abfälle** an, die als Gewerbeabfall und zum Teil aufgrund ihrer Gefährlichkeit für Mensch und Umwelt auch als gefährliche Abfälle eingestuft sind. Als Erzeuger der gefährlichen Abfälle (§ 3 Abs. 5 KrWG) obliegen den Betreibern von Kfz-Werkstätten Nachweispflichten nach § 50 Abs. 1 KrWG. Für die Abfallbehörden besteht die Möglichkeit, gem. § 51 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 10 Abs. 2 Nrn. 2, 3, 5-8 KrWG eine Überwachung im Einzelfall vorzusehen und auf diesem Wege etwa das Führen von Betriebstagebüchern über das Erzeugen gefährlicher Abfälle zu verlangen[185]. Abfallrechtliche Pflichten betreffen ferner u. a. die Pflicht zur Bestellung eines Abfallbeauftragten (§ 59 KrWG).

Letztlich sind für den Umgang mit **Gefahrstoffen** die Bestimmungen der GefahrstoffV relevant. So muss u. a. ein Gefahrstoffbeauftragter ernannt werden. Ferner ist auf für alle Kfz-Werkstätten geltende Anforderungen nach der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV[186]) hinzuweisen, die dem Arbeitsschutz dienen. Schließlich soll auf die Genehmigungspflicht für (Betriebs-)Tankstellen für Ottokraftstoff (nicht für reine Dieseltankstellen) nach § 18 Abs. 1 Nr. 6 der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV[187]) hingewiesen werden, die die Baugenehmigung für die Errichtung der Tankstellengebäude miteinschließt, nicht jedoch eine ggf. notwendige wasserrechtliche Erlaubnis für den Betrieb der Abwasserbehandlungsanlagen.

---

[183] Verordnung über Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Abwasserverordnung-AbwV) vom 17.06.2004 (BGBl. I S.1108), zuletzt geändert durch Verordnung vom 01.06.2016 (BGBl. I S. 1290).

[184] Vgl. den niedersächsischen Erlass „Zuständigkeiten der Behörden beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in Betrieben die der immissionsschutzrechtlichen Überwachung durch die Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter unterliegen“ vom 26.07.2005 (Az.: 22-62003/105/01).

[185] Zu beachten ist jedoch, dass nach der AltfahrzeugV Demontagebetriebe sowieso Betriebstagebücher führen müssen.

[186] Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) vom 12.08.2004 (BGBl. I S. 2179), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474).

[187] Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, über Sicherheit beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und über die Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes (Betriebssicherheitsverordnung – BetrSichV) v. 03.02.2015 (BGBl. I S. 49), zuletzt geändert durch Artikel 15 der Verordnung vom 02.06.2016 (BGBl. I S. 1257).

4.6.2.2 Möglichkeiten der Behandlung von Altfahrzeugen ohne Anerkennung als Demontagebetrieb nach der Altfahrzeugverordnung

Das einzige legale Szenario ist, dass eine Kfz-Werkstatt, die kein anerkannter Demontagebetrieb ist, ein Gebrauchtfahrzeug zur Reparatur annimmt und ggf. innerhalb der Werkstatt der Übergang zum Altfahrzeug erfolgt. Dies kann z. B. erfolgen, indem der Fahrzeugeigentümer (ggf. nach Beratung durch die Werkstatt über die Reparaturkosten) aus wirtschaftlichen Gründen keine Reparatur mehr beabsichtigt und kein Verkauf als Gebrauchtfahrzeug in Frage kommt.

Fällt in einer Werkstatt z. B. entsprechend dem o. g. Szenario ein Altfahrzeug an, so muss es nach § 4 AltfahrzeugV einem anerkannten Demontagebetrieb (oder einer Annahme- oder Rücknahmestelle) übergeben werden.

Wird durch die Kfz-Werkstatt, die kein anerkannter Demontagebetrieb ist, in dem o. g. Szenario bei dem Altfahrzeug eine Trockenlegung und Schadstoffentfrachtung vorgenommen, so ist dies als Behandlung zu sehen, die entsprechend den Ausführungen oben in solchen Kfz-Werkstätten nach geltender Rechtslage nicht vorgenommen werden darf.

Wie oben ausgeführt (siehe Kapitel 4.2.2) ist nach hiesiger Auffassung im Falle der dauerhaften Entnahme von Teilen in einer Kfz-Werkstatt mit dem VG München[188] funktional danach zu differenzieren, ob die Verkehrstüchtigkeit aufgehoben wird. Ist das der Fall, entsteht sodann aus dem Gebrauchtfahrzeug nach dem Abfallbegriff ein Altfahrzeug (Übergang von einem Gebrauchtfahrzeug zu einem Altfahrzeug), das nicht mehr repariert oder als Kfz verkauft werden soll/kann (vgl. § 3 KrWG). Weil eine Kfz-Werkstatt ein Demontagebetrieb im Sinne der AltfahrzeugV nur aufgrund der Anerkennung entsprechend AltfahrzeugV sein kann, folgt daraus im Lichte der Überlassungspflicht nach § 4 AltfahrzeugV, dass die Kfz-Werkstatt das Fahrzeug einem anerkannten Demontagebetrieb oder einer anerkannten Annahme- bzw. Rücknahmestelle übergeben muss.

Anders gestaltet sich die Rechtslage in Österreich. Dort wurde den Werkstätten aufgrund der Annahme, dass diese eine geeignete Ausstattung und fachliche Kompetenz zum Ausführen von Arbeiten an Fahrzeugen und teilweise an Altfahrzeugen aufweisen, eine Erlaubnis zur Demontage von Altfahrzeugen ohne nötige Anerkennung als Demontagebetrieb nach Altfahrzeugverordnung erteilt, soweit diese erst in der Werkstatt zu Altfahrzeugen geworden sind (vgl. BMLFUW 2015). Danach ist es den Werkstätten erlaubt, Altfahrzeuge, die in ihrem Betrieb angefallen sind, zu behandeln[189]. Eine Annahme von Fahrzeugen, die bereits Altfahrzeuge sind, ist Werkstätten weiterhin nicht erlaubt. Die Erlaubnis ist kombiniert mit der Pflicht zur Dokumentation der Aktivitäten im Österreichischen elektronischen Datenregister sowie der Pflicht, die behandelte Restkarosse an einen Demontagebetrieb abzugeben.

Kfz-Werkstätten als Annahme- bzw. Rücknahmestelle nach § 2 Abs. 1 Nr. 14 bzw. 15 AltfahrzeugV

Ggf. fungieren Kfz-Werkstätten oder einzelne Betriebsteile als **Annahme- bzw. Rücknahmestelle nach § 2 Abs. 1 Nr. 14 bzw. 15 AltfahrzeugV.** Die Anerkennung als Altfahrzeug-Annahme- bzw. Rücknahmestelle berechtigt eine Kfz-Werkstatt ausschließlich zur Annahme von Altfahrzeugen ((vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 14 bzw. 15 AltfahrzeugV). Nach Nr. 2.1.1 des Anhangs zur AltfahrzeugV werden die

[188] VG München, Urteil vom 30.08.2016 – Aktenzeichen 17 K 15.3371, BeckRS 2016, 51323.

[189] Siehe § 37 Abs. 2 Z 3a Abfallwirtschaftsgesetz – AWG 2002 und § 37 Abs. 3 Z 4 lit. a AWG 2002. Vgl. zu den Details den Erlass des österreichischen Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Altfahrzeugeverordnung (Stand: April 2015), https://www.wko.at/Content.Node/Service/Umwelt-und-Energie/Abfall/Altfahrzeuge/Erlass-AltfahrzeugeVO-Stand-April-2015.pdf, S. 6 unter 5.

Annahme- und Rücknahmestellen aufgrund von vertraglichen Regelungen für anerkannte Demontagebetrieben tätig, um die Altfahrzeuge an diese Betriebe weiterzuleiten. In Annahme- bzw. Rücknahmestellen sind Behandlungs- und Verwertungstätigkeiten nicht zulässig. Gemäß § 5 Abs. 2 AltfahrzeugV müssen Annahme- bzw. Rücknahmestellen die jeweils geltenden Anforderungen des Anhangs der AltfahrzeugV erfüllen Diese sind unter Nr. 2 normiert. Beispielsweise sieht Nr. 2.1.3. des Anhangs zur AltfahrzeugV vor, dass Annahmestellen über eine erforderliche, dem Betriebszweck entsprechende baurechtliche Nutzungsgenehmigung verfügen müssen und die einschlägigen rechtlichen Regelungen, insbesondere zum Umwelt- und Arbeitsschutz, einhalten müssen. Gemäß Nr. 2.4. des Anhangs der AltfahrzeugV gilt für die Rücknahmestellen Entsprechendes. Sind diese Betriebe Kfz-Werkstätten, übernimmt die jeweils zuständige Kraftfahrzeug-Innung die Bescheinigung des Betriebes (§ 5 Abs. 3 Satz 7 AltfahrzeugV). Der Betrieb ist jährlich erneut vom Sachverständigen zu prüfen (§ 5 Abs. 3 Satz 4 AltfahrzeugV).

4.6.3 Ordnungs- (und Straf-)recht (Vorgehen bei Demontage in nicht-anerkannten Betrieben, bei illegaler Verbringung, bei unerlaubter Lagerung von Altfahrzeugen etc.)

Im **Straf- und Ordnungsrecht** kommen nachfolgend zu untersuchende Lebenssachverhalte rund um das Kfz in Betracht, die ggf. als Straftaten oder auch als Ordnungswidrigkeiten (Ahndung von Verwaltungsunrecht) verfolgt werden können.

4.6.3.1 Strafrecht

Die rechtswidrige und schuldhafte Ablagerung von bestimmten Abfällen (vgl. Wittek 2014) außerhalb zugelassener Abfallentsorgungsanlagen stellt eine Straftat nach § 326 StGB dar. Für die unzulässige Entsorgung von Altfahrzeugen kommt insbesondere die Tatbestandsalternative der Eignung des Abfalls, nach Art, Beschaffenheit oder Menge „nachhaltig ein Gewässer [...] oder den Boden zu verunreinigen oder sonst nachteilig zu verändern“ (§ 326 Abs. 1 Nr. 4 a StGB) in Betracht. Als Tathandlung des § 326 Abs. 1 StGB werden insbesondere das Sammeln, Verwerten, Lagern, Ablagern oder Beseitigen genannt. Wer also ein Altfahrzeug im Wald vergräbt und damit zu entsorgen versucht, erfüllt den Tatbestand des unerlaubten Umgangs mit Abfällen. Andere Handlungen, insbesondere wenn die Betriebsflüssigkeiten aus der Restkarosse/dem Altfahrzeug nicht entfernt wurden, sind im Einzelfall zu beurteilen[190]. Gerade dann, wenn etwa noch Altöl im Fahrzeug verblieben ist, kann die Tat einen Fall der Umweltkriminalität darstellen[191]. Die Strafandrohung liegt bei bis zu 5 Jahren Freiheitsstrafe. Das illegale Verbringen von Abfällen aus Deutschland kann ferner den Tatbestand des § 326 Abs. 2 StGB erfüllen. Gegenstand in § 326 Abs. 2 Nr. 1 StGB sind Abfälle im Sinne des Art. 2 Nr. 1 der VVA. Vom Tatbestand sind damit Verstöße gegen die VVA strafbewehrt, wenn es sich um Abfälle in nicht unerheblicher Menge handelt, und zwar selbst dann, wenn es sich um nicht notifizierungsbedürftige (in der Regel nicht gefährliche) Abfälle handelt (vgl. Kropp 2012). Strafbar (§ 327 Abs. 2 Nr. 1 StGB) ist auch der unerlaubte Betrieb einer der 4. BImSchV unterfallenden genehmi-

[190] OLG Celle, Urt. v. 15.10.2009, NuR 2011, 531 m. Anm. Krell, Das Verschenken eines nicht mehr fahrbereiten Altfahrzeugs und der objektive Tatbestand des § 326 I Nr. 4a StGB, NuR 2011, 487.

[191] Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Ulrich Klinkert vom 31.01.1995 auf die Frage der Abgeordneten Erika Reinhardt (CDU/CSU): „Ist die Bundesregierung mit mir einer Meinung, daß das rechtswidrige Abstellen von Fahrzeugen, in denen noch Reststoffe wie Altöl vorhanden sind, unter den Begriff "Umweltkriminalität" zu subsumieren ist, und welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, gegen diese "Umweltkriminalität" vorzugehen?, BT-Drs. 13/386 vom 03.02.1995, http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/13/003/1300386.asc, Nr. 92 (aufgerufen am 03.02.2015).

gungsbedürftigen Anlage im Sinne des BImSchG, also etwa einer Schredderanlage zur Altfahrzeugverwertung oder einer Abfalllagerungsanlage für Altfahrzeuge[192]. Die oben genannten Umwelttaten nach §§ 326 und 327 StGB können u. a. dann als besonders schwere Fälle einer Umweltstraftat qualifiziert werden (§ 330 StGB), wenn aufgrund der Tat irreparable Umweltschäden eintreten oder aus Gewinnsucht gehandelt wird (§ 330 Abs. 1 Nr. 1 und 4 StGB). Straftaten nach §§ 326, 327 StGB können als Nebenfolge (§ 74a StGB) eine Einziehung z. B. des Tatwerkzeugs nach sich ziehen.

Die Nichtentrichtung der Kraftfahrzeugsteuer ist nach § 370 Abs. 1 Nr. 1 AO i.V.m. §§ 1, 5 KraftStG strafbar.

4.6.3.2 Ordnungswidrigkeitenrecht nach der AltfahrzeugV und sonstigen Normen

Die Verpflichtung nach § 4 der AltfahrzeugV desjenigen, der sich eines Fahrzeuges entledigt, entledigen will oder entledigen muss, dieses ausschließlich einer anerkannten Annahmestelle, einer anerkannten Rücknahmestelle oder einem anerkannten Demontagebetrieb zu überlassen, ist bußgeldbewehrt. D. h., dass ein Verstoß gegen diese Vorschrift ein Ordnungswidrigkeitsverfahren nach sich ziehen kann (§ 11 Abs. 1 Nr. 4 AltfahrzeugV). § 11 Abs. 1 AltfahrzeugV enthält weitere Tatbestände, die als Ordnungswidrigkeit nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG)[193] verfolgt werden können; der Bußgeldrahmen beträgt nach § 69 Abs. 3 i.V.m. § 69 Abs. 1 KrWG bis zu hunderttausend Euro. In Betracht kommt eine Beteiligung des Werkstattinhabers im Sinne von § 14 Abs. 1 OWiG.

Eine Ordnungswidrigkeit nach § 11 Abs. 2 AltfahrzeugV stellt ferner

- das Unterlassen oder das nicht rechtzeitige oder fehlerhafte oder nicht vollständige Ausstellen eines Verwertungsnachweises (§ 11 Abs. 2 Nr. 1 AltfahrzeugV),
- das Ausstellen eines Verwertungsnachweises durch einen nicht anerkannten Demontagebetrieb (§ 11 Abs. 2 Nr. 2 AltfahrzeugV) sowie
- das Beauftragen einer nicht anerkannten Annahme-/Rücknahmestelle (§ 11 Abs. 2 Nr. 3 AltfahrzeugV) dar.
- der fehlende Beleg durch Betreiber von Demontagebetrieben dar, dass die in Nr. 3.2.3.3 Satz 1 des Anhangs zur AltfahrzeugV genannten Anteile verwertet wurden (§ 11 Abs. 2 Nr. 4 AltfahrzeugV).

Die Handlungen sind Ordnungswidrigkeiten im Sinne von § 69 Abs. 2 Nr. 15 KrWG. Sie können mit einer Geldbuße von bis zu 10.000 € geahndet werden (§ 69 Abs. 2 Nr. 15 i.V.m. § 69 Abs. 3 KrWG).

Auch die Verletzung der in § 7 Abs. 1 AltfahrzeugV genannten Mitteilungspflichten durch Unterlassen der Vorlage der Bescheinigung oder eines Überwachungszertifikats oder aber die fehlerhafte, unvollständige oder verspätete Vorlage stellen eine Ordnungswidrigkeit (§ 11 Abs. 2 Nr. 6 AltfahrzeugV) dar, die mit einer Geldbuße von bis zu 10.000,00 € geahndet werden kann (§ 69 Abs. 2 Nr. 15 i.V.m. § 69 Abs. 3 KrWG i.V.m. § 11 Abs. 2 AltfahrzeugV.

Über die AltfahrzeugV hinaus enthalten auch andere Gesetze Bußgeldtatbestände, von denen hier eine Auswahl wiedergegeben wird:

---

[192] Vgl. etwa OLG Köln, Beschl. v. 13.02.1990, 2 Ws 648/39, BeckRS 2014, 08714; Henzler/Pfohl, Der unerlaubte Betrieb von Anlagen zur Lagerung und Behandlung von ausgedienten Kraftfahrzeugen, wistra 2004, 331-335; zu baurechtlichen Fragen vgl. VGH München, Urt. v. 21.12.1999, 2 B 94.1741, BeckRs 1999, 25988.

[193] Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.02.1987 (BGBl. I S. 602), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.07.2016 (BGBl. I S. 1666).

- So kommt ein Ordnungswidrigkeitenverfahren dann in Betracht, wenn als natürliche Person im Zusammenhang mit einer „wilden“ Entsorgung eines Altfahrzeugs gegen Verpflichtungen aus dem Abfallrecht, dem Wasserrecht oder etwa auch dem Naturschutz verstoßen wird.
- § 69 Abs. 1 Nr. 1 KrWG bestimmt die unberechtigte Führung eines Überwachungszeichens durch einen Entsorgungsfachbetrieb (§ 56 Abs. 4 Satz 2 KrWG) als ordnungswidrig.
- Das Abfallverbringungsgesetz sieht in § 18 ebenfalls eine Reihe von Bußgeldtatbeständen vor.
- Das Zollverwaltungsgesetz beschreibt in § 31 Steuerordnungswidrigkeiten.
- Auch das Bauordnungsrecht der Länder normiert Ordnungswidrigkeitentatbestände. So handelt z.B. nach § 80 Abs. 1 Nr. 10 NBauO ordnungswidrig, wer eine Baumaßnahme (etwa einen Abfalllagerplatz) ohne die erforderliche Baugenehmigung (§ 59 Abs. 1 NBauO) oder abweichend von der Baugenehmigung durchführt oder durchführen lässt.

Die sachliche Zuständigkeit für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten liegt regelmäßig bei der Verwaltungsbehörde, die auch für den Vollzug der entsprechenden gesetzlichen Regelung zuständig ist (§ 36 Abs. 1 Nr. 1 OWiG). Die örtliche Zuständigkeit für die Durchführung des Bußgeldverfahrens richtet sich nach § 37 Abs. 1 OWiG. Danach ist die Verwaltungsbehörde örtlich zuständig, in deren Bezirk die Ordnungswidrigkeit begangen oder entdeckt worden ist oder der Betroffene zur Zeit der Einleitung des Bußgeldverfahrens seinen Wohnsitz hat.

4.7 Versicherungsrecht

Versicherungsrechtliche Vorschriften und Pflichten im Zusammenhang mit Altfahrzeugen finden sich zunächst im Fahrzeugzulassungsrecht. Konkret sehen die §§ 23 ff. FZV die Überwachung des Haftpflicht-Versicherungsschutzes der Fahrzeuge vor. § 23 FZV regelt den sogenannten Versicherungsnachweis. So ist nach Abs. 1 der „Nachweis nach § 3 Absatz 1 Satz 2, dass eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht, (...) bei der Zulassungsbehörde durch eine Versicherungsbestätigung zu erbringen. Eine Versicherungsbestätigung ist auch zu erbringen, wenn das Fahrzeug nach Außerbetriebsetzung nach Maßgabe des § 14 Absatz 6 wieder zum Verkehr zugelassen werden soll.“ Das Versicherungsrecht sieht für die faktische Phase der vorübergehenden Außerbetriebsetzung von Kraftfahrzeugen (oben wurde darauf verwiesen, dass § 14 FZV heute nur noch den einheitlichen Vorgang der Außerbetriebssetzung kennt), die länger als zwei Wochen aber nicht länger als achtzehn Monate dauert, die automatische Umwandlung einer uneingeschränkten Fahrzeugversicherung in eine beitragsfreie Ruheversicherung vor[194].

Mit dem Fokus auf Altfahrzeuge ist auf die gesetzliche Verpflichtung des Fahrzeughalters zur Versicherung des Fahrzeugs hinzuweisen. Sie deckt mögliche haftungsrechtliche Schadensersatzansprüche ab, denen man als Folge der Kfz-Benutzung ausgesetzt sein kann. Rechtsgrundlage ist § 1 des sog. Pflichtversicherungsgesetzes(PflVersG)[195]. Weitere übliche Versicherungen im Zusammenhang mit Gebrauchtfahrzeugen sind die Teilkasko- bzw. Fahrzeugteilversicherung, die Vollkasko- bzw. Fahrzeugvollversicherung sowie weitere Versicherungen. Die rechtlichen Vorgaben für Versicherungsverträge ergeben sich aus dem Versicherungsvertragsgesetz[196].

Im Falle eines Totalschadens muss das Wrack (Unfallfahrzeug) abgemeldet werden, wofür die allgemeinen Regeln des Fahrzeugzulassungsrechts (s.o.) gelten. Zuvor erhält der Autoversicherer eine

[194] Thüringer OLG, Urt. vom 13.03.2012, 4 U 151/11, RuS 2012, 331-334 (LS. 2).

[195] Pflichtversicherungsgesetz vom 05.04.1965 (BGBl. I S. 213), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474).

[196] Gesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz – VVG) vom 23.11.2007 (BGBl. I S. 2631); zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.02.2016 (BGBl. I S. 254).

Schadensmeldung, damit er den Schaden versicherungstechnisch abwickeln und das Wrack u.U. besichtigen kann.

Erlischt aus welchem Grund auch immer der Haftpflicht-Versicherungsschutz für ein Fahrzeug, muss die Zulassungsbehörde, die ein amtliches Kennzeichen zugeteilt hat und vom fehlenden Versicherungsschutz erfährt (§ 25 Abs. 1 FZV), das Fahrzeug unverzüglich außer Betrieb setzen (§ 25 Abs. 4 FZV). Hierzu fordert sie den Halter auf, binnen einer knapp zu bemessenden Frist entweder die Kennzeichen entstempeln zu lassen, die Fahrzeugpapiere vorzulegen oder den Nachweis einer neuen Versicherung vorzulegen[197].

Das Versicherungsrecht als Teilgebiet des Wirtschaftsrechts gehört zur Ressortzuständigkeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi). Bestimmte Aufgaben im Bereich der Aufsicht über das Versicherungsgewerbe werden aber auch vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) wahrgenommen. Die privaten und öffentlich-rechtlichen Versicherungsunternehmen, die im Geltungsbereich des Versicherungsaufsichtsgesetzes (VAG[198]) die Privatversicherung betreiben und ihren Sitz in Deutschland haben, stehen, wenn sie bundesweit tätig sind, unter der Aufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) bzw. unter der der Länderaufsichtsbehörden (i.d.R. die Landeswirtschaftsministerien[199]).

4.8 Rechtliche Grundlagen der statistischen Erhebungen

Die rechtlichen Grundlagen für die statistischen Erhebungen sind im Bundesrecht verteilt. Im Folgenden werden die verschiedenen Rechtsgrundlagen beschrieben.

4.8.1 Fahrzeugregister (Bestand, Außerbetriebsetzung, Wiederanmeldung)

Zunächst soll auf die statistischen Erhebungen im Zusammenhang mit dem Fahrzeugregister eingegangen werden.

§ 23 Abs. 2 Satz 1 FZV sieht vor, dass „die Versicherungsbestätigung (...), ausgenommen bei Ausfuhrkennzeichen, vom Versicherer durch eine Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer an die Zulassungsbehörde elektronisch zu übermitteln oder zum Abruf im automatisierten Verfahren durch die Zulassungsbehörde bereitzuhalten“ ist. Im Gegenzug hat die Kfz-Zulassungsstelle gemäß § 24 FZV „den Versicherer zum Zwecke der Gewährleistung des Versicherungsschutzes im Rahmen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung über“ u. a. „die Zuteilung des Kennzeichens“ „zu unterrichten und hierfür die in § 35 genannten Daten, soweit erforderlich, zu übermitteln.“

Eine zentrale Clearingstelle der Versicherer, wie sie etwa in Österreich existiert, gibt es in Deutschland nicht. Dort erhält das Österreichische Statistische Zentralamt (ÖSTAT) die Daten zur Zulassung und zum Fahrzeugbestand seit 1999 nicht mehr von den behördlichen Kfz-Zulassungsstellen (Bezirkshauptmannschaften und Bundespolizeidirektionen) sondern von der zentralen Clearingstelle des Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO) (vgl. Gabriel, Stock und Kanzian 2000, S. 29). Erhebungen wie in Österreich über Lagerbestandsdaten im Gebrauchtfahrzeughandel (vgl. Gabriel, Stock und Kanzian 2000, S. 37) bestehen in Deutschland soweit erkennbar nicht.

---

[197] VG des Saarlandes, Beschl. vom 27.10.2010, 10 L 1817/10, zit. nach juris, Rdnr. 5; siehe auch VG Münster, Gerichtsbescheid vom 01.09,2010, 7 K 454/10, zit. nach juris.; VG München, Urt. vom 28.04.2009, M 23 K 09.1112, zit. nach juris.

[198] Versicherungsaufsichtsgesetz – VAG – vom 01.04.2015 (BGBl. I S. 434), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.07.2016 (BGBl. I S. 1824).

[199] Z. B. in Niedersachsen das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, vgl. Niedersächsisches Versicherungsaufsichtsgesetz (NVAG) vom 28.03.1990 (Nds.GVBl. 1990, S.125), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.12.2010 (Nds.GVBl. Nr.30/2010, S.557).

Ebenfalls nach dem Fahrzeugzulassungsrecht ist das **Fahrzeugregister** (der Kraftfahrzeugzulassungsbehörden) geregelt. Neben den örtlichen Fahrzeugregistern existiert ein zentrales Fahrzeugregister (ZFZR) beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Das ZFZR enthält die von den örtlichen Zulassungsbehörden und ergänzend von den Versicherungsunternehmen übermittelten Fahrzeug- und Halterdaten aller mit Kennzeichen bzw. mit einem Versicherungskennzeichen versehenen Fahrzeuge (z. Zt. ca. 60 Mio. Fahrzeuge). Meldepflichtige Vorgänge sind vor allem Neuzulassungen, Besitzumschreibungen, Außerbetriebsetzungen, Suchvermerke (Hinweise wie z. B. auf Diebstähle oder Rückrufe) und (z. B. bautechnischen) Veränderungen von Kraftfahrzeugen sowie Anhängern. Die genaue Zweckbestimmung des zentralen Fahrzeugregisters (folglich auch des ZFZR) ergibt sich aus § 32 Straßenverkehrsgesetz (StVG[200]).). § 33 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV[201]) sieht die Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt vor. Nach § 35 FZV werden Daten an die Versicherer übermittelt, nach § 36 FZV an die Finanzbehörden (Kfz-Steuer) sowie nach § 37 FZV an Stellen zur Durchführung des Bundesleistungsgesetzes, des Verkehrssicherstellungsgesetzes, des Verkehrsleistungsgesetzes und von Maßnahmen des Katastrophenschutzes: Der Datentransfer des Kraftfahrt-Bundesamtes an die Zulassungsbehörden ist wiederum in § 38 FZV zu finden. Das sogenannte automatisierte Abrufverfahren findet sich in den §§ 39 ff. FZV.

Das KBA veröffentlicht jedes Jahr statistische Zahlen zu den Außerbetriebssetzungen in Deutschland (vgl. KBA o. J. a; KBA o. J. b). Eine **Wiederanmeldungsstatistik** für außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge in Deutschland existiert nicht. Es gibt aber statistische Angaben über die Wiederanmeldung von in Deutschland außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen im Ausland (vgl. KBA 2013b, S. 25), die auf der Grundlage der Richtlinie 1999/37/EG, Artikel 5(2) (REGINA) gesammelt werden[202]. Aus rechtlicher Sicht sind neben dem allgemeinen Vollzugserfordernis keine Qualitätssicherungsvorgaben für die Datenmeldungen vorhanden. Die Hauptzielrichtung dieser Datenbank liegt in der Bekämpfung der internationalen Kriminalität (vgl. KBA 2013c, S. 3), nicht aber im abfallrechtlichen Bereich. Auch der von der EU-Kommission vorgelegte Entwurf einer „Regulation simplifying the transfer of motor vehicles registered in another Member State within the Single Market“[203], der sich noch im Rechtssetzungsverfahren befindet, dient lediglich der Erleichterung des intraeuropäischen Handels im Binnenmarkt einschließlich der rechtssicheren Vergabe temporärer Kennzeichen (vgl. European Parliament 2015a; European Parliament 2015b). Zwar hat er auch für historische Fahrzeuge (Oldtimer) Bedeutung[204]; diese Fahrzeuggruppe steht aber nicht im Fokus dieser Studie zur Datenlücke.

Das Fahrzeugregister (§§ 31, 32 Abs. 1 Nr. 6 StVG) dient auch dem Abfallrecht, konkret werden die Fahrzeugregister zur Speicherung von Daten für Maßnahmen u. a. zur Durchführung des Altfahrzeugrechts geführt. So können nach § 35 Abs. 2 Nr. 1a StVG die Hersteller Auskunft aus dem Fahrzeugregister zu Verwertungsnachweisen verlangen. Die nach § 33 Abs. 1 StVG gespeicherten Fahrzeugdaten und Halterdaten dürfen, wenn dies für die Zwecke nach § 32 Abs. 2 jeweils erforderlich ist,

[200] In der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.05.2016 (BGBl. I S. 1217).

[201] Vom 03.02.2003 (BGBl. I S. 139), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.07.2016 (BGBl. I S. 1679).

[202] Information exchange between Member States on re-registrations based on Council Directive 1999/37/EC of 29 April 1999 on the registration documents for vehicles (Art. 9). Vgl. auch die “Interpretative communication on procedures for the registration of motor vehicles originating in another Member State, SEC(2007)169 final, OJ C 68, 24.3.2007.

[203] COM(2012)164 final – 2012/0082 (COD

[204] Federation International Vehicules Anciens (2015); vgl. zum Test der Straßentauglichkeit und der Erweiterung nationaler elektronischer Register durch Richtlinie 2014/46/EU, die als Teil des sog. „Roadworthyness Package“ die Richtlinie 1999/37/EG geändert hat.

an Fahrzeughersteller und Importeure von Fahrzeugen sowie an deren Rechtsnachfolger zur Überprüfung der Angaben über die Verwertung des Fahrzeugs nach dem Altfahrzeugrecht übermittelt werden.

Dem KBA ist es nach § 37 StVG nur unter ganz bestimmten Bedingungen erlaubt, Daten an öffentliche Stellen (insbesondere Behörden) anderer Staaten zu übermitteln. Konkret geht es um die Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten. So darf das KBA die entsprechenden Daten an diese Stellen nur übermitteln, soweit dies

a) für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs,
b) zur Überwachung des Versicherungsschutzes im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung,
c) zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs oder
d) zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder sonst mit Kraftfahrzeugen, Anhängern, Kennzeichen oder Fahrzeugpapieren, Fahrerlaubnissen oder Führerscheinen stehen,

erforderlich ist.

Die Übermittlung der Fahrzeug- und Halterdaten an private Stellen bzw. Dritte zur Verfolgung von Rechtsansprüchen ist ebenfalls aus Gründen des Datenschutzes nach § 39 Abs. 1 StVG in Gestalt einer einfachen Registerauskunft nur zulässig, wenn der potentielle Datenempfänger in der Regel unter Angabe des betreffenden Kennzeichens darlegt, dass er die Daten zur Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung oder zur Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr oder zur Erhebung einer Privatklage wegen im Straßenverkehr begangener Verstöße benötigt.

4.8.2 Abfallstatistiken

Für die Praxis der Datenerhebung über den Verbleib von Altfahrzeugen von Relevanz ist das **Umweltstatistikgesetz** (UStatG[205]). Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 UStatG werden bei den Betreibern von zulassungsbedürftigen Anlagen, in denen Abfälle entsorgt werden, Erhebungen über die Abfallentsorgung (u. a. Abfallinput und -output) durchgeführt. Die Auskunftspflicht ergibt sich aus § 14 Abs. 1 UStatG i.V.m. § 15 BStatG. Die Verletzung dieser Auskunftspflicht z. B. durch die Nichterteilung einer Auskunft ist nach § 23 Abs. 1 i.V.m. § 15 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 und 5 Satz 1 BStatG eine Ordnungswidrigkeit und mit bis zu fünftausend Euro bußgeldbewehrt. Dabei kommt es nicht darauf an, ob die Demontagebetriebe und Schredderanlagen auch tatsächlich anerkannt sind; es reicht die Zulassungsbedürftigkeit.

Eine über die genannte Meldepflicht der anerkannten Demontagebetriebe und Schredderanlagen hinausgehende Meldepflicht existiert nur insoweit, als sich § 3 Abs. 1 Nr. 1 UStatG nicht auf Betreiber von zugelassenen Anlagen, sondern vielmehr auf Betreiber von zulassungsbedürftigen Anlagen bezieht. Es kommt folglich nicht darauf an, ob die Anlagen tatsächlich zugelassen (bzw. anerkannt) sind. Folgerichtig unterliegen andere Personen, die abseits zulassungsbedürftiger Anlagen illegal Altfahrzeuge demontieren (z. B. Demontage von Altfahrzeugen in einer nicht als Demontagebetrieb

[205] Umweltstatistikgesetz vom 16.08.2005 (BGBl. I S. 2446), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26.07.2016 (BGBl. I S. 1839).

anerkannten Kfz-Werkstatt) theoretisch einer umweltstatistischen Meldepflicht[206]. Diese nicht zugelassenen Betriebe (z. B. nicht als Demontagebetriebe anerkannte Kfz-Werkstätten) sind zulassungsbedürftig und somit nach UStatG i.V.m. BStatG auskunftspflichtig. Etwas anders gilt lediglich für „Hobby-Hinterhofschrauber". Voraussetzung hierfür wäre allerdings, dass diese keine Anlage betreiben und trotzdem illegal Altfahrzeuge demontieren.

Die Kontaktdaten aller anerkannten Altfahrzeugentsorgungsanlagen werden zentral von der sog. **Gemeinsamen Stelle Altfahrzeuge** der 16 Bundesländer (GESA) gesammelt (§ 7 Abs. 2a der AltfahrzeugV). Alle Sachverständigen sind verpflichtet, der Gemeinsamen Stelle Altfahrzeuge die von ihnen anerkannten Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung von Altfahrzeugen zu melden. Die GESA sammelt jedoch keine Altfahrzeug-Daten oder Statistiken, sie führt nur die Liste der anerkannten Betriebe.

4.8.3 Exportbezogene Statistiken

Im Bereich des Exportes von Fahrzeugen ist zwischen Verbringung von Deutschland in andere EU-Mitgliedstaaten sowie der Ausfuhr in Staaten außerhalb des Zollgebietes der EU zu differenzieren:

1. Mit der Vollendung des Binnenmarktes erfolgen die statistischen Meldungen über Warenflüsse (u. a. auch Gebrauchtfahrzeuge) über die Umsatzsteueranmeldung und nicht mehr wie früher über die durch die Zollbehörden gespeiste Außenhandelsstatistik. Zum Einsatz kommt die Intrahandels-Daten-Erfassungs-Software (IDES). Die sogenannte Innergemeinschaftliche Handelsstatistik (ICTS) fußt auf der EG-Verordnung Nr. 638/2004 über die Gemeinschaftsstatistiken des Warenverkehrs zwischen Mitgliedstaaten sowie den EG-Verordnungen Nr. 1901/2000 und Nr. 1917/2000 (GrundVO)[207]. Die Meldepflicht besteht in Deutschland gemäß Artikel 7 GrundVO in Verbindung mit § 18 Absatz 1 und § 15 BStatG gegenüber dem Statistischen Bundesamt.
2. Befreit von der Meldepflicht sind in Deutschland umsatzsteuerpflichtige Unternehmen, deren Versendungen in andere EU-Mitgliedstaaten bzw. Eingänge den Wert von 500.000 Euro im Vorjahr nicht überschritten haben. Das Statistische Bundesamt erstellt aus den einzelnen Intrastat-Meldungen die sog. Intrahandelsstatistik (vgl. Handelskammer Hamburg 2013; Destatis, Leitfaden zur Intrahandelsstatistik, 2016). Eurostat veröffentlicht die sogenannte Eurostat-Comext-Datenbank (intra-EU27Handel) (vgl. Merz und Mehlhart 2012, S. 3).
3. Für Ausfuhren in Staaten außerhalb des Zollgebietes der EU greift die beim Statistischen Bundesamt in Wiesbaden geführte **Außenhandelsstatistik** (vgl. Destatis 2013). Rechtsgrundlagen sind die Verordnung (EG) Nr. 471/2009[208] i. V. m. Verordnung (EU) Nr. 92/2010[209] und Verordnung

[206] Zur Frage der Zulässigkeit der umsatzsteuerrechtlichen Differenzbesteuerung nach § 25a UStG vgl. FG Münster v. 27.4.1999, 15 K 7988/98 U; FG Berlin-Brandenburg Urteil vom 01.10.2015 – 7 K 7183/13; beim EuGH ist das Verfahren C-471/15 anhängig.

[207] Verordnung (EG) Nr. 638/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31.03.2004 über die Gemeinschaftsstatistiken des Warenverkehrs zwischen Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3330/91 des Rates (ABl. L 102 vom 07.04.2004, S. 1) – GrundVO, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 659/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.05.2014 (ABl. L 189 vom 27.6.2014, S. 128).

[208] Verordnung (EG) Nr. 471/2009 des europäischen Parlaments und des Rates vom 06.05.2009 über Gemeinschaftsstatistiken des Außenhandels mit Drittländern und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1172/95 des Rates vom 06.05.2009, Nr. L 152/23 vom 16.06.2009.

[209] Verordnung (EU) Nr. 92/2010 der Kommission vom 02.02.2010 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 471/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über Gemeinschaftsstatistiken des Außenhandels mit Drittländern hinsichtlich des Datenaustauschs zwischen den Zollbehörden und den nationalen statistischen Stellen, der Erstellung von Statistiken und der Qualitätsbewertung, Nr. L 31/4 vom 03.02.2010.

(EU) Nr. 113/2010[210], das Bundesstatistikgesetz[211], das Außenhandelsstatistikgesetz[212] sowie die Außenhandelsstatistik-Durchführungsverordnung[213]. Datengrundlage sind die „Daten aus den bei den Zollstellen im Rahmen des IT-Verfahrens ATLAS oder papiergestützt eingehenden Zollanmeldungen, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 (Zollkodex) und seiner Durchführungsbestimmungen abgegeben werden“ (Zoll 2014).

In ATLAS findet der Nachrichtenaustausch zwischen verschiedenen Untersystemen statt. Eines der Teilsysteme ist die Ausfuhranwendung Automated Export System (AES), das die automatisierte Datenübergabe ermöglicht (vgl. Zoll 2014).

Die Daten der Außenhandelsstatistik werden vom Statistischen Bundesamt an Eurostat weitergegeben, um europaweite Statistiken erstellen zu können.

In der Außenhandelsstatistik werden nach § 20 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Statistik des grenzüberschreitenden Warenverkehrs (AHStatDV[214]) auf Kraftfahrzeuge bezogene Verkaufsvorgänge der Angehörigen der ausländischen Streitkräfte in Deutschland besonders erfasst. Nach § 20 Abs. 2 AHStatDV gilt: „Werden ausländische Waren, die von den ausländischen Streitkräften sowie ihren Mitgliedern selbst eingeführt oder von ihnen als Nichtgemeinschaftswaren im Erhebungsgebiet erworben worden sind, an andere Personen veräußert und durch diese ausgeführt, so sind sie als Ausfuhr aus dem freien Verkehr mit dem Zusatz "ausländische Streitkräfte" anzumelden“. Solche erworbenen Fahrzeuge, die im Inland stationiert sind und den Entsendestaaten unterstehen, sind vereinfacht gesagt durch die Umsatzsteuerbefreiung der Lieferungen und sonstigen Leistungen an die im Inland stationierten ausländischen Truppen und deren ziviles Gefolge nach Art. 67 Abs. 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut (NTS-ZA)[215] begünstigt (vgl. BMF 2004). Den Stationierungsstreitkräften obliegt nach Art. 10 Abs. 1 NTS-ZA selbst die Zulassung von Fahrzeugen, die durch sie oder ihr ziviles Gefolge genutzt werden: „Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger einer Truppe, eines zivilen Gefolges, ihrer Mitglieder und von deren Angehörigen können von den Behörden der Truppe registriert und zugelassen werden.“ Art. 10 Abs. 1ter NTS-ZA sieht vor, dass die deutschen Behörden verlangen können, dass die Zulassungen nach den Absätzen (1) und (1bis) von den Behörden der Truppe den zuständigen deutschen Behörden zur dortigen Erfassung mitgeteilt werden. Einzelheiten, insbesondere welche Zulassungsdaten mitzuteilen sind, werden zwischen den

[210] Verordnung (EU) Nr. 113/2010 der Kommission vom 09.02.2010 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 471/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über Gemeinschaftsstatistiken des Außenhandels mit Drittländern hinsichtlich der Abdeckung des Handels, der Definition der Daten, der Erstellung von Statistiken des Handels nach Unternehmensmerkmalen und Rechnungswährung sowie besonderer Waren oder Warenbewegungen, Nr. L 37/1 vom 10.2.2010.

[211] Bundesstatistikgesetz vom 22.01.1987 (BGBl. I S. 462, 565), zuletzt geändert durch Gesetz vom das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21.07.2016 (BGBl. I S. 1768).

[212] Außenhandelsstatistikgesetz (AHStatG) in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 7402-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474).

[213] Außenhandelsstatistik-Durchführungsverordnung (AHStatDV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.07.1994 (BGBl. I S. 1993), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474).

[214] Außenhandelsstatistik-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.07.1994 (BGBl. I S. 1993), zuletzt geändert durch Artikel 300 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474).

[215] Zusatzabkommen zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen vom 03.08.1959 (BGBl. 1961 II S. 1218), zuletzt geändert durch NATO-Truppenstatut-Zusatzabkommen-ÄndAbk vom 28.09.1994 (BGBl. II S. 2598); vgl. auch das Gesetz zum NATO-Truppenstatut und zu den Zusatzvereinbarungen (NATOTrStatVtrG) vom 18.08.1961 (BGBl. III 57-1), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474).

deutschen Behörden und den Behörden der Truppe vereinbart. Artikel 11 NTS-ZA fordert die Haftpflichtversicherung für private KFZ, Anhänger und Luftfahrzeuge des betroffenen Personenkreises.

Beim Umweltbundesamt wird ferner die **Abfallverbringungsstatistik** geführt, bei der es sich um eine Umweltstatistik handelt. Rechtsgrundlage der Datenerhebung ist § 4 Nr. 2 Umweltstatistikgesetz (UStatG).

4.8.4 Diebstahlstatistik

Eine Statistik über die Zahl der jährlich in Deutschland gestohlenen und möglicherweise illegal exportierten Fahrzeuge existiert insoweit, dass die deutsche Versicherungswirtschaft die kaskoversicherten Fahrzeuge erfasst (GDV 2014). Eine rechtliche Verpflichtung dazu besteht soweit ersichtlich nicht.

Mit einem anderen Fokus werden Pkw-bezogene Straftaten in der polizeilichen Kriminalstatistik erfasst. Rechtsgrundlage für sie ist auf Bundesebene das Gesetz über das Bundeskriminalamt und die Zusammenarbeit des Bundes und der Länder in kriminalpolizeilichen Angelegenheiten – Bundeskriminalamtgesetz (BKAG[216]) (s. dort § 2 Abs. 6 Nr. 2). Das Bundeskriminalamt geht davon aus, dass im Jahr 2014 gemäß der INPOL-Sachfahndung 18.549 auf Dauer entwendete Pkw registriert wurden (vgl. BKA 2015)[217]. Das BKA betont, dass die Fallzahlen seit 2009 generell „weiterhin auf einem stabilen hohen Fallzahlenniveau“ (ebd., S. 12) liegen.

Eine Statistik über wiederaufgefundene und wiederangemeldete Fahrzeuge wird nicht geführt.

4.9 Datenschutzrecht

Die Fragestellung besteht darin, ob es Regelungen gibt, die den Umgang mit Daten beim Umgang mit Kfz ausgestalten. Insbesondere ist zu prüfen, ob datenschutzrechtliche Hindernisse erkennbar sind, die den Umgang mit Daten regulieren bzw. erschweren, mit denen der Verbleib des Kfz identifiziert werden kann.

4.9.1 Anknüpfungspunkt Fahrzeugidentifikationsnummer

Durch die Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18.12.1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern[218] wurde angesichts der technischen Entwicklung ein europaweit einheitliches System der Fahrzeugidentifikationsnummern (FIN) eingeführt, das die bis dahin übliche freie Vergabe von Fahrgestellnummern ersetzt hat. Die europäischen rechtlichen Regelungen wurden durch die Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission vom 11.01.2011 über die Typgenehmigung des gesetzlich vorgeschriebenen Fabrikschilds und der Fahrzeug-Identifizierungsnummer für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit aktualisiert und präzisiert.

Nach deutschem Recht ist der Hersteller eines Fahrzeugs verpflichtet, an einem in den Verkehr gebrachten Fahrzeug die FIN anzubringen (§ 59 Abs. 1 Nr. StVZO). Diese FINs, so § 33 Abs. 1 Nr. 1 StVG

[216] Bundeskriminalamtgesetz (BKAG) vom 07.07.1997 (BGBl. I S. 1650), geändert durch Gesetz vom 26.07.2016 (BGBl. I S. 1818).

[217] Zum Vergleich: Die Zahl der 2014 entwendeten Lkw betrug 1.524.

[218] Amtsblatt Nr. L 024 vom 30/01/1976 S. 0001 – 0005.

i.V.m. § 47 Abs.1 Nr.1 StVG[219], werden im vom KBA geführten Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeichert.

Anhand der FIN ist es möglich, lückenlos den Lebensweg („die Historie“) eines Neufahrzeugs über das Gebrauchtfahrzeug bis hin zum Verbleib eines Altfahrzeuges zu rekonstruieren und damit möglichst die Datenlücke beim Verbleib von Fahrzeugen zu schließen. Weil die Fahrzeuge von Personen genutzt werden, stellt sich die rechtliche Frage, ob die Erhebung und die Verwendung personenbezogener Daten in diesem Zusammenhang des Lebens eines Fahrzeugs zulässig ist.

Bei der weiteren Prüfung wird zwischen den Akteuren differenziert, also ob nicht-staatliche Stellen oder staatliche Stellen mit den Daten umgehen.

4.9.2 Erhebung der Fahrzeugidentifikationsnummer durch die Wirtschaft

Seit April 2011 haben diverse Autohaftpflichtversicherer zivilrechtliche Verträge mit einer Auskunftei der Versicherungswirtschaft[220], die das Hinweis- und Informationssystem (HIS) aufgebaut hat. Die Versicherungen teilen im Falle von gemeldeten Unfallschäden sowohl das Kfz-Kennzeichen als auch die Fahrzeugidentifikationsnummer mit. Hintergrund ist der Versuch, Versicherungsbetrügereien durch mehrfache Abrechnungen (auf Gutachtenbasis) von (u. U. fingierten) Unfällen bei verschiedenen Versicherern zu bekämpfen[221].

Zu der Frage der Rechtmäßigkeit der Übertragung sowohl der FIN als auch der amtlichen Kennzeichen an die Betreiberfirma des Auskunftssystems haben mehrere Gerichte über Löschungsbegehren entschieden[222]. Interessant für den Kontext dieses Forschungsprojektes ist dafür zunächst die Frage**, ob es sich bei an sich gerätebezogenen Kfz-Kennzeichen und der Fahrzeugidentifikationsnummer um personenbezogene Daten handelt**. Nur dann ist das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG[223]) anwendbar.

§ 3 Abs. 1 BDSG definiert wie z. B. auch § 3 Abs. 1 des Niedersächsischen Datenschutzgesetzes[224] personenbezogene Daten als „Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmten oder bestimmbaren natürlichen Person“. Ausführlicher ist Art. 2 lit. a der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutzrichtlinie). Er definiert als personenbezogene Daten „alle Informationen über eine bestimmte oder bestimmbare natürliche Person“ (“betroffene Person”). Als bestimmbar wird eine Person angesehen, die direkt oder indirekt identifiziert werden kann, insbesondere durch Zuord-

[219] Vom 29.10.1987 bis zum 28.02.2007 galt die Fahrzeugregisterverordnung (FRV) v. 20.10.1987 (BGBl. I S. 2305); zuletzt geändert durch Artikel 98 G. v. 21.06.2005 (BGBl. I S. 1818); aufgehoben durch Artikel 12 der Verordnung v. 25.04.2006 (BGBl. I S. 988).

[220] informa Insurance Risk and Fraud Prevention GmbH, Baden-Baden.

[221] Vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (Hrsg.), Hinweis- und Informationssystem der deutschen Versicherer – HIS. Was es ist und was es leistet, Berlin 2016, http://www.gdv.de/wp-content/uploads/2016/07/HIS_Infoblatt_lang_Internet_Neu_2016.pdf.

[222] VG Kassel, Urteil v. 07.05.2013 – 435 C 584/13, https://openjur.de/u/624274.html; AG Coburg, Urt. 7.11.2012, 12 C 179/12, veröffentlicht unter https://www.kanzlei-hoenig.de/wp-content/uploads/2013/07/ag_coburg_his_loeschung.pdf; AG Pforzheim, Urt. v. 03.02.2014 - 3 C 368/13.

[223] Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.01.2003 (BGBl. I S. 66), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.02.2015 (BGBl. I S. 162).

[224] Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) in der Fassung vom 29.01.2002 (Nds. GVBl. S. 22), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.12.2012 (Nds. GVBl. S. 589).

nung zu einer Kennnummer oder zu einem oder mehreren spezifischen Elementen, die Ausdruck ihrer physischen, physiologischen, psychischen, wirtschaftlichen, kulturellen oder sozialen Identität sind[225].

Bei der Speicherung im Hinweis- und Informationssystem (HIS) sind in der Datei keine Daten gespeichert, die unmittelbar den Kläger bestimmen, sondern lediglich solche Merkmale des von ihm zum Zeitpunkt des Verkehrsunfalls gehaltenen Pkws. Der Halter ist weder mit seinem Namen noch mit sonstigen persönlichen Merkmalen gespeichert. Dennoch kann der Halter als Person indirekt über die FIN bestimmt werden[226]. Gleiches gilt für das Kfz-Kennzeichen. Die Bestimmbarkeit, die hier relevant ist (vgl. Dammann 2011), ist nicht als völlig unwahrscheinlich ausgeschlossen. Auf den dafür erforderlichen Aufwand (Anfrage beim KBA oder bei der örtlichen Kfz-Zulassungsstelle) wird hingewiesen. Die Notwendigkeit, ein öffentliches Interesse darlegen zu müssen, kommt es an dieser Stelle richtigerweise nicht an (a. A. AG Kassel[227]). Somit sind sowohl das Kfz-Kennzeichen als auch die FIN personenbeziehbare Daten.

Die Anschlussfrage ist, ob **eine unzulässige Speicherung** vorliegt. Nur dann kann ein Löschungsanspruch im Bereich der Speicherung nichtöffentlicher Stellen (§ 35 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 BDSG) die Folge sein. Wenn allerdings die Einmeldung der personenbezogenen Daten (§ 28 Abs. 1 Nr. 2 BDSG) bei der Auskunftei und die geschäftsmäßige Speicherung gesetzlich erlaubt sind (§ 4 Abs. 1 BDSG), hat das Löschungsbegehren keinen Erfolg. Eine Grundlage für die Speicherung der konkreten Fahrzeugdaten ergibt sich hier aus § 29 Abs. 1 Nr. 1BDSG. Die Norm ist gemäß § 27 BDSG anwendbar, weil die Erhebung der FIN als personenbezogene Daten durch nichtöffentliche Stellen unter Einsatz von Datenverarbeitungsanlagen verarbeitet, genutzt oder dafür erhoben werden oder die Daten in oder aus nicht automatisierten Dateien verarbeitet, genutzt oder dafür erhoben werden. Demnach ist die Speicherung personenbezogener Daten zum Zweck der Übermittlung dann zulässig, wenn kein Grund zur Annahme schutzwürdiger Interessen des Betroffenen am Ausschluss von Erhebung und Speicherung

---

[225] Zur Frage, ob (zumindest dynamische IP-Adressen) personenbezogene Daten im Sinne des Datenschutzrechtes sind oder nicht vgl. den Vorlagebeschluss des BGH (Beschluss vom 28.10.2014, Az.: VI ZR 135/13) an den Europäischen Gerichtshof ((Rechtssache C-582/14). Der zuständige Generalanwalt Campos Sánchez-Bordona hat in seinem Schlussantrag vom 12.05.2016 die Frage bejaht, die Speicherung durch Webseitenbetreibern unter Umständen jedoch für legitim gehalten. Vgl. auch Herbst, Was sind personenbezogene Daten?(NVwZ 2016, 902 (903).

[226] AG Coburg, Urt. 07.11.2012, 12 C 179/12, veröffentlicht etwa unter http://www.kanzlei-hoenig.de/wp-content/uploads/2013/07/ag_coburg_his_loeschung.pdf (aufgerufen am 26.01.2016).

[227] AG Kassel, Urteil v. 07.05.2013 – 435 C 584/13: „[...] es fehlt bereits an der Speicherung personenbezogener Daten des Klägers im Sinne des § 3 BDSG. Solche Daten liegen nur dann vor, wenn sie sich auf eine konkrete bestimmte Person oder jedenfalls auf eine bestimmbare Person beziehen. Die hier klägerseits benannten Daten, wie sie auch in dem von der Beklagten vorgelegten Speicherauszug Bl. 91 d.A. enthalten sind, nennen keine, die unmittelbar den Kläger bestimmen. Er ist weder mit seinem Namen noch mit sonstigen persönlichen Merkmalen gespeichert. Gespeichert sind lediglich Merkmale des von ihm im Zeitpunkt des Verkehrsunfalls gehaltenen Pkw.
Diese ermöglichen aber nicht, seine Person zu bestimmen, so dass es auch an Daten einer bestimmbaren Person mangelt. Die Bestimmbarkeit einer Person liegt dann vor, wenn die speichernde Stelle mittels der bei ihr vorhandenen Kenntnisse, Mittel, Möglichkeiten und verfügbaren Hilfsmitteln ohne unverhältnismäßigen Aufwand den Bezug zur gesuchten Person herstellen können (Gola/Schomerus, § 3 BDSG Rdnr. 10). Daran fehlt es hier. Gespeichert sind ein Kfz-Kennzeichen [...] sowie die Fahrzeugidentifikationsnummer. Vorliegend fehlt es an jeglichen Anhaltspunkten, dass die Beklagte oder die im Antrag genannte Firma, die das mit den Daten versehene Informationssystem betreibt, in der Lage wären, mit eigenen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln daraus den Kläger als Halter zu rekonstruieren. Jedenfalls hat der Kläger nicht dargetan, dass dies möglich sein soll. Das Gericht verkennt nicht, dass mit diesen Daten über das Kraftfahrt-Bundesamt oder die örtliche Kfz-Zulassungsstelle weitere Daten zu erfragen sind. Dies erfordert jedoch einen Zusatzaufwand und bei den genannten Stellen die Darlegung des die Abfrage erlaubenden besonderen Interesses. Hierbei handelt es sich nicht mehr um einen nicht unverhältnismäßigen Aufwand.“

vorliegt. Das AG Kassel und auch der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit[228] sowie der baden-württembergische Datenschutzbeauftragte[229] haben ein berechtigtes Interesse daran angenommen, die erhobenen Daten zu speichern und gegebenenfalls angeschlossenen Versicherungsunternehmen weiterzuleiten. Das System diene dem Interesse der Versichertengemeinschaft. So könnten Fälle leichter bearbeitet werden, in denen eine unberechtigte Inanspruchnahme von Kfz-Haftpflicht- bzw. -Kaskoversicherungen in Frage stehe, nachdem ein Schadensfall lediglich fiktiv, d. h. ohne Vorlage einer konkreten Reparaturkostenrechnung reguliert worden ist. Die Speicherung der Daten beeinträchtige den Rechtskreis der betroffenen Person nicht (vgl. Gola, Klug und Körffer 2010, § 29 BDSG, Rdnr. 10; 12). Entscheidend sei die Bezugnahme auf das Fahrzeug und nicht auf die Person des Halters, um ermitteln zu können, ob dieses bereits einmal einem vergleichbaren Schaden zuvor erlitten hat.

Diese Sichtweise ist vom Landgericht Kassel bestätigt worden[230]. Das Gericht verneinte einen Anspruch auf Löschung der übermittelten und gespeicherten HIS-Daten aus § 35 BDSG nach einem Verkehrsunfall. Die Speicherung von Daten in der HIS-Datei von z. B. Kfz-Kennzeichen und Fahrzeugidentifikationsnummer nach einem Verkehrsunfall verstoßen nicht gegen § 29 Abs. 1 Nr. 2 BDSG.

> *„Unabhängig davon, ob es sich bei den gespeicherten Daten um personenbezogene Daten handelt ist die Speicherung der Daten zulässig, wenn dies nach dem Gesetz erlaubt ist und kein Grund zu der Annahme besteht, dass der Betroffene ein schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Erhebung, Speicherung oder Veränderung der Daten hat. Insoweit ist eine einzelfallbezogene Interessenabwägung nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zwischen dem Persönlichkeitsrecht des Betroffenen und des Stellenwertes, den die Offenlegung und Verwendung der Daten für ihn hat, gegen die Interessen der speichernden Stelle und der Dritten, für deren Zwecke die Speicherung erfolgt, vorzunehmen. Dabei ist das Interesse des Betroffenen als gering einzustufen, wenn es sich bei dem Datensatz nicht um besonders sensible Daten handelt und ein Versicherungsunternehmen aus den Daten keine Erkenntnisse über die Risikobeurteilung gewinnen kann, weil keine Haftungsquoten hinterlegt werden.“*[231]

Das LG Kassel sah das besondere Interesse der Kfz-Versicherungswirtschaft daran, betrügerische Machenschaften durch die mehrfache Abrechnung ein und desselben Schadens auf Gutachtenbasis zu verhindern.

Um die geschilderten rechtlichen Zweifelsfragen abseits von Rechtsstreitigkeiten in einer für die Praxis belastbaren Weise zu klären, hat sich der Verband der Automobilindustrie (VDA) mit den Datenschutzbehörden des Bundes und der Länder Anfang 2016 auf eine freiwillige Vereinbarung geeinigt (vgl. VDA 2016). Inhalt der Einigung ist zunächst die Grundsatzposition, dass Daten, die in einem Fahrzeug anfallen, als personenbezogen gelten, sobald sie mit der Fahrzeugidentifikationsnummer

---

[228] Vom 10.12.2012, abgedruckt bei https://fragdenstaat.de/anfrage/his-auskunftssystem-der-versicherungswirtschaft/ (aufgerufen am 26.01.2016).

[229] Der Landesbeauftragte für den Datenschutz (Hrsg.), Datenschutzrechtliche Hinweise zum HIS, (Stand 1.6.2012), veröffentlicht unter https://fragdenstaat.de/files/foi/6310/2012-10-26-ld-bw-gesamt.pdf (aufgerufen am 26.01.2016).

[230] LG Kassel, Urteil vom 25. Februar 2014 – 1 S 172/13 –, juris Zitiervorschlag, Schaden-Praxis 2014, 208-210 = DAR 2014, 391-394, NJW-RR 2014, 854-857.

[231] LG Kassel, Urteil vom 25. Februar 2014 – 1 S 172/13 –, juris Zitiervorschlag, Schaden-Praxis 2014, 208-210 = DAR 2014, 391-394, NJW-RR 2014, 854-857.

oder dem Kfz-Kennzeichen verknüpft sind[232]. Dabei wird nun nicht mehr danach unterschieden, um welche Daten es sich konkret handelt. Hinsichtlich der Zulässigkeit der Datenerhebung und -verarbeitung wird allgemein auf die sich aus dem Gesetz ergebenden Maßstäbe und Anforderungen verwiesen: So „kann sich (die Zulässigkeit) insbesondere aus § 28 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 oder 2 BDSG, §§ 11 ff. Telemediengesetz oder aus einer Einwilligung ergeben, die den Voraussetzungen des § 4a BDSG genügt“ (vgl. VDA 2016).

Das bedeutet im Ergebnis, dass beim Erfassen der FIN in einer Werkstatt bzw. einem Demontagebetrieb oder Schredder oder einer anderen Verwendung der FIN beim Übergang eines Gebrauchtfahrzeugs zum Altfahrzeug ein Schutz der personenbezogenen Daten erforderlich ist. Die auslesende Stelle oder die mit der FIN operierende Stelle müssen die Erhebung bzw. die Verwendung rechtfertigen, also über gesetzliche Rechtfertigungstatbestände oder Einwilligung.

Regelmäßig wird der Fahrzeughalter der Erhebung oder Verwendung seiner FIN nicht zustimmen, so dass die rechtfertigende Einwilligung nach §§ 4, 4a BDSG nicht vorliegen wird. Auch die Erhebung für die Durchführung von eigenen Vertragszwecken mit dem Kunden (§ 28 Abs. 1 Nr. 1 BDSG) wird mit Blick auf die Altfahrzeugentsorgung regelmäßig nicht vorkommen. Allenfalls wäre das dann der Fall, wenn man die Rücknahmepflicht nach § 3 Abs. 1 Satz1 der AltfahrzeugV, wonach Hersteller von Fahrzeugen verpflichtet sind, alle Altfahrzeuge ihrer Marke vom Letzthalter zurückzunehmen, auch als diesem gegenüber bestehende vertragsrechtliche Pflicht definieren würde. Es handelt sich aber bei der Pflicht nach der AltfahrzeugV um eine öffentlich-rechtliche Pflicht des Herstellers. Seine Produktverantwortung besteht lediglich gegenüber dem Staat bzw. dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger.

Es kommt daher allein auf die Frage an, ob eine etwaige Rechtfertigung zur Wahrung berechtigter Interessen der verantwortlichen Stelle vorliegen kann (§ 28 Abs. 1 Nr. 2 BDSG). Das setzt die gleichzeitige Annahme voraus, dass das schutzwürdige Interesse des Betroffenen an dem Ausschluss der Verarbeitung oder Nutzung nicht überwiegt. Insoweit kommt es auf den Zweck der Erhebung und Verwendung der personenbezogenen Daten (hier der FIN) an. Wie oben bereits ausgeführt, ist nach der Rechtsprechung ein berechtigtes Interesse an der Erhebung und geschäftsmäßigen Weitergebe der FIN an eine Datenbank der Wirtschaft, hier das Hinweis- und Informationssystem (HIS) der informa Insurance Risk and Fraud Prevention GmbH (einer Auskunftei der Versicherungswirtschaft), zulässig.

4.9.3 Erhebung der Fahrzeugidentifikationsnummer durch die Behörden

Abschließend soll noch auf die Erhebung und Weiterverwendung der FIN durch die Behörden als staatliche Stellen (§ 2 Abs. 2 BDSG) eingegangen werden. Das KBA ist verantwortliche Stelle im Sinne einer Stelle, die personenbezogene Daten für sich selbst erhebt, verarbeitet oder nutzt oder dies durch andere im Auftrag vornehmen lässt (§ 2 Abs. 1 BDSG). Die Zulässigkeit der Datenerhebung, -verarbeitung oder -nutzung von personenbezogenen Daten richtet sich bei öffentlichen Stellen nach § 12 ff. BDSG. Neben der Speicherung der FINs beim KBA als Bundesbehörde (§ 33 Abs. 1 Nr. 1 StVG

[232] Die Passage in der Gemeinsamen Erklärung lautet „Personenbezogenheit: Bei der Nutzung eines modernen Kraftfahrzeugs wird permanent eine Vielzahl von Informationen erzeugt und verarbeitet. Insbesondere bei Hinzuziehung weiterer Informationen können die anfallenden Daten auf den Halter oder auch auf den Fahrer und Mitfahrer zurückführbar sein und Informationen über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmbaren Person enthalten. Die bei der Kfz-Nutzung anfallenden Daten sind jedenfalls dann personenbezogen im Sinne des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG), wenn eine Verknüpfung mit der Fahrzeugidentifikationsnummer oder dem Kfz- Kennzeichen vorliegt.“

i.V.m. § 4 Abs. 1 BDSG) in Gestalt des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) erfolgen beim Bund derzeit keine anderen Nutzungen der FIN-Daten[233].

Mit Blick auf die Altfahrzeugverwertung geht es um die Nutzbarkeit der Daten durch die Abfallbehörden als Landesbehörden (§ 2 Abs. 2 BDSG). Soweit die Länder das Kreislaufwirtschaftsgesetz als Bundesgesetz ausführen und kein spezielles Landesdatenschutzrecht gilt, sind die §§ 12 ff. BDSG anwendbar. Wird etwa ein außerhalb zugelassener Abfallentsorgungsanlagen entsorgtes Altfahrzeug aufgefunden, verfolgt die Abfallbehörde anhand der FIN das Altfahrzeug zum letzten Halter zurück. Die Datenübermittlung durch das KBA richtet sich nach § 15 BDSG (Datenübermittlung an öffentliche Stelle). Die eigentliche Nutzung durch die Abfallbehörde stellt eine Datennutzung nach § 3 Abs. 5 BDSG dar, die nach § 4 Abs. 1 BDSG zulässig sein muss.

Nach § 14 Abs. 1 BDSG ist eine Datennutzung, hier die Nutzung der FIN-Informationen, zulässig, wenn sie zur Erfüllung der in der Zuständigkeit der verantwortlichen Stelle liegenden Aufgaben erforderlich ist und sie für die Zwecke erfolgt, für die die Daten erhoben worden sind. Sobald die Abfallbehörden die FINs nutzen, dient das nicht mehr der Verwaltung des Fahrzeugbestandes, sondern der Verfolgung einer umweltverträglichen Abfallentsorgung (d. h. einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung sowie einer gemeinwohlverträglichen Beseitigung). Es liegt mithin ein Zweckwechsel vor. Das Speichern, Verändern oder Nutzen von Daten für andere Zwecke ist nach § 14 Abs. 2 BDSG nur zulässig, wenn eine Rechtsvorschrift dies vorsieht oder zwingend voraussetzt (Nr. 1) oder es zur Abwehr erheblicher Nachteile für das Gemeinwohl oder einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder zur Wahrung erheblicher Belange des Gemeinwohls erforderlich ist (Nr. 6) bzw. es zur Verfolgung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, zur Vollstreckung oder zum Vollzug von Strafen oder Maßnahmen im Sinne des § 11 Abs. 1 Nr. 8 StGB etc. (Nr. 7) erforderlich ist. Eine (abfallrechtliche) Norm im Sinne der Nr. 1 ist nicht ersichtlich. Die FIN-Verfolgung wird aus Gründen der straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenabwehr wohl nur ausnahmsweise notwendig sein, nämlich dann, wenn mangels amtlicher Kennzeichen der Halter nur über die FIN ermittelt werden kann. Die FIN-Ermittlung hat aber hohe Bedeutung bei der Ermittlung wegen Ordnungswidrigkeiten bzw. Verstößen gegen das Umweltstrafrecht (§§ 324, 324a, 326 StGB), etwa, wenn nicht trockengelegte Fahrzeuge ohne amtliche Kennzeichen in der Natur aufgefunden werden. Zu den genannten Ordnungswidrigkeiten zählen auch jene nach der AltfahrzeugV. Häufig wird es insbesondere um eine Verwertung außerhalb des vorgeschriebenen Verwertungsweges (§ 11 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 AltfahrzeugV) oder auch die Verifikation von Verwertungsnachweisen (§ 11 Abs. 2 Nr. 2 AltfahrzeugV) gehen. Wegen der umfangreichen Bußgeldtatbestände steht damit den für den Vollzug der AltfahrzeugV zuständigen Abfallbehörden in recht vielen Fällen die Möglichkeit offen, auf die FINs zuzugreifen, um Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit dem Altfahrzeug zu ahnden. Das ist bereits nach dem geltenden Recht möglich, ohne dass es einer Ergänzung oder Änderung bestehender Rechtsvorschriften bedürfte.

Damit unterscheidet sich der deutsche Behördenumgang mit der FIN von dem anderer Staaten. Insbesondere findet keine Rückkopplung der FIN zwischen Verwertungsbetrieb und dem nationalen Fahrzeugregister statt, wie das in den Niederlanden der Fall ist (vgl. Wallau o. J. S. 42). Wenn dort der Letztbesitzer das Altfahrzeug bei einem Altautoverwerter (organisiert im Ausführungsorgan Auto Recycling Nederland BV – ARN) abgibt, stellt dieser einen Verwertungsnachweis aus und löscht über die Online-Verbindung zum „Rijksdienst voor het Wegverkeer“ (RDW), das seinerzeit bei der Inbetriebsetzung erfasste Altfahrzeug aus dem Kfz-Register. Im nächsten Schritt übermittelt der Altfahrzeugverwerter die Anzahl der angenommenen Altfahrzeuge an die ARN, die ihrerseits dann bei der

[233] Eine etwaige Nutzung von FINs durch die Nachrichtendienste oder die Polizeibehörden des Bundes soll hier mangels Erkenntnissen außer Betracht bleiben.

RDW prüft, ob es sich tatsächlich um abgemeldete niederländische Pkw handelt. Täglicher Datenaustausch garantiert vor allem, dass Altfahrzeuge nicht doppelt erfasst werden.

4.10 Zusammenfassung zu den Rechtsfragen

Der rechtliche Rahmen für den Verbleib von (Alt-)Fahrzeugen ist, wie die Analyse gezeigt hat, weit gespannt.

4.10.1 Überblick Rechtsrahmen

Die nachfolgende Tabelle präsentiert die wesentlichen Einzelvorschriften, die den Verbleib von Altfahrzeugen beeinflussen können (keine abschließende Aufzählung)

Tabelle 33: Wesentliche Einzelvorschriften, die den Verbleib von Altfahrzeugen beeinflussen können

Abschnitt	Schlagwort	Vorschrift	Rechtsquelle, ggf. EU-rechtliche Grundlage	Grad der Verbindlichkeit	Ggf. Rechtsprechung	Rechtsetzungskompetenz	Verwaltungskompetenz
Außerbetriebsetzung	Außerbetriebsetzung von Kfz /abgeschaffte Verbleibserklärung / Verwertungsnachweis	§ 14 FZV / § 27a Abs. 1 Satz 1 StVZO a. F. / § 15 FZV	EU-Richtlinie 2014/46/EU; EU-Richtlinie 1999/37/EG; § 6 Abs. 1 Nr. 2 StVG	RL hinsichtlich des Ziels verbindlich (288 Abs. 3 AEUV)		Bund	von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen (Art. 30, 83 f. GG); kommunale Aufgabe zur Erfüllung als eigene Angelegenheit
Außerbetriebsetzung	Ende der Kfz-Steuerpflicht nach Außerbetriebsetzung	§ 5 Abs. 4 Satz 2 KraftStG	KraftStG	verbindlich	BFH, Beschl. vom 20.12.2010, II B 42/10, BFH/NV 2011, 655-656	Bund	Bund (Bundesfinanzverwaltung)

Abschnitt	Schlagwort	Vorschrift	Rechtsquelle, ggf. EU-rechtliche Grundlage	Grad der Verbindlichkeit	Ggf. Rechtsprechung	Rechtsetzungskompetenz	Verwaltungskompetenz
Verwertung	Abfallbegriff; Abgrenzung Fahrzeug/Abfall	§ 2 Abs. 1 Nr. 2 AltfahrzeugV i.V.m. § 3 Abs. 1 KrWG	KrWG; EU-Abfallrahmenrichtlinie 2008/98/EG	RL hinsichtlich des Ziels verbindlich; nationales Recht verbindlich	EuGH, Urt. v. 10. 05. 2007, Rs. C-252/05, Slg. 2007, I-3883 Rdnr. 28 (Thames Water Utilities); BVerwG 92, 359 (362); VG München, Urt. v. 07.11.2013, M 17 K 12.624, BeckRS 2014, 49914; OVG RP, Beschluss v. 24.08.2009, 8 A 10623/09, NVwZ 2009, 1508; VG Berlin, Beschl. v. 03.04.2014, VG 10 L 49.14, BeckRS 2014, 50031; VGH München, Beschl. v. 22.07.2014, 20 CS 14.1272; VG Arnsberg, Urt. v. 29.09.2014, 8 K 1863/13, juris; VG Karlsruhe, Beschl. v. 05.02.2016, 9 K 5063/15, juris; VG München, Urteil v. 30.08.2016, 17 K 15.3371, BeckRS 2016, 51323	Bund	von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen (Art. 30, 83 f. GG); kommunale Aufgabe zur Erfüllung als eigene Angelegenheit

Abschnitt	Schlagwort	Vorschrift	Rechtsquelle, ggf. EU-rechtliche Grundlage	Grad der Verbindlichkeit	Ggf. Rechtsprechung	Rechtsetzungskompetenz	Verwaltungskompetenz
Verwertung	Grundpflicht zur Abfallverwertung	§ 7 Abs. 2 Satz 1 KrWG i.V.m. § 6 Abs. 1 KrWG)	EU-Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge (Altfahrzeuge-Richtlinie)	RL hinsichtlich des Ziels verbindlich; nationales Recht verbindlich		Bund	von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen (Art. 30, 83 f. GG); kommunale Aufgabe zur Erfüllung als eigene Angelegenheit
Verwertung	Anforderungen an die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung von Altfahrzeugen und Restkarossen	§ 2 Abs. 1 Nr. 14-16 AltfahrzeugV	AltfahrzeugV	verbindlich		Bund	von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen (Art. 30, 83 f. GG); kommunale Aufgabe zur Erfüllung als eigene Angelegenheit
Verwertung	Erteilung einer Betriebsnummer für einen Demontagebetrieb	§ 27 Abs. 3 NachwV	KrWG	verbindlich	VG Göttingen, Urteil v. 22.07.2010, Az. 1 A 25/10, openJur 2012, 50823, https://openjur.de/u/325810.html (aufgerufen am 17.01.2015), Rdnr. 18	Bund	von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen (Art. 30, 83 f. GG); kommunale Aufgabe zur Erfüllung als eigene Angelegenheit

Abschnitt	Schlagwort	Vorschrift	Rechtsquelle, ggf. EU-rechtliche Grundlage	Grad der Verbindlichkeit	Ggf. Rechtsprechung	Rechtsetzungskompetenz	Verwaltungskompetenz
Abfallverbringung	Abfallverbringung; Abgrenzung Gebrauchtfahrzeug./. Altfahrzeug	Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verbringung von Abfällen (VVA) , Verordnung (EG) Nr. 1418/2007 der Kommission über die Ausfuhr von bestimmten in Anhang III oder IIIA der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 aufgeführten Abfällen, die zur Verwertung bestimmt sind, in bestimmte Staaten, für die der OECD-Beschluss über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen nicht gilt; Abfallverbringungsgesetz; Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 über die Verbringung von Altfahrzeugen.		EG-VO verbindlich; AbfVerbrG verbindlich; Anlaufstellen-Leitlinien unverbindlich	VG München, Urt. v. 05.09.2013, M 17 K 12.4459, BeckRS 2014, 47513; VG Bremen, Beschl. vom 16.04.2008, 5 V 837/08, zit. nach juris., Rdnr. 12	Bund	Nach § 11 AbfVerbrG sind die Bundesländer für Kontrollen zuständig; Zoll und Bundesamt für Güterverkehr wirken dabei mit; das UBA ist zuständige Behörde für Zustimmungen zur Durchfuhr durch Deutschland; Anlaufstelle für Auskünfte beim UBA

Abschnitt	Schlagwort	Vorschrift	Rechtsquelle, ggf. EU-rechtliche Grundlage	Grad der Verbindlichkeit	Ggf. Rechtsprechung	Rechtsetzungskompetenz	Verwaltungskompetenz
Abfallverbringung	Nachweis des Gelangens eines Fahrzeugs an einen Abnehmer in der EU	§ 4 Nr. 1b i. V. m. § 6a UStG; § 17a Abs. 2 Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung (UStDV)		verbindlich		Bund	Bund (Bundesfinanzverwaltung)
Abfallverbringung	Anmeldung im sog. kommerziellen Verkehr (gewerbliche Händler); vereinfachtes mündliches Verfahren falls das Exportfahrzeug für einen Export in ein Land außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft die „Wert- oder Gewichtsgrenze (1.000 Euro und 1.000 kg) unterschreitet (Berechnung dieser Schwellenwerte nach § 2 Abs. 4 AWG)	Art. 162-166, 182 UZK VO (EU) 952/2013 (Art. 216 Abs. 2 ZK-DVO); EG-Verordnung Nr. 638/2004 über die Gemeinschaftsstatistiken des Warenverkehrs zwischen Mitgliedstaaten; Außenhandelsstatistikgesetz	(Transitional Delegating Act, TDA) (bzw. Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften); Zollverwaltungsgesetz	verbindlich	FG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 28.06.2012, 6 K 2615/09, BeckRS 2012, 95902; BFH, Beschl. v. 03.05.2010, XI B 51/09, BFH/NV 2010, 1872-73; Nds. FG, Urt. vom 23-04.2009, 16 K 261/05, zit. nach juris; FG Düsseldorf, Urt. vom 31.01.2014, 1 K 3117/12 U	Bund	Bund (Bundesfinanzverwaltung)

Abschnitt	Schlagwort	Vorschrift	Rechtsquelle, ggf. EU-rechtliche Grundlage	Grad der Verbindlichkeit	Ggf. Rechtsprechung	Rechtsetzungskompetenz	Verwaltungskompetenz
Abfallanlagen	Anlagenzulassung je nach Kapazität	§ 4 BImSchG i.V.m. der 4. BImSchV, Nummern 8.9 und 8.12 des Anhangs 1, siehe Tabelle 2 und Tabelle 3 i.V.m. Anlage 1, 8.7.1.1. und 8.7.1.2 zum UVPG	BImSchG	verbindlich	VG Augsburg, Urt. v. 23.01.2013, Au 4 K 12.295, BeckRs 2013, 47023, Rdnr. 48	Bund	von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen (Art. 30, 83 f. GG); kommunale Aufgabe zur Erfüllung als eigene Angelegenheit
Abfallanlagen	Genehmigung bzw. Anzeige von baulichen Anlagen	z. B. § 2 Abs. 1 Nr. 8 und § 59 Abs. 1 NBauO	BauGB	verbindlich		Bund	von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen (Art. 30, 83 f. GG); kommunale Aufgabe zur Erfüllung als eigene Angelegenheit
Strafrecht	rechtswidrige und schuldhafte Ablagerung von bestimmten Abfällen außerhalb zugelassener Abfallentsorgungsanlagen	§ 326 Abs. 1 StGB	StGB	verbindlich	OLG Celle, Urt. v. 15.10.2009, NuR 2011, 531	Bund	von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen (Art. 30, 83 f. GG)

Abschnitt	Schlagwort	Vorschrift	Rechtsquelle, ggf. EU-rechtliche Grundlage	Grad der Verbindlichkeit	Ggf. Rechtsprechung	Rechtsetzungskompetenz	Verwaltungskompetenz
Strafrecht	illegale Abfallverbringung in nicht unerheblicher Menge in den, aus dem oder durch den Geltungsbereich dieses Gesetzes	§ 326 Abs. 2 StGB	StGB	verbindlich		Bund	von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen (Art. 30, 83 f. GG)
Straßenrecht	Entfernung im öffentlichen Straßenraum abgestellter, nicht zugelassener und u.U. auch nicht betriebsbereiter Fahrzeuge	z. B. § 2 Nr. 1b Nds. SOG i.V.m. § 32 Abs. 1 StVO sowie ggf. §§ 14 Abs. 1, 18 NStrG		verbindlich		Bund/Land	von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen (Art. 30, 83 f. GG); kommunale Aufgabe zur Erfüllung als eigene Angelegenheit
Statistikrecht	Jährlich Berichtspflicht aller Altfahrzeug-Verwerter über ihren Abfallinput (und -output) und ihre Anlagen (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 UStatG)	Umweltstatistikgesetz (UStatG)	UStatG	verbindlich		Bund	Bund (Bundesstatistik); Länder

Abschnitt	Schlagwort	Vorschrift	Rechtsquelle, ggf. EU-rechtliche Grundlage	Grad der Verbindlichkeit	Ggf. Rechtsprechung	Rechtsetzungskompetenz	Verwaltungskompetenz
Datenschutzrecht	Hersteller eines Fahrzeugs verpflichtet, an einem in den Verkehr gebrachten Fahrzeug die FIN anzubringen; FINs dürfen im vom KBA geführten Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeichert werden	§ 59 Abs. 1 Nr. StVZO; § 33 Abs. 1 Nr. 1 StVG,	Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18.12.1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern; Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission vom 11.01.2011 über die Typgenehmigung	RL hinsichtlich des Ziels verbindlich; VO verbindlich		Bund	von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen (Art. 30, 83 f. GG); kommunale Aufgabe zur Erfüllung als eigene Angelegenheit

4.10.2 Fazit

Die im Folgenden benannten Punkte der rechtlichen Rahmenbedingungen werden als besonders relevant für statistische Fragen des Verbleibs von in Deutschland endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen angesehen.

Außerbetriebsetzung

Die Verpflichtung zur Zulassung eines Kraftfahrzeugs in Deutschland richtet sich danach, ob es auf einer öffentlichen Straße fährt (aktiver Verkehr) beziehungsweise im öffentlichen Straßenraum abgestellt ist (ruhender Verkehr). Bei der Außerbetriebsetzung wird nicht zwischen vorläufiger und endgültiger Außerbetriebsetzung unterschieden. Wurde das Fahrzeug vor der Außerbetriebsetzung einem anerkannten Demontagebetrieb zur Verwertung übergeben, muss dieser dafür einen Verwertungsnachweis ausstellen, der vom Letzthalter bei der Außerbetriebsetzung vorzulegen ist. Soll das Fahrzeug zum Zwecke der Entsorgung im Ausland verbleiben oder soll es nicht als Abfall entsorgt werden, müssen Letzthalter dies gegenüber der Kfz-Zulassungsstelle erklären.

Die Steuerpflicht endet mit der Außerbetriebsetzung. Es besteht keine rechtliche Grundlage, um die Steuerpflicht für Kfz erst dann enden zu lassen, wenn der endgültige Verbleib erklärt worden ist.

Konkrete Informationen zum Verbleib des Fahrzeugs liegen im Kontext der Außerbetriebsetzung generell nur dann vor, wenn ein Verwertungsnachweis im ZFZR vorliegt. Eine früher bestehende Verbleibserklärung (§ 27a StVZO a.F.) mit der konkreten Angabe des folgenden Verbleibs ist zur Vereinfachung von Verwaltungsvorgängen abgeschafft worden. Einige regionale Behörden lassen sich den Verbleib jedoch auf der Grundlage des § 15 FZV durch den Halter formlos erklären.

Differenzierung Gebrauchtfahrzeug – Altfahrzeug

Die Differenzierung ist im Projektrahmen in verschiedenen Kontexten relevant:

- Ausfuhr: Entscheidung, ob eine Ausfuhr als Abfall oder als Gebrauchtfahrzeug (Nicht-Abfall) erfolgen kann/muss.
- Nicht-anerkannte Demontage in anderen als anerkannten Demontagebetrieben, wie z. B. in Kfz-Werkstätten: hier sind die Fragen betroffen, in welchem Umfang bzw. in welchem Rahmen Teile aus Fahrzeugen dauerhaft entfernt werden dürfen.
- Verkauf von Fahrzeugen z. B. über Internetplattformen: dabei stellt sich die Frage, ob andere Betriebe als anerkannte Demontagebetriebe Fahrzeuge übernehmen dürfen, die nicht mehr für den Straßenverkehr zugelassen werden können oder sollen.

Ein Fahrzeug ist immer dann kein Gebrauchtfahrzeug, sondern ein Altfahrzeug, wenn es Abfall im Sinne der EG-Abfallrahmenrichtlinie 2008/98/EG ist. Im Falle der Verbringung (Abfallverbringung) gilt ein konkretes Set von Kriterien bzw. Indikatoren, das jedoch in der Form von Anlaufstellen-Leitlinien nicht unmittelbar rechtsverbindlich ist. Für den nationalen Kontext gilt: Abfall sind nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) alle Stoffe oder Gegenstände, denen sich der Besitzer entledigt (§ 3 Abs. 2 KrWG), entledigen will (§ 3 Abs. 3 KrWG) oder sich entledigen muss (§ 3 Abs. 4 KrWG). Die Abfalldefinition nach dem KrWG mit ihrem objektiven und subjektiven Abfallbegriff stellt die generelle Grundlage in Deutschland für eine Abgrenzung zur Verfügung.

Die tatsächliche Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen erfolgt üblicherweise in der Praxis der Vollzugsbehörden als Einzelfallentscheidung, bei der die Frage der Fahrbereitschaft (Verkehrstüchtigkeit) bzw. wirtschaftliche Erwägungen wesentliche Relevanz haben.

Betrieb von Kfz-Werkstätten und Demontagebetrieben

Kfz-Werkstätten dürfen Altfahrzeuge nur dann annehmen, wenn sie anerkannte Annahme- bzw. Rücknahmestellen oder Demontagebetriebe sind. Kfz-Werkstätten dürfen Altfahrzeuge nur dann behandeln, wenn sie anerkannte Demontagebetriebe sind.

Ausfuhrstatistiken

Bei der Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen in einen anderen EU-Mitgliedstaat sind die Meldeschwellen der Intrahandelsstatistik so hoch, dass eine belastbare Aussage zur Zahl der verbrachten Gebrauchtfahrzeuge nicht möglich ist. Daher spielt für die Intra-EU-Verbringung die Intrahandelsstatistik fast keine Rolle, sondern die Wiederanmeldungsstatistik des KBA.

Bei der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen in einen Nicht-EU-Staat werden alle Fahrzeuge im Zollverfahren erfasst (durch verschiedene Verfahren). Die Informationsflüsse zwischen den Zollstellen der Mitgliedstaaten sind allerdings unvollständig.

4.11 Weitere Ausführungen zu bestimmten Instrumenten

In der Beschreibung des rechtlichen Rahmens werden verschiedene Instrumente zur statistischen Erfassung von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen erläutert, die derzeit in Deutschland nicht oder nicht mehr praktiziert werden, in der Diskussion um eine Verbesserung der Erfassung jedoch immer wieder thematisiert werden. Im Folgenden wird darauf eingegangen, weshalb aus gutachterlicher Sicht eine (Wieder)Einführung dieser Instrumente zur Feststellung des Verbleibs außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge nicht empfohlen wird.

4.11.1 Paradigmenwechsel im Zulassungsrecht

Eine Kopplung der Steuer- und Versicherungspflicht an das Halten, wie es beispielsweise in den Niederlanden der Fall ist (siehe Kapitel 4.1.4), anstatt an die Nutzung auf öffentlichen Straßen wie in Deutschland bietet ebenso wie das derzeitige deutsche System nur begrenzten Schutz vor eine Außerbetriebsetzung ohne Zuführung zu geregelten Verbleibswegen. Der sogenannte „fake export“, also der lediglich vorgetäuschte Export von Gebrauchtfahrzeugen, stellt einen mengenrelevanten Verbleibsweg in den Niederlanden dar (de Jong 2015). „Fake exports“ und „illegal dismantling“ erfolgen demnach in den Niederlanden in einer Größenordnung von 30.000 bis 40.000 Fahrzeugen pro Jahr. Hochgerechnet auf die Situation in Deutschland entspräche dies einem Fahrzeugstrom von ca. 250.000 Fahrzeugen[234]. Es zeigt sich, dass die Kopplung der Steuer- und Versicherungspflicht an das Halten eines Kfz und nicht an die Nutzung auf öffentlichen Straßen systematisch ebenfalls ein Potenzial zu nicht-rechtskonformem Handeln aufweist. Ein Paradigmenwechsel im deutschen System in eine solche Richtung würde daher bei sehr hohem Aufwand (rechtlicher Anpassungsbedarf, hoher bürokratischer Aufwand sowie hohe Kosten bei den betroffenen Wirtschaftsbeteiligten zur Umsetzung und Befolgung der neuen Regelungen)) nicht zu einer vollständigen Verhinderung des statistisch nicht-erfassten Verbleibs führen. Neben einer Bindung der Steuer- und Versicherungspflicht an das Halten des Fahrzeugs (unabhängig von Zulassung zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr) müssten weitere sehr aufwendige Mechanismen in Form von online-basierten Informationsflüssen, wie die Verknüpfung von Fahrzeughändlern an ein zentrales Register oder die direkte Ummeldung bei Verkauf eines Fahrzeugs auf den neuen Halter etabliert werden (siehe niederländisches System, Kapitel 4.1.4).

[234] Berechnung basierend auf der Anzahl der Neuregistrierungen je Mitgliedstaat in 2013 (NL: 449.350, D: 3.206.042; Datenbasis: ACEA 2016).

Die konsequente Nutzung der bestehenden Möglichkeiten in Deutschland (Verbleibserklärung (§ 15 Abs. 2 FZV siehe Kapitel 4.1.1.1) und die empfohlenen Verbesserungen der Informationsflüsse (siehe Empfehlungen 15) werden gutachterlicherseits als sinnvollerer Weg angesehen (siehe dazu auch folgendes Unterkapitel).

4.11.2 Verbleibsnachweis

Wie in Kapitel 4.1.1.1 erläutert bestand zwischen 1998 und 2002 für Letzthalter nach § 27a Abs. 1 Satz 1 StVZO a.F. die Pflicht, bei Außerbetriebsetzung ohne Verwertungsnachweis eine detaillierte Verbleibserklärung gegenüber der Kfz-Zulassungsstelle über den Verbleib des Fahrzeugs abzugeben. Diese Verbleibserklärung wurde maßgeblich aus dem Grund abgeschafft, da sie „einen erheblichen Vollzugsaufwand der Behörden darstellte, ohne allerdings wegen der vergleichsweise leichten Umgehungsmöglichkeiten den zuständigen Behörden eine wirkliche Hilfe bei der Überwachung zu geben[235]."

Von verschiedenen Seiten (z. B. von anerkannten Demontagebetrieben, Verwerterverbänden, dem VDA; siehe u. a. Kommentare beim Expertenworkshop „Verwertungsnachweis" am 29.02.2016 in Berlin) wird eine Wiedereinführung der Verbleibserklärung nach der alten Form gefordert, um den Verbleib von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen nachvollziehen zu können.

Eine solche Wiedereinführung der Verbleibserklärung macht jedoch nur Sinn, wenn eine verhältnismäßige Möglichkeit zur Überprüfung der gemachten Angaben durch die Behörden besteht und die konstatierten „Umgehungsmöglichkeiten" für die Akteure beseitigt werden können, da sonst eine Verbesserung der Steuerungs- und Informationswirkung durch dieses Instrument nicht erzielt werden kann. Die Überprüfungsmöglichkeiten für die Behörden sind dabei durch zeitliche, personelle und rechtliche Kapazitäten beschränkt (wie z. B. der fehlenden Möglichkeit zum Abgleich der FIN von Exportfahrzeugen mit den FIN der Verbleibserklärungen), aber auch durch datenschutzrechtliche Bedenken gegen eine Verbleibserklärung: so sei die alte Form u. a. gestrichen worden, da das Straßenverkehrsrecht den Verbleib nicht erfassen, sondern nur die Zulassung zum Straßenverkehr regeln dürfe (Aussage des BMVI beim Expertenworkshop „Verwertungsnachweis" am 29.02.2016 in Berlin).

Zu berücksichtigen ist, dass mit einer Verbleibserklärung in der alten Form immer nur der erste Verbleib nach einer Außerbetriebsetzung nachvollzogen werden kann. Dieser ist bereits mit dem Weiterverkauf eines Fahrzeugs nicht mehr gegeben und der Aufwand für die Behörden, den weiteren Verbleib der Fahrzeuge nachzuvollziehen, erhöht sich stark bzw. ist gar nicht mehr möglich. Es kann davon ausgegangen werden, dass außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge selten von den Letzthaltern selber exportiert werden, sondern dies nach Außerbetriebsetzung und anschließendem Verkauf durch spezialisierte Exporteure oder Privatpersonen aus dem Ausland erfolgt. Eine verschärfte Form der Verbleibserklärung, beispielsweise durch eine verpflichtende Vorlage von Nachweisdokumenten bei Verkauf oder Export, kann den Verbleib der Fahrzeuge somit auch nur begrenzt erfassen.

Weiterhin ist eine tiefergehende Verbleibserklärung immer dann nicht hilfreich, wenn ein Gebrauchtfahrzeug außer Betrieb gesetzt und der tatsächliche Verbleib (Altfahrzeug, Verkauf) sich erst später ergibt. Nach Aussagen von befragten Kfz-Zulassungsstellen sei dies bei 95 % der außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge der Fall, da die Hauptmotivation zunächst die Beendigung der Steuerpflicht sei (Kfz-Zulassungsstelle Kaiserslautern 2016; Kfz-Zulassungsstelle Bad Dürkheim 2016; Kfz-Zulassungsstelle Westerwaldkreis 2016). In Fällen, in denen der Verbleib nicht eindeutig sei (z. B. Export,

[235] BT-Drs. 14/8343 (Seite 28): Begründung zu Artikel 4 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) Nr. 1 (Neufassung § 27a StVZO).

Verwertung) müsste die Zulassungsbehörde nach einer gewissen Zeit nachfragen, was mit dem Fahrzeug geschehen sei. Dies erhöht den Aufwand zusätzlich, wobei die Möglichkeit zur Überprüfung der Angaben weiterhin eingeschränkt bleibt (z. B. bei Angabe „Lagerung auf privatem Gelände“).

Eine Verpflichtung zur nachträglichen Abgabe weiterer Verbleibserklärungen, im Fall von Änderungen des Verbleibs nach der Außerbetriebsetzung, hätte einen geringen Mehrwert bzw. die Überprüfungsmöglichkeiten einer solchen Regelung wären eingeschränkt. Die zuständige Behörde würde ggf. erst im Nachhinein – falls ein Fahrzeug wieder im Inland in Betrieb genommen wird – erfahren, ob die Erklärungen zwischenzeitlich richtig abgegeben wurden (und dies z.B. im Fall von Kettengeschäften auch nur eingeschränkt).

Wie dargestellt sieht § 15 Abs. 2 der FZV eine Angabe des Verbleibs im Falle der Außerbetriebsetzung ohne Verwertungsnachweis vor (siehe Kapitel 4.1.1.1), dessen Informationen nach § 31 Abs. 1 Nr. 27 FZV von den Kfz-Zulassungsstellen im örtlichen Zulassungsregister und nach § 30 Abs. 1 Nr. 27 FZV im zentralen Fahrzeugregister zu speichern sind. Bei einer Abwägung ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die möglichen graduellen Vorteile eines neuen (ggf. erweiterten) Äquivalents zur „alten“ Verbleibserklärung nach § 27a Abs. 1 Satz 1 StVZO a. F. mit

- erhöhtem administrativen Aufwand sowie
- dem Aufwand für die Umsetzung und Durchsetzung einer neuen rechtlichen Basis sowie
- der eingeschränkten Detaillierung der Verbleibsangaben durch die Datenschutzanforderungen bzw. des Aufwands einer möglichen Änderung der Datenschutzanforderungen

abgewogen werden und mit möglichen Alternativen verglichen werden müssen. Gutachterlicherseits wird vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen und der dargelegten Einschätzung die Stärkung der existierenden Verbleibserklärung nach § 15 FZV als sinnvoller Weg angesehen (siehe Kapitel 6.7.1, Empfehlungen 15).

4.11.3 Finanzielle Anreize

Bei den in Frage kommenden finanziellen Anreizen würde es sich nicht um eine vorgezogene Verwertungsgebühr handeln, bei der es darum geht, die Kosten der Verwertung von Altfahrzeugen zu decken (wie dies z. B. in anderen Ländern der Fall ist bspw. Niederlande). Vielmehr wäre Gegenstand einen finanziellen Anreiz zu geben, das in Frage stehende Fahrzeug nicht als Gebrauchtfahrzeug zu handeln, sondern als Altfahrzeug. Solche finanziellen Anreize für die Außerbetriebsetzung eines Kfz mit Verwertungsnachweis (ähnlich der „Abwrackprämie“) würden damit ein Instrument darstellen, dass zunächst der abfallwirtschaftlichen Hierarchie nach § 6 KrWG widerspricht. Das Abweichen von der Hierarchie könnte gerechtfertigt sein, wenn nachgewiesen wäre, dass hierdurch insgesamt der Schutz von Umwelt und Gesundheit besser erreicht würde (§ 7 Abs. 2 KrWG). Dieser Nachweis ist bisher für die Emissionsseite ansatzweise dargestellt (Höpfner et al. 2009), für die Rohstoffseite jedoch nicht[236].

Die Lenkung müsste für den Bereich wirken, wo das in Frage stehende Fahrzeug als Altfahrzeug zu sehen wäre, tatsächlich aber als nicht-Abfall gehandelt wird. Eine solche Zuordnung von ökonomischen Aspekten zur Abgrenzung Alt- vs. Gebrauchtfahrzeug ist derzeit nicht bekannt.

[236] Hierzu müsste nachgewiesen werden, dass die Weiternutzung als Gebrauchtfahrzeug oder die Entsorgung in der nicht-anerkannten Demontage zu geringerer Ressourcenrückgewinnung und Verwertung führen würde. Die Analyse der Entsorgungssituation z. B. im Rahmen des Forschungsvorhabens „Evaluierung und Fortschreibung der Methodik zur Ermittlung der Altfahrzeugverwertungsquoten durch Schredderversuche unter der EG-Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG“ (Sander et.al 2016) ergab hierauf jedoch keine Hinweise.

Eine mögliche Lenkungswirkung wäre umso größer, je höher der Lenkungsbetrag ist. Im Falle eines festen Betrages wäre bei alten kleinen Fahrzeugen eine höhere Wirkung zu erwarten als bei neueren größeren. Um keine Fehllenkung zu erzeugen, müsste der beabsichtigte Lenkungsbetrag flexibel gestaltet werden.

Entsprechende finanzielle Lenkungsinstrumente müssten dementsprechend (ggf. im Zusammenhang mit der Entwicklung von rechtsverbindlichen Kriterien zur Abgrenzung Alt- vs. Gebrauchtfahrzeug) entwickelt werden.

4.11.4 Schweizer Schema zur Beurteilung von Unfallfahrzeugen

Der Schweizer Schema zur Beurteilung von Unfallfahrzeugen („Punkteschema“) (vgl. Luther 2016) stellt als Entscheidungshilfe für eine vorläufige Einordnung einen sehr praxisorientierten Ansatz dar. Zur Beurteilung des Status des Fahrzeugs wird unter anderem die Fahrzeugoberfläche in Beschädigungszonen eingeteilt. „Diesen Beschädigungszonen und den Radaufhängungen werden Schadenpunkte zugeordnet. Ist die Summe der Schadenpunkte grösser als 55, darf das Fahrzeug nicht ohne Bewilligung des BAFU exportiert werden. Eine Zone gilt als beschädigt, sofern

- die Aufhängungen die technische, mechanische Funktion nicht mehr gewährleisten;
- das Aufhängungsteil krumm, gestaucht oder abgerissen ist; oder
- das Karosserieteil stark deformiert, gestaucht oder durch Brand beschädigt ist.“ (Frey et al. 2016)

Die Vorgehensweise unterscheidet sich somit deutlich vom Ansatz der ALL9, die den Konsens aller europäischen Mitgliedstaaten abbilden und daher als geeigneterer Startpunkt für eine Entwicklung vereinfachter Ansätze in Deutschland gesehen werden.

5 Tatsächlicher Verbleib der Fahrzeuge im Referenzjahr 2013

Nachdem in den vorherigen Kapiteln die möglichen Verbleibspfade außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge und mögliche Gründe für ihre statistische Nichterfassung sowie die relevanten Rechtsbereiche identifiziert wurden, ist die möglichst vollständige Ermittlung und Aufschlüsselung des tatsächlichen Verbleibs der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge in einem Referenzjahr das Ziel dieses Kapitels. Als Referenzjahr wurde das Jahr 2013 festgelegt, da die Datenbasis im Vergleich zu den Jahren 2014 oder 2015 am vollständigsten ist.

Als Ausgangssituation wurden die Angaben des UBA zum Verbleib von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen in Deutschland aus der Berichterstattung an die Europäische Kommission genutzt (siehe auch Kapitel 2). Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus Kapitel 3 und 4 wurden Literaturrecherchen, leitfadenbasierte Interviews, Workshops und Erhebungen (z. B. mittels standardisiertem Fragebogen, Primärdatenauswertungen) zu den relevanten Verbleibsszenarien durchgeführt.

Gerade in Bereichen, in denen die Angaben zur Anzahl der Fahrzeuge auf expert judgements beruhen bzw. geschätzt wurden, besteht naturgemäß eine Datenunsicherheit. Aufgrund der besseren Praktikabilität werden Einzelwerte statt Wertespannbreiten in der Ergebnisdarstellung genutzt, die als Annäherung an die realen Fahrzeugströme zu verstehen sind.

5.1 Endgültig außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge

Die Grundgesamtheit der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge eines Jahres war bis einschließlich 2006 noch direkt ersichtlich, da diese Information im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) gespeichert wurde[237]. Seit 2007 wird nicht mehr zwischen vorübergehend und endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen unterschieden, sodass die endgültige Außerbetriebsetzungsquote nur noch geschätzt werden konnte. Das UBA verwendete in den bisherigen Jahresberichten eine Quote von 40 % (BMUB und UBA 2015, dortige Fußnote 13).

Das KBA unterscheidet bei der Außerbetriebsetzung von Kraftfahrzeugen nach Fahrzeugklassen. Unter der Rubrik „Personenkraftwagen“ werden Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M1 gefasst; unter der Rubrik „Lastkraftwagen“ werden Fahrzeuge der Klassen N1-N3 zusammengefasst. Im Jahr 2013 wurden 8.149.973 Personenkraftwagen und 466.880 Lastkraftwagen außer Betrieb gesetzt (KBA o. J. a). Der Anteil der Lastkraftwagen mit einem Gewicht <3,5 t belief sich dabei auf 361.499 Fahrzeuge (KBA o. J. c). Für die Verbleibsstatistik wird bislang nur die Anzahl der Pkw berücksichtigt (siehe Abbildung 10 und Abbildung 11).

Laut Erwägungsgrund 10 der Altfahrzeugrichtlinie sind Oldtimer nicht dieser Richtlinie unterworfen[238]. Über die Anzahl an Oldtimern wird jedoch keine genaue Statistik geführt. Bei der Berechnung des Anteils der endgültigen Außerbetriebsetzung müssten diese eigentlich herausgerechnet werden. Zu beachten ist jedoch, dass in allen Referenzdaten wie z. B. die veröffentlichten Zahlen zu den Außerbetriebsetzungen des KBA, die REGINA-Statistik wie auch die der Außenhandelsstatistik diese Unterscheidung nicht getroffen wird, zum Teil auch gar nicht getroffen werden kann. In diesen Statistiken sind diese Fahrzeuge also enthalten. Diese Datenunsicherheit kann nicht behoben werden, wurde allerdings z. B. im Rahmen des Workshops zur Abgrenzung Alt-/Gebrauchtfahrzeug am 21. März 2016 in Berlin nicht als mengenrelevant eingeschätzt.

[237] „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.

[238] Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge.

Das Kraftfahrt-Bundesamt führte im Rahmen des Projektes eine empirische Ermittlung des Anteils der vorübergehenden Außerbetriebsetzungen sowohl für Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M1 als auch für solche der Fahrzeugklasse N1 durch (siehe Kapitel 5.1.1 und 5.1.2).

5.1.1 Methodische Erläuterungen

Im ZFZR liegen in Bezug auf die außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge keine Informationen vor, ob diese Außerbetriebsetzungen vorübergehend oder endgültig sind. Werden diese Fahrzeuge jedoch wieder zugelassen, so ist ein entsprechender Eintrag im ZFZR zu finden (vgl. KBA 2016). Sofern keine weitere Eintragung zu diesem Fahrzeug im ZFZR erfolgt, kann von einer endgültigen Außerbetriebsetzung ausgegangen werden. Je länger der Betrachtungszeitraum gewählt wird, umso zuverlässiger ist die getroffene Aussage.

In der durchgeführten Auswertung wurden daher alle Folgemitteilungen zu einem außer Betrieb gesetzten Fahrzeug innerhalb eines bestimmten Zeitraums betrachtet, um dann den Anteil der Fahrzeuge zu bestimmen, der zulassungstechnisch nicht mehr in Erscheinung getreten ist und somit als endgültig außer Betrieb gesetzt bezeichnet werden kann.

Für die vorliegende Auswertung wurde als Basisjahr das Jahr 2010 festgelegt. So werden unerwünschte Nebeneffekte aus den vorangegangenen beiden Jahren (Verzerrung durch die deutlich erhöhte Anzahl von endgültigen Außerbetriebsetzungen durch die sogenannte „Umweltprämie“) ausgeschlossen, möglichst aktuelle Resultate erzielt und ein maximal langer Betrachtungszeitraum gewährleistet. Die in die Analyse einzubeziehenden und statistisch aufbereiteten ZFZR-Mitteilungen der Folgejahre liegen bis einschließlich 2014 vor, sodass letztlich ein Beobachtungszeitraum von insgesamt vier Jahren resultiert. Demnach wurden alle innerhalb von vier Jahren im ZFZR eingetragenen Mitteilungen zu einem in 2010 außer Betrieb gesetzten Fahrzeug betrachtet.

Ein Fahrzeug kann mehrfach in einem Jahr außer Betrieb gesetzt werden. In diesen Fällen wird die letzte Außerbetriebsetzung (AuBS) in 2010 als Startdatum für den vierjährigen Betrachtungszeitraum festgesetzt.

Die in der folgenden Tabelle 34 (letzte Spalte) gekennzeichneten Mitteilungen an das ZFZR liegen in der Statistik für Auswertungen vor und fanden auch Eingang in die vorliegende Auswertung.

Tabelle 34: Mitteilungen an das ZFZR

ZFZR-Mitteilung (Arbeitsgang)	Eintragung im ZFZR	In Statistiken verfügbare Daten
Mitteilung zur Berichtigung	x	
Stornierung eines Zulassungsabschnittes	x	
Einplanung eines Fahrzeugs für zivile Notfallvorsorge durch Bedarfsträger	x	
Anforderung der Ablagenachricht für Außerbetriebsetzungen	x	
Anforderung der Ablagenachricht wegen Umschreibung oder Umkennzeichnung	x	
Anzeigenvorfälle	x	
Anzeigenvorfälle rote Kennzeichen	x	

ZFZR-Mitteilung (Arbeitsgang)	Eintragung im ZFZR	In Statistiken verfügbare Daten
Mitteilung einer Übermittlungssperre, Änderung von Angaben zu einer Übermittlungssperre oder Bestreitung der Richtigkeit der Halterangaben	x	
Mitteilung über die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage	x	
Versicherungsdaten nur für die GDV	x	
Korrektur aufgrund von Fehlermitteilungen von KraftSt-Verfahren oder Mitteilung vom Bürger, nur für die Zollverwaltung	x	
Erstmalige Zulassung eines fabrikneuen Fahrzeugs (Neuzulassung)	x	x
Zulassung eines gebrauchten Fahrzeugs ohne Eintragung im ZFZR	x	x
Umschreibung aus einem anderen Zulassungsbezirk ohne Halterwechsel	x	x
Umschreibung aus einem anderen Zulassungsbezirk mit Halterwechsel	x	x
Umschreibung auf einen anderen Halter im selben Zulassungsbezirk	x	x
Sonstige Änderung innerhalb der Zulassungsbehörde, außerhalb der übrigen Arbeitsgänge	x	x
Mitteilung einer Veräußerungsanzeige (Erwerber) oder zu einem sichergestellten Fahrzeug oder einer Verfügungsberechtigung über die ZB II	x	x
Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs nach § 14 Abs. 1 FZV	x	x
Ausstellung von Ersatzdokumenten nach Außerbetriebsetzung	x	
Kennzeichen gemäß § 30 Abs. 6 FZV, die ungültig sind	x	
Rotes Kennzeichen ist ungültig wegen Rückgabe oder Entzug	x	
Änderungen zu einem roten Kennzeichen (Anschrift, Gültigkeitsdauer)	x	
Ausgabe eines weiteren Kennzeichens gemäß § 30 Abs. 6	x	
Ausgabe eines roten Kennzeichens	x	
Ausgabe eines Kurzzeitkennzeichens	x	x
Wiederzulassung nach Außerbetriebsetzung für den selben Halter mit oder ohne sonstiger Änderung im Umfang des Arbeitsganges 6	x	x
Mitteilung zu einem Verwertungsnachweis	x	x
Zuteilung eines weiteren Kennzeichens nach § 30 Abs. 1 Nr. 4 FZV	x	
Antwort auf eine Anzeige nach § 25 Abs. 1 FZV	x	
Versicherungswechsel	x	

ZFZR-Mitteilung (Arbeitsgang)	Eintragung im ZFZR	In Statistiken verfügbare Daten
Anzeigengrund (Übermittlung von Fahrzeughinweisen und Maßnahmen)	x	x
Antwort auf eine Anzeige nach § 25 Abs. 1 FZV für ein außer Betrieb gesetztes Fahrzeug	x	

Quelle: KBA (2016)

Je nach Vorlage bei den Zulassungsbehörden melden diese einen Verwertungsnachweis nachträglich als eigenen Arbeitsgang oder als zusätzlichen Hinweis in einer Außerbetriebsetzung. Bei der Ergebnisdarstellung wird dieser Sachverhalt differenziert dargestellt. In Abhängigkeit von der Art des Verwertungsnachweises sowie dem Vorliegen weiterer Mitteilungen im ZFZR nach einer AuBS werden folgende Fallkonstellationen unterschieden und in der Ergebnistabelle ausgewiesen:

1. AuBS inkl. Verwertungsnachweis, aber sonst keine weitere Mitteilung im ZFZR ab AuBS,
2. AuBS ohne Verwertungsnachweis, aber auch sonst keine weitere ZFZR-Mitteilung ab AuBS,
3. AuBS mit nachträglichem Verwertungsnachweis, aber sonst keine weitere ZFZR-Mitteilung ab AuBS,
4. AuBS mit nachträglichem Verwertungsnachweis und weiterer ZFZR-Mitteilung ab AuBS,
5. AuBS ohne Verwertungsnachweis, aber mit weiterer ZFZR-Mitteilung ab AuBS,
6. nicht plausible Fälle.

Letztlich können Fahrzeuge mit den Ausprägungen 1, 2, 3 und 4 dann als endgültig außer Betrieb gesetzt betrachtet werden.

Die vom KBA im Rahmen der amtlichen Statistik veröffentlichten Zahlen zu den jährlichen Außerbetriebsetzungen sind zunächst die Ausgangsgröße bei der Berechnung der endgültigen Außerbetriebsetzungen von Fahrzeugen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Fahrzeug innerhalb eines Jahres mehrfach außer Betrieb gesetzt werden kann. In der veröffentlichten Statistik werden die einzelnen Außerbetriebsetzungen, nicht aber die Fahrzeuge gezählt. Somit ist in einem ersten Schritt die Anzahl an Fahrzeugen mit einer oder mehreren Außerbetriebsetzungen zu ermitteln. Diese Zahl ist dann die Grundlage für die Berechnung des Anteils der tatsächlich außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge eines Jahres.

Für die Berichtsjahre 2010 (= Basisjahr der Auswertung) und 2014 (= aktuellstes Jahr der amtlichen Statistik zu AuBS) wurde die Anzahl der Außerbetriebsetzungen je Fahrzeug ermittelt (siehe die folgenden Tabelle 35 und Tabelle 36)[239]. In beiden Jahren haben 4,3 % aller M1-Fahrzeuge mehr als eine Außerbetriebsetzung aufzuweisen. Dies bedeutet, dass die in der Statistik ausgewiesenen Außerbetriebsetzungen zu M1-Fahrzeugen um etwa 4 % reduziert werden müssen, um die Anzahl der von einer Außerbetriebsetzung im Berichtsjahr betroffenen M1-Fahrzeuge zu erhalten.

[239] Genau genommen wurden alle Außerbetriebsetzungen eines Jahres, die einem M1- bzw. N1-Fahrzeug zuzuordnen waren, gezählt. Dies bedeutet zum einen, dass ein Fahrzeug dann als M1/N1-Fahrzeug ausgewiesen wurde, wenn er mindestens eine Außerbetriebsetzung als M1/N1-Fahrzeug hat. Falls das Fahrzeug innerhalb des Berichtsjahres erneut zugelassen wurde, dann aber als Nutzfahrzeug bzw. schwereres Nutzfahrzeug – dies kommt vereinzelt vor – und als solches dann wieder außer Betrieb gesetzt wurde, erscheint diese Außerbetriebsetzung nicht in der Zählung.

Tabelle 35: Anzahl der AuBS zu M1-Fahrzeugen sowie M1-Fahrzeuge nach Anzahl ihrer AuBS in 2010 und 2014

Betrachtungsbereich		Anzahl 2010	%	Anzahl 2014	%
Gesamtanzahl der AuBS zu M1-Fahrzeugen		7.185.123	-	8.138.212	-
Anzahl der M1-Fahrzeuge mit mind. 1 AuBS	Gesamt	6.870.277	100,0	7.779.942	100,0
	davon mit 1 AuBS	6.571.797	95,7	7.441.549	95,7
	davon mit 2 AuBS	283.094	4,1	319.826	4,1
	davon mit 3 AuBS	14.511	0,2	17.406	0,2
	davon mit 4 AuBS	787	0,0	1.070	0,0
	davon mit 5 AuBS	74	0,0	71	0,0
	davon mit 6AuBS	11	0,0	11	0,0
	davon mit 7 AuBS	3	0,0	2	0,0
	davon mit 8 AuBS	0	-	1	0,0
	davon mit 9 AuBS	0	-	1	0,0
	davon mit 11 AuBS	0	-	3	0,0
	davon mit 13 AuBS	0	-	1	0,0
	davon mit 15 AuBS	0	-	1	0,0
Anteil der M1-Fahrzeuge mit mind. 1 AuBS		-	95,6	-	95,6

Quelle: KBA (2016)

Für die Fahrzeugklasse der N1-Fahrzeuge stellt sich das Bild so dar, dass im Jahr 2010 4,1 % und im Jahr 2014 3,7 % aller N1-Fahrzeuge mehr als eine Außerbetriebsetzung aufzuweisen haben. Dies bedeutet auch hier, dass die in der Statistik ausgewiesenen Außerbetriebsetzungen zu N1-Fahrzeugen um etwa 4 % reduziert werden müssen, um die Anzahl der von einer Außerbetriebsetzung im Berichtsjahr betroffenen N1-Fahrzeuge zu erhalten.

Tabelle 36: Anzahl der AuBS zu N1-Fahrzeugen sowie N1-Fahrzeuge nach Anzahl ihrer AuBS in 2010 und 2014

Betrachtungsbereich		Anzahl 2010	%	Anzahl 2014	%
Gesamtanzahl der AuBS zu N1-Fahrzeugen		353.949		384.900	
Anzahl der N1-Fahrzeuge mit mind. 1 AuBS	Gesamt	339.380	100,0	370.502	100,0
	davon mit 1 AuBS	325.477	95,9	356.819	96,3
	davon mit 2 AuBS	13.270	3,9	13.027	3,5
	davon mit 3AuBS	602	0,2	603	0,2
	davon mit 4 AuBS	29	0,0	48	0,0

	davon mit 5 AuBS	2	0,0	4	0,0
	davon mit 6 AuBS	0	-	1	0,0
Anteil der N1-Fahrzeuge mit mind. 1 AuBS			95,9		96,3

Quelle: KBA (2016)

5.1.2 Ergebnisse

In den folgenden Tabelle 37und Tabelle 38 werden die Häufigkeiten der in Kapitel 5.1.1 genannten Fallkonstellationen aufgezeigt[240]. Demnach hat die Analyse ergeben, dass 66,7 % aller M1-Fahrzeuge und 58,6 % aller N1-Fahrzeuge, die in 2010 mindestens eine Außerbetriebsetzung hatten, in den folgenden vier Jahren ab ihrer letzten Außerbetriebsetzung in einer Form im Zulassungsverfahren wieder in Erscheinung traten, dass eine endgültige Außerbetriebsetzung in diesem Zeitraum ausgeschlossen werden kann. Im Umkehrschluss wurden 33,3 % der betroffenen M1-Fahrzeuge und 41,4 % der betroffenen N1-Fahrzeuge endgültig außer Betrieb gesetzt. Es ist zu berücksichtigen, dass es z. B. denkbar wäre, dass Fahrzeuge als endgültig außer Betrieb gesetzt gezählt, aber nach dem hier betrachteten Zeitraum von vier Jahren doch noch eine Aktivität im ZFZR verzeichnet wird. Dies bedeutet, dass der Anteil der hier ermittelten endgültigen Außerbetriebsetzungen den Maximalanteil darstellen und gegebenenfalls noch geringer ausfallen könnte.

[240] Die Abweichung der Gesamtzahlen der M1- und N1-Fahrzeuge mit Außerbetriebsetzungen in 2010 (M1-Fahrzeuge **Σ** = 6.870.277 vs. **Σ** = 6.855.694; N1-Fahrzeuge Σ = 339.380 vs. Σ = 338.784) ist auf eine unterschiedliche Aufbereitungs-Logik zurückzuführen: In den amtlichen Daten der AuBS, die die Grundlage für die Auszählung sind, finden sich auch Außerbetriebsetzungen aus vorangegangenen Jahren, sofern sie im Berichtsjahr 2010 dem ZFZR mitgeteilt wurden. Diese „Nachzügler“ mussten im Rahmen der Analyse für die Anlage aus dem AuBS-Datenbestand entfernt werden, da zu diesen Fällen keine entsprechenden Folgemitteilungen eingespielt wurden. Auch wurden in der Analyse zur Aktualisierung der Außerbetriebsetzungsquote die in den Jahren 2011 bis 2014 gemeldete, aber in 2010 stattgefundene Außerbetriebsetzungen berücksichtigt. Eine analoge Selektion für die Auszählung ist dagegen nicht erforderlich, da sich der Überhang aus den „Nachzüglern“ der Vorjahre quantitativ annähernd kompensiert wird durch Außerbetriebsetzungen aus 2010, die erst in den Folgejahren Eingang im ZFZR finden.

Tabelle 37: M1-Fahrzeuge mit AuBS in 2010

Untersuchungsfälle	AuBS incl. Verwertungsnachweis, aber sonst keine weitere ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS ohne Verwertungsnachweis, aber auch sonst keine weitere ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS mit nachträglichem Verwertungsnachweis, aber sonst keine weitere ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS mit nachträglichem Verwertungsnachweis und weiterer ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS ohne Verwertungsnachweis, aber mit weiterer ZFZR-Mitteilung ab AuBS	Gesamt
M1-Fahrzeuge ohne ZFZR-Folgemitteilung im Zeitraum AuBS + 4 Jahre	84.131 Fz. 3,8%	2.151.838 Fz. 96,2%				2.235.969 Fz. 100%
M1-Fahrzeuge mit ZFZR-Folgemitteilung im Zeitraum AuBS + 4 Jahre			27.045 Fz. 0,6%	21.441 Fz. 0,5%	4.571.239 Fz. 99%	4.619.725 Fz. 100%
Gesamt M1-Fahrzeuge mit AuBS in 2010	84.131 Fz. 1,2%	2.151.838 Fz. 31,4%	27.045 Fz. 0,4%	21.441 Fz. 0,3%	4.571.239 Fz. 66,7%	6.855.694 Fz. 100%

Quelle: KBA (2016)

Tabelle 38: M1-Fahrzeuge mit ZFZR-Folgemitteilung im Zeitraum AuBS + 4 Jahre

Untersuchungsfälle	AuBS mit nachträglichem Verwertungsnachweis, aber sonst keine weitere ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS mit nachträglichem Verwertungsnachweis und weiterer ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS ohne Verwertungsnachweis, aber mit weiterer ZFZR-Mitteilung ab AuBS	Gesamt
ZFZR-Folgemitteilung im 1. Jahr nach AuBS	25.041 Fz. 92,6%	20.419 Fz. 95,2%	4.332.430 Fz. 94,8%	4.377.890 Fz. 94,8
ZFZR-Folgemitteilung im 2. Jahr nach AuBS	1.275 Fz. 4,7%	827 Fz 3,9%	178.777 Fz. 3,9%	180.879 Fz. 3,9%
ZFZR-Folgemitteilung im 3. Jahr nach AuBS	460 Fz. 1,7%	150 Fz. 0,7%	40.704 Fz. 0,9%	41.314 Fz. 0,9%
ZFZR-Folgemitteilung im 4. Jahr nach AuBS	269 Fz. 1%	45 Fz. 0,2%	19.328 Fz 0,4%	19.642 Fz 0,4%
Gesamt	27.045 Fz. 100%	21.441 Fz. 100%	4.571.239 Fz. 100%	4.619.725 Fz. 100%

Quelle: KBA (2016); jahresbezogene Kennzahlen: M1-Fahrzeuge nach Dauer zwischen AuBS und erster ZFZR-Folgemitteilung

Tabelle 39: N1-Fahrzeuge mit AuBS in 2010

Untersuchungsfälle	AuBS incl. Verwertungsnachweis, aber sonst keine weitere ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS ohne Verwertungsnachweis, aber auch sonst keine weitere ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS mit nachträglichem Verwertungsnachweis, aber sonst keine weitere ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS mit nachträglichem Verwertungsnachweis und weiterer ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS ohne Verwertungsnachweis, aber mit weiterer ZFZR-Mitteilung ab AuBS	Gesamt
N1-Fahrzeuge ohne ZFZR-Folgemitteilung im Zeitraum AuBS + 4 Jahre	711 Fz. 0,5%	138.998 Fz. 99,5%				
N1-Fahrzeuge mit ZFZR-Folgemitteilung im Zeitraum AuBS + 4 Jahre			341 Fz. 0,2%	332 Fz. 0,1%	198.402 Fz. 99,7%	199.075 Fz. 100%
Gesamt N1-Fahrzeuge mit AuBS in 2010	711 Fz. 0,2%	138.998 Fz. 41%	341 Fz. 0,1%	332 Fz. 0,1%	198.402 Fz. 58,6%	338.784 Fz. 100%

Quelle: KBA (2016)

Tabelle 40: N1-Fahrzeuge mit ZFZR-Folgemitteilung im Zeitraum AuBS + 4 Jahre

Untersuchungsfälle	AuBS mit nachträglichem Verwertungsnachweis, aber sonst keine weitere ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS mit nachträglichem Verwertungsnachweis und weiterer ZFZR-Mitteilung ab AuBS	AuBS ohne Verwertungsnachweis, aber mit weiterer ZFZR-Mitteilung ab AuBS	Gesamt
ZFZR-Folgemitteilung im 1. Jahr nach AuBS	282 Fz. 82,7%	313 Fz. 94,3%	183.854 Fz. 92,7%	184.449 Fz. 92,7%
ZFZR-Folgemitteilung im 2. Jahr nach AuBS	35 Fz. 10,3	16 Fz. 4,8	10.378 Fz. 5,2%	10.429 Fz. 5,2%
ZFZR-Folgemitteilung im 3. Jahr nach AuBS	17 Fz. 5%	3 Fz. 0,9%	2.755 Fz. 1,4 %	2.775 Fz. 1,4%
ZFZR-Folgemitteilung im 4. Jahr nach AuBS	7 Fz. 2,1%	-	1.415 Fz. 0,7%	1.422 Fz. 0,7%
Gesamt	341 Fz. 100%	332 Fz. 100%	198.402 Fz. 100%	199.075 Fz. 100%

Quelle: KBA (2016); jahresbezogene Kennzahlen: N1-Fahrzeuge nach Dauer zwischen AuBS und erster ZFZR-Folgemitteilung

Die Auswirkungen der neu ermittelten Außerbetriebsetzungsquoten werden anhand der durch das UBA für die Berichterstattung gegenüber der Kommission zum Verbleib von Altfahrzeugen im Berichtsjahr 2013 veröffentlichten Zahlen veranschaulicht (siehe die folgende Tabelle 41 und Tabelle 42). Die Anzahl der endgültigen Außerbetriebsetzungen würde sich demnach im Berichtsjahr 2013 um ca. 0,7 Mio. auf 2,6 Mio. Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M1 verringern. Unter Berücksichtigung der etwa 144.000 Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 wurden im Jahr 2013 etwa 2,74 Mio. Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1 endgültig außer Betrieb gesetzt.

Tabelle 41: In BMUB und UBA (2015) veröffentliche und neu ermittelte Zahlen zum Verbleib von Altfahrzeugen der Fahrzeugklasse M1 in 2013

Datenbereich	Altfahrzeug-Jahresbericht für 2013 (BMUB und UBA 2015)	KBA neu ermittelt
AuBS zu M1-Fahrzeugen (endgültige und vorübergehende AuBS)	8.149.973	8.149.973
Reduzierung: AuBS -> M1-Fahrzeuge mit AuBS	-	4,3 %
Außer Betrieb gesetzte M1-Fahrzeuge gesamt	-	7.799.524
Anteil der endgültigen AuBS	40 %	33,3 %
Endgültige AuBS	3.259.989	-
Endgültige außer Betrieb gesetzte M1-Fahrzeuge	-	2.599.841

Tabelle 42: In BMUB und UBA (2015) und neu ermittelte Zahlen zum Verbleib von Altfahrzeugen der Fahrzeugklasse N1 in 2013

Datenbereich	Altfahrzeug-Jahresbericht für 2013 (BMUB und UBA 2015)	KBA neu ermittelt
AuBS zu N1-Fahrzeugen (endgültige und vorübergehende AuBS)	n/a	361.499
Reduzierung: AuBS -> N1-Fahrzeuge mit AuBS	n/a	3,9 %
Außer Betrieb gesetzte N1-Fahrzeuge gesamt	n/a	347.401
Anteil der endgültigen AuBS	n/a	41,4%
Endgültige AuBS	n/a	-
Endgültige AuBS N1-Fahrzeuge	n/a	143.824

Durch die Neubestimmung des Anteils der mehrmaligen Außerbetriebsetzungen und der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge an allen Außerbetriebsetzungen verändert sich der Anteil bei M1-Fahrzeugen von 40 % auf 33,3 % und wird für N1-Fahrzeuge mit 41,4 % bestimmt. Hierdurch ergibt sich als Ausgangsbasis für die weiteren Betrachtungen eine Anzahl von 2,74 Mio. endgültig außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge, für welche sich die Frage nach dem Verbleib stellt.

5.2 Ausfuhr als Gebrauchtfahrzeuge

5.2.1 Ausfuhr als Gebrauchtfahrzeug in einen Nicht-EU-Staat

Bei dem Szenario ‚Ausfuhr in einen Nicht-EU-Staat' wird das Fahrzeug ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und in einen Nicht-EU-Staat ausgeführt. Ob in dem Staat tatsächlich eine Wiederanmeldung stattfindet, kann nicht nachvollzogen werden. Es ist auch möglich, dass die Fahrzeuge als Gebrauchtfahrzeuge ausgeführt, aber im Destinationsland in nicht-anerkannten Betrieben demontiert werden. Laut der von Destatis veröffentlichten Außenhandelsstatistik wurden im Jahr 2013 344.551 Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M1 (BMUB und UBA 2015) und 41.157 Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 aus Deutschland in einen Nicht-EU-Staat ausgeführt **(Summe 385.708 Fz.)**[241]. Die vom deutschen Zoll statistisch erfassten Ausfuhren belaufen sich für die Fahrzeugklasse M1 auf 341.265 Fahrzeuge und für die Fahrzeugklasse N1 auf 32.765 Fahrzeuge aus Deutschland, die im Jahr 2013 in einen Nicht-EU-Staat ausgeführt wurden **(Summe 374.030 Fz.)**. Destatis gab als mögliche Erklärung für die Differenz von 11.678 Fahrzeugen zwischen den Destatis- und Zolldaten an, dass es sich bei den Zolldaten ausschließlich um solche Fahrzeuge handele, für die nicht nur eine Anmeldung, sondern auch eine Bestätigung der Ausfuhr erfolgt sei. Im Falle der N1-Fahrzeuge sei die Differenz von ca. 8.400 Fahrzeugen vermutlich darauf zurückzuführen, dass für diese Fahrzeuge keine Bestätigung der ausländischen Ausgangszollstelle über die tatsächlich erfolgte Ausfuhr an die deutsche Ausfuhrzollstelle übermittelt worden sei. Der Zoll bereinige seine Zahlen daraufhin und führe diese Fahrzeuge nicht weiter auf. Das Statistische Bundesamt gehe jedoch davon aus, dass diese Fahrzeuge tatsächlich ausgeführt wurden und bereinige die Zahlen nicht, was zu der festgestellten Differenz führe. Fehlende Ausfuhrbestätigungen würden vor Allem bei Ausfuhren durch Privatpersonen gehäuft auftreten. Zudem scheint dies vor allem bei Ausfuhren in die Ukraine über polnische Ausgangszollstellen relevant zu sein: nach den Zolldaten wurden 14.880 Fahrzeuge dorthin ausgeführt, nach den Destatis-Zahlen 19.831 Fahrzeuge, was somit bereits eine Differenz von 5.000 Fahrzeugen ergibt (Destatis 2016a).

Es besteht somit eine Restunsicherheit, ob diese von der Außenhandelsstatistik mehr erfassten Fahrzeuge tatsächlich ausgeführt wurden, dies fällt jedoch sowohl bei den N1-Fahrzeugen (ca. 8.400 Fz) als auch bei den M1-Fahrzeugen (ca. 3.300 Fz), betrachtet man die Gesamtzahlen, nicht stark ins Gewicht. In Hinblick auf die von Destatis erwähnten möglichen Gründe für die Differenz erscheint es plausibel anzunehmen, dass diese Fahrzeuge tatsächlich auch ausgeführt wurden und dementsprechend vertretbar, wie in der Berichterstattung an die Kommission bislang erfolgt, die Zahlen von Destatis zu verwenden.

Ungeachtet dieser Restunsicherheit ist auf jeden Fall festzustellen, dass in der Verbleibsstatistik (BMUB und UBA 2015) bislang nur Pkw (M1-Fahrzeuge) betrachtet werden. In den anschließenden Auswertungen im Rahmen dieses Projektes wurden auch die Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 berücksichtigt und folgende Warennummern betrachtet:

[241] Die Klassifizierung der Warennummern der Kombinierten Nomenklatur richtet sich allerdings nicht scharf nach den Definitionen der EG-Fahrzeugklassen. Das zulässige Gesamtgewicht für Fahrzeuge der Klasse N1 ist in der EG-Klassifizierung auf 3,5 t festgeschrieben. Die Kombinierte Nomenklatur des Gemeinsamen Zolltarifs macht die erste Abstufung bei Kraftfahrzeugen für den Transport von Waren bei „5 t oder weniger" (Warennummern 87042139, 87042199, 87043139, 87043199) fest. Die dadurch entstehende Datenunsicherheit ist bei der Berechnung und Interpretation zu berücksichtigen. Im Folgenden wird angenommen, dass es sich bei den Fahrzeugen größtenteils um Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 handelt.

Tabelle 43: Relevante Warennummern für die Erfassung von Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1 und N1 in der Außenhandelsstatistik und Anzahl der in Nicht-EU-Staaten ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1 nach Destatis und dem deutschen Zoll

Gruppe	Untergruppe	Warennummer	Beschreibung
Personenkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge, ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt	**andere Fahrzeuge mit Hubkolbenverbrennungsmotor mit Fremdzündung:**	87032190	mit einem Hubraum von 1 000 cm³ oder weniger (gebraucht)
		87032290	mit einem Hubraum von mehr als 1 000 cm³ bis 1 500 cm³ (gebraucht)
		87032390	mit einem Hubraum von mehr als 1 500 cm³ bis 3 000 cm³ (gebraucht)
		87032490	mit einem Hubraum von mehr als 3 000 cm³ (gebraucht)
	andere Fahrzeuge mit Kolbenverbrennungsmotor mit Selbstzündung (Diesel- oder Halbdieselmotor):	87033190	mit einem Hubraum von 1 500 cm³ oder weniger (gebraucht)
		87033290	mit einem Hubraum von mehr als 1 500 cm³ bis 2 500 cm³ (gebraucht)
		87033390	mit einem Hubraum von mehr als 2 500 cm³ (gebraucht)
Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 5 t[241] oder weniger:	**mit Kolbenverbrennungsmotor mit Selbstzündung (Diesel- oder Halbdieselmotor)**	87042139	mit Motor mit einem Hubraum von mehr als 2 500 cm³ (gebraucht)
		87042199	mit Motor mit einem Hubraum von 2 500 cm³ oder weniger (gebraucht)
	mit Kolbenverbrennungsmotor mit Fremdzündung:	87043139	mit Motor mit einem Hubraum von mehr als 2 800 cm³ (gebraucht)
		87043199	mit Motor mit einem Hubraum von 2800 cm³ oder weniger (gebraucht)

Quelle: Destatis 2015c und deutscher Zoll (interne Daten)

Nach Angabe von Behördenvertretern in Tschechien seien vor allem nord- und zentralafrikanische Länder nach wie vor ein wichtiges Ziel von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland. Die für deutsche Gebrauchtfahrzeuge erzielbaren Preise lägen teilweise deutlich über den in Deutschland erzielbaren Preisen. Sowohl die technischen Anforderungen für die Fahrtauglichkeit als auch deren Überwachung lägen in diesen Ländern deutlich niedriger als in Deutschland, so dass die Fahrzeuge noch wesentlich länger genutzt werden könnten und damit einen höheren ökonomischen Wert aufweisen (Manhart 2015).

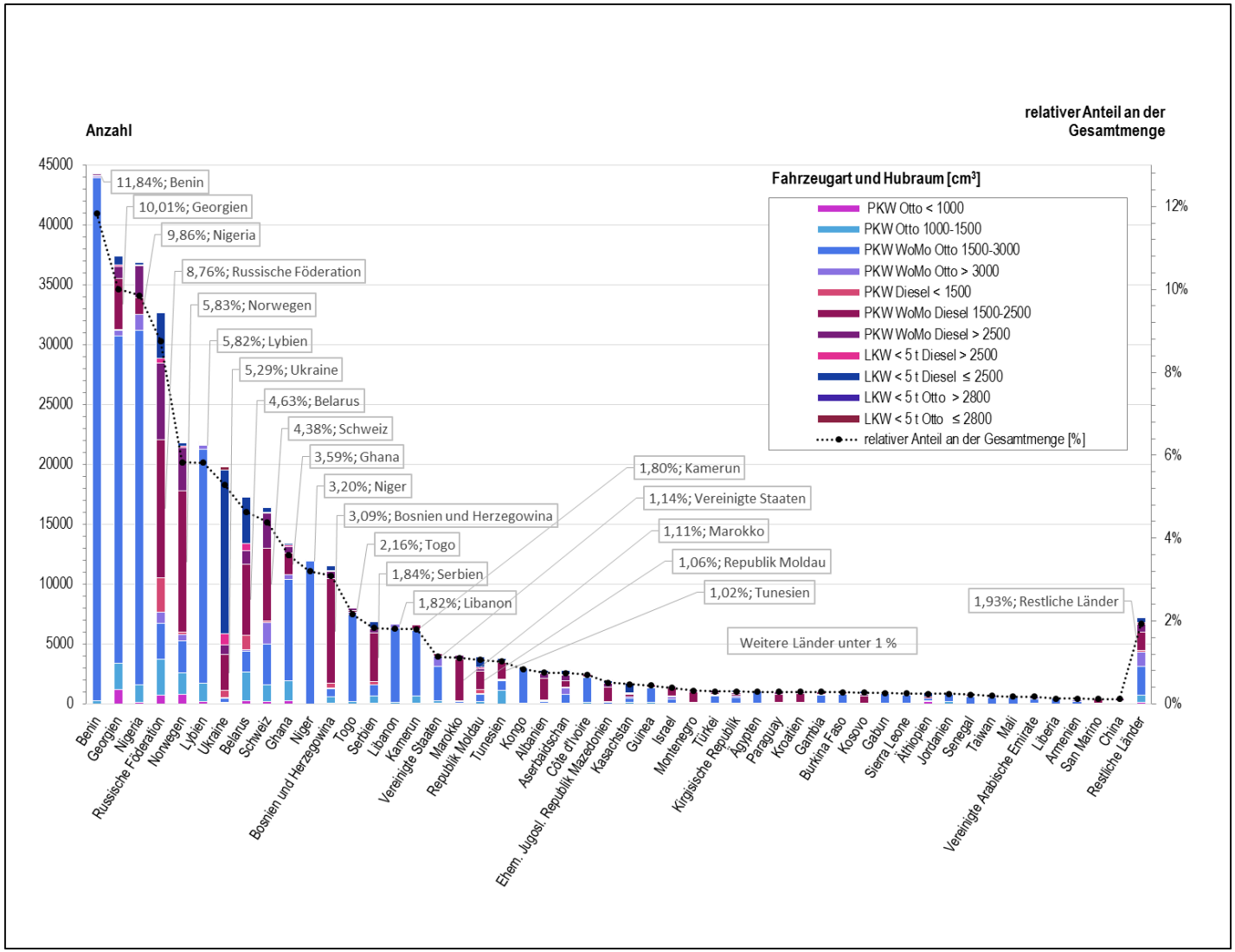
Im Folgenden erfolgt eine Auswertung der vom Zoll erfassten Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen im Jahr 2013.

5.2.1.1 Auswertung der statistischen Angaben des Zolls

Der deutsche Zoll hat speziell für dieses Projekt Daten über alle Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen in Nicht-EU-Staaten für das Jahr 2013 bereitgestellt, die durch die Autoren der Studie spezifisch ausgewertet wurden. Auf Grundlage dieser Daten wurden 374.030 Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1

und N1 ausgewiesen (siehe auch oben Tabelle 43), die im Jahr 2013 in einen Nicht-EU-Staat ausgeführt wurden. Die folgende Abbildung 31 differenziert nach Zielland, Fahrzeugart und Hubraum.

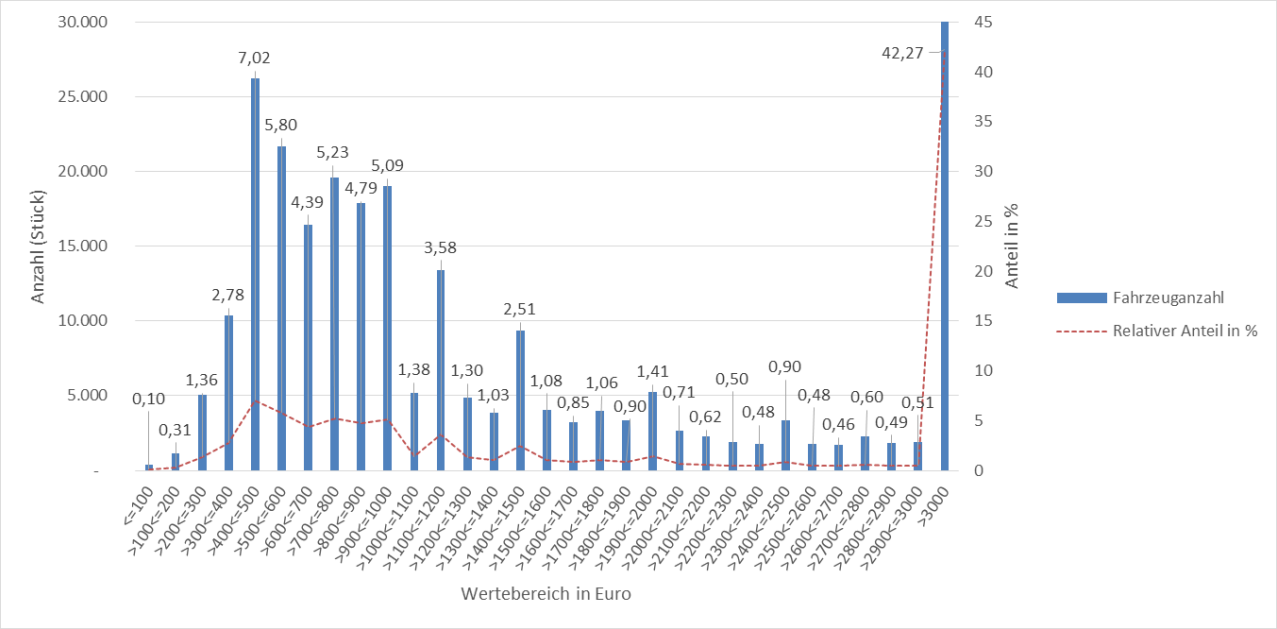
Abbildung 31: Anzahl ausgeführter Gebrauchtfahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1 aus Deutschland nach Zielland 2013



Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: bereitgestellte Daten des deutschen Zolls; Otto = Ottomotor; WoMo = Wohnmobil; Diesel = Dieselmotor)

Die vom deutschen Zoll bereitgestellten Daten über die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland beinhalteten ebenfalls die bei den Ausfuhranmeldungen gemachten Wertangaben für die Fahrzeuge. Die durch die Autoren dieser Studie durchgeführte Auswertung dieser Wertangaben zu den Ausfuhren ergab, dass 38,5 % 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 %. Die sonstige Wertverteilung beider Fahrzeugklassen ist in der folgenden Abbildung 32 dargestellt.

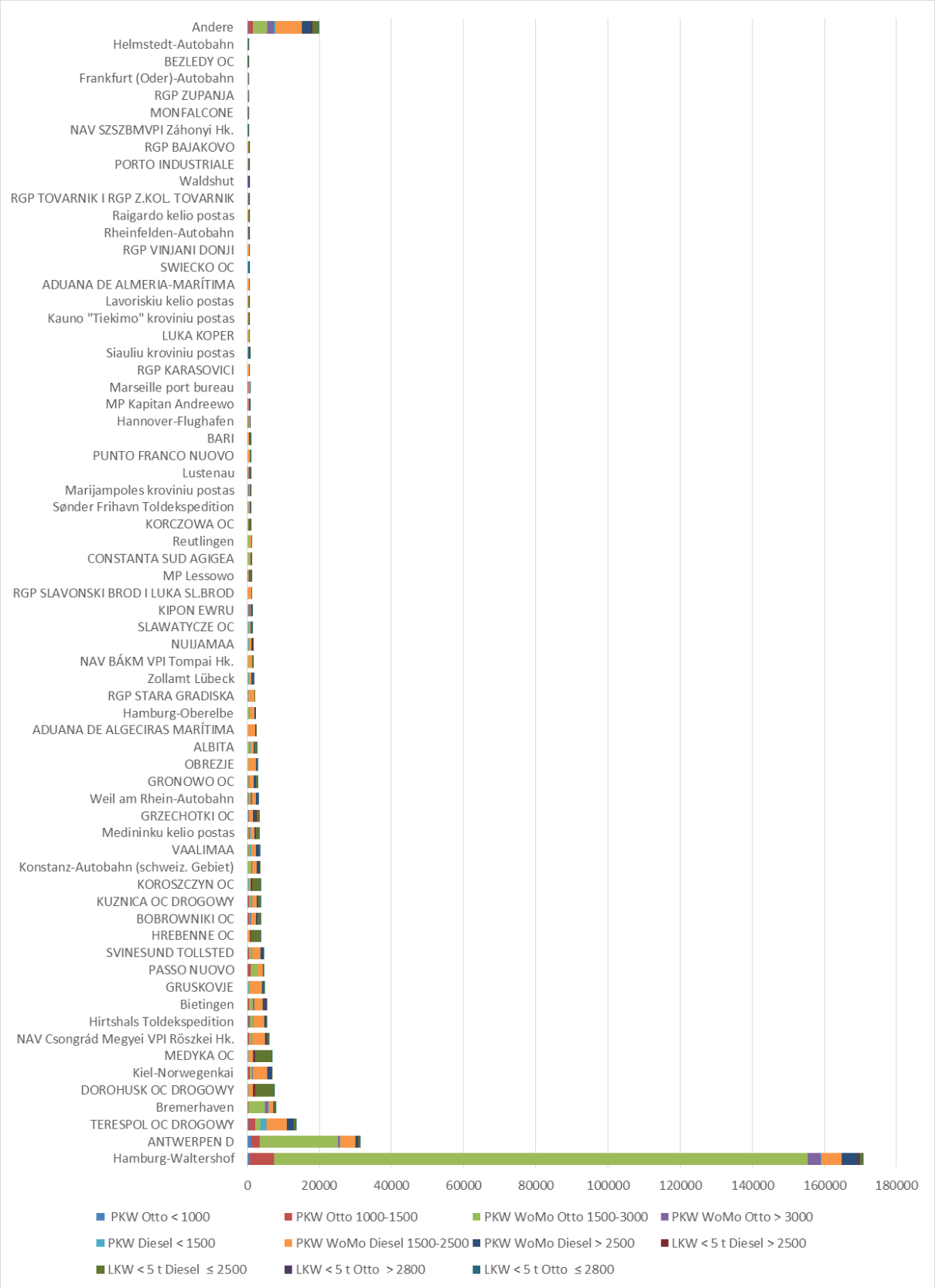
Abbildung 32: Werteverteilung der in Nicht-EU-Staaten ausgeführten Kfz der Fahrzeugklassen M1 und N1 im Jahr 2013



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: bereitgestellte Daten des deutschen Zolls ;
Y-Achse begrenzt auf 30.000 Stück, die Anzahl der Ausfuhren über 3.000 Euro lag bei 158.000 Stück

Die mengenrelevanteste Zollausgangsstelle für Gebrauchtfahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1 aus Deutschland ist Hamburg-Waltershof, gefolgt von Antwerpen (siehe Abbildung 33), da dies die Zollausgangsstellen für Waren sind, die über die Häfen Hamburg und Antwerpen per Seefracht ausgeführt werden sollen.

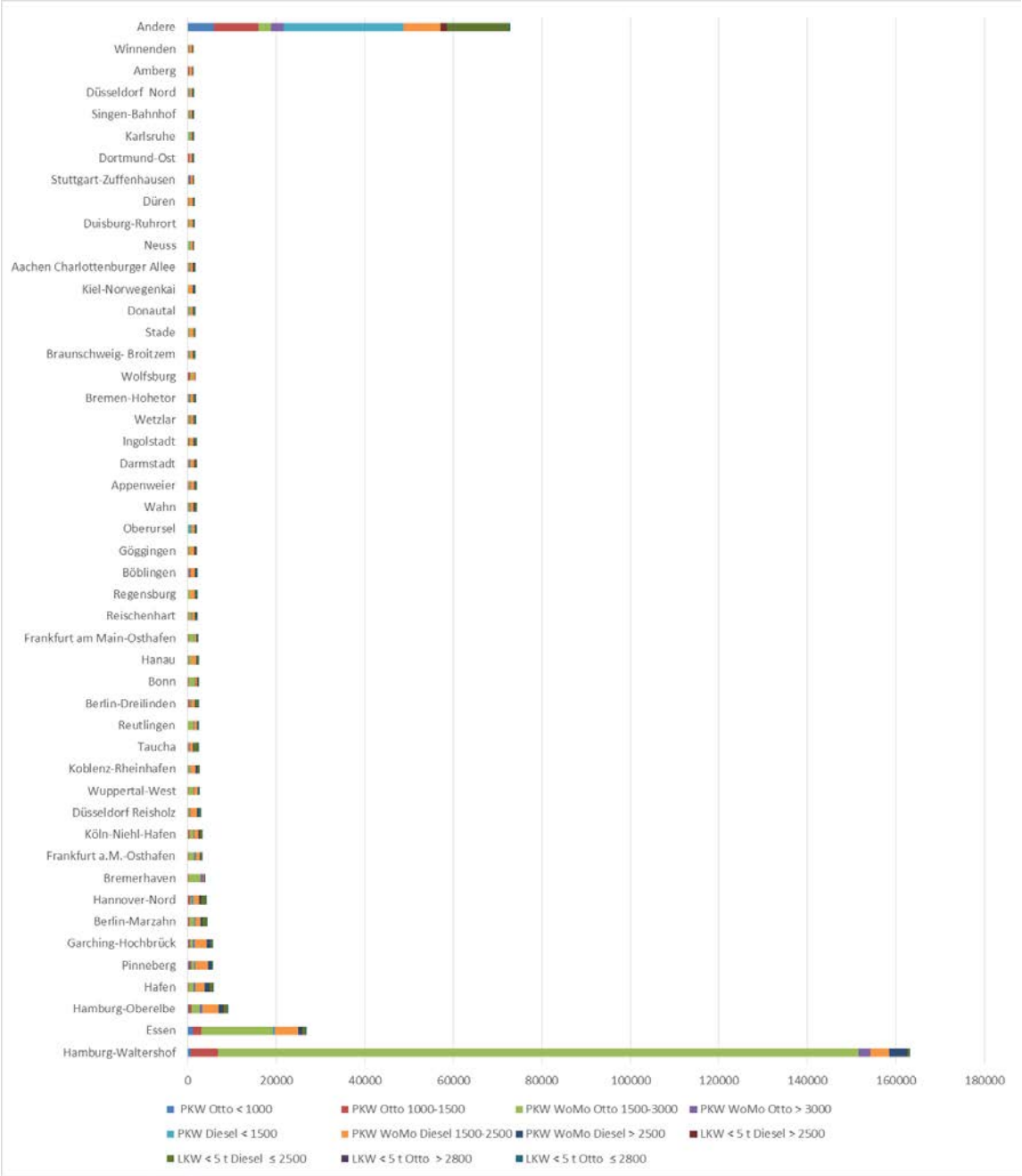
Abbildung 33: Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1 und N1 aus Deutschland in Nicht-EU-Länder nach Ausgangszollstelle und Hubraum im Jahr 2013



Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: bereitgestellte Daten des deutschen Zolls; Otto = Ottomotor; Diesel = Dieselmotor; WoMo = Wohnmobil

Die Anmeldung zur Ausfuhr erfolgt an den Ausfuhrzollstellen. Auch hier war Hamburg-Waltershof aufgrund des Seehafens die anzahlstärkste Stelle gefolgt von Essen (vermutlich aufgrund des dort ansässigen großen Automarktes, über den viele Gebrauchtfahrzeuge gehandelt werden, die direkt nach Verkauf vor Ort zur Ausfuhr angemeldet werden[242] (siehe Abbildung 34).

Abbildung 34: Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1 und N1 aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten nach Ausfuhrzollstelle und Hubraum im Jahr 2013



Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: bereitgestellte Daten des deutschen Zolls; Otto = Ottomotor; Diesel = Dieselmotor; WoMo = Wohnmobil

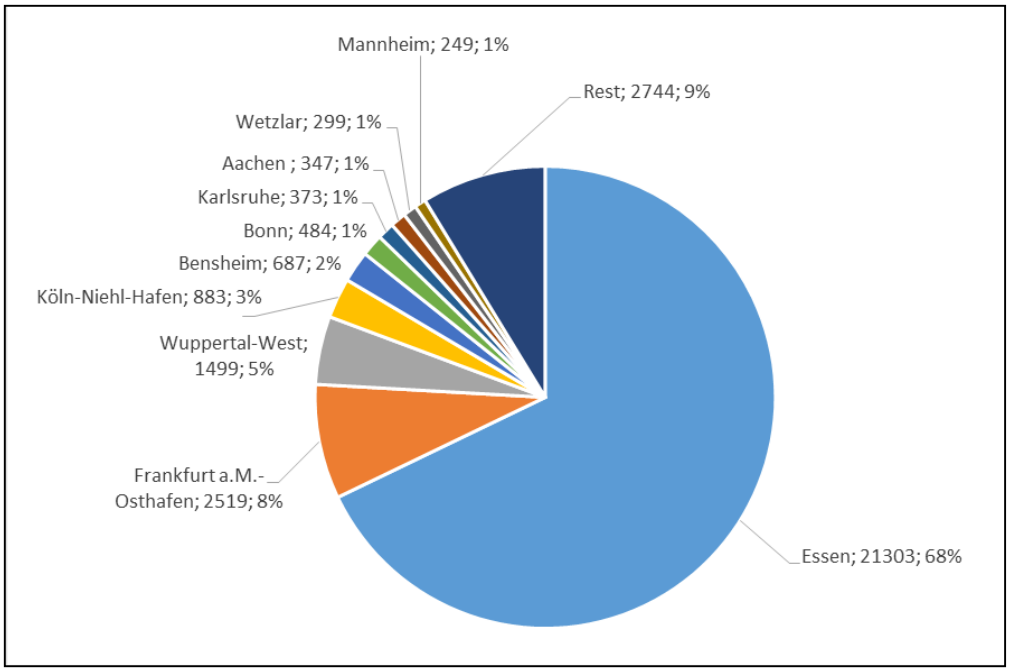
[242] http://www.autokino-automarkt.de/index.php/unsere-standorte/automarkt-essen

Bei der Betrachtung der Gesamtzahlen von Gebrauchtfahrzeugausfuhren aus Deutschland ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der über die Zollausgangsstellen in Deutschland ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge möglicherweise letztmalig in einem anderen EU-Mitgliedstaat zugelassen war, sich aber in der deutschen Außenhandelsstatistik wiederfinden können, wenn diese Fahrzeuge im einstufigen Ausfuhrverfahren exportiert wurden (siehe hierzu auch die Ausführungen zu den Zollverfahren in Kapitel 4.5.2 sowie Kapitel 5.2.1.2 dieses Berichts). Um diese Fahrzeuge müsste die Statistik ggf. bereinigt werden. Ein Großteil dieser Fahrzeuge wird die EU über den Hamburger Hafen verlassen (siehe hierzu auch die Statistik zu den Zollausgangsstellen in Abbildung 33). Über den Hamburger Hafen werden auch Fahrzeuge aus dem skandinavischen Raum und Polen verschifft. Mehrere Akteure des Hamburger Gebrauchtfahrzeugexports schätzen, dass der Anteil dieser Fahrzeuge bei 5-10 % liegt (pers. Komm. mit Exportakteuren am Hamburger Hafen August-Oktober 2015). Dementsprechend müssten von den ca. 160.000 Gebrauchtfahrzeugen, die im einstufigen Ausfuhrverfahren über Hamburg ausgeführt wurden, 8.000-16.000 Fahrzeuge abgezogen werden. Von den 385.708 in der Außenhandelsstatistik erfassten Fahrzeugen wäre eine entsprechende Anzahl (Mittelwert 12.000 Fahrzeuge) zu subtrahieren, so dass von einer Anzahl von ca. 374.000 in Nicht-EU-Staaten ausgeführter und von der Außenhandelsstatistik erfasster Fahrzeuge auszugehen wäre, die letztmalig in Deutschland zugelassen waren. Da diese Aussagen nicht weiter verifiziert oder konkretisiert werden konnten und die Anzahl solcher Fahrzeuge auf die Gesamtzahl gesehen nicht stark ins Gewicht fällt, wurde an dieser Stelle davon abgesehen, eine bestimmte Fahrzeugzahl abzuziehen. Dieser Aspekt sollte jedoch bei der Evaluation von Informationsströmen zwischen den EU-Mitgliedstaaten berücksichtigt werden (siehe dazu im folgenden Unterkapitel).

5.2.1.2 Statistische Ausfuhrerfassung von letztmalig in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen

In den vom deutschen Zoll an die Autoren der Studie übermittelten Daten über Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen ist kein Fahrzeug mit einer ausländischen Zollausfuhrstelle angegeben. In der Zollstatistik finden sich für das Jahr 2013 31.387 Gebrauchtfahrzeuge, die bei einer deutschen Ausfuhrzollstelle zur Ausfuhr angemeldet wurden und über die Ausgangszollstelle Antwerpen die EU verlassen haben (siehe Abbildung 35).

Abbildung 35: Top 10 der Ausfuhrzollstellen von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland mit Ausgangszollstelle Antwerpen im Jahr 2013 mit Angabe der Anzahl der ausgeführten Fahrzeuge und Anteil in Prozent



Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: bereitgestellte Daten des deutschen Zolls

Der belgische Zoll führt Statistik über an belgischen Zollausfuhrstellen abgegebene Ausfuhranmeldungen für Gebrauchtfahrzeuge, die in Drittstaaten ausgeführt werden[243]. Für das Jahr 2013 finden sich in dieser Statistik 116.732 Gebrauchtfahrzeuge der Fahrzeugklasse M1 mit der Angabe ‚country of origin: DE'. Es findet keine Informationsübermittlung vom belgischen Zoll an den deutschen Zoll bezüglich dieser Fahrzeuge statt (Belgischer Zoll 2015). Die Bundesfinanzdirektion Nord bestätigte dies (Bundesfinanzdirektion Nord 2015).

Nach Aussage der Bundesfinanzdirektion Nord können im deutschen IT-System ATLAS Ausfuhranmeldungen nicht bei ausländischen Zollstellen gemacht werden (Bundesfinanzdirektion Nord 2015). Dies hat z. B. zur Folge, dass Ausfuhren im einstufigen Verfahren nicht über das IT-System in Antwerpen angemeldet werden können. Ein in Hamburg ansässiger Spediteur bestätigt dies und gab an, dass er sich im Falle der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen mit einem Warenwert unter 3.000 Euro über Antwerpen eines belgischen Zollagenten bediene, der die Ausfuhranmeldung für ihn vornehme. Ob bei der Zollanmeldung des belgischen Zollagenten immer das Herkunftsland Deutschland angegeben werde, kann der Hamburger Spediteur nicht beurteilen. Der belgische Zollagent leite die Ausfuhrbestätigung, die dieser vom belgischen Zoll erhalte, an den Hamburger Spediteur weiter. Ein Informationsfluss an deutsche Behörden finde seines Wissens nach nicht statt (pers. Komm. mit Spediteur am 22.09.2015 in Hamburg). Ob dies ein standardmäßiges Vorgehen von Spediteuren von Gebrauchtfahrzeugen ist, ist nicht bekannt.

Im Jahr 2013 wurden über den Hamburger Hafen 169.402 Gebrauchtfahrzeuge der Fahrzeugklasse M1 und 1.254 Gebrauchtfahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 ausgeführt (Datengrundlage: bereitgestellte Daten des deutschen Zolls). Mehrere Akteure des Fahrzeugexports am Hamburger Hafen gaben

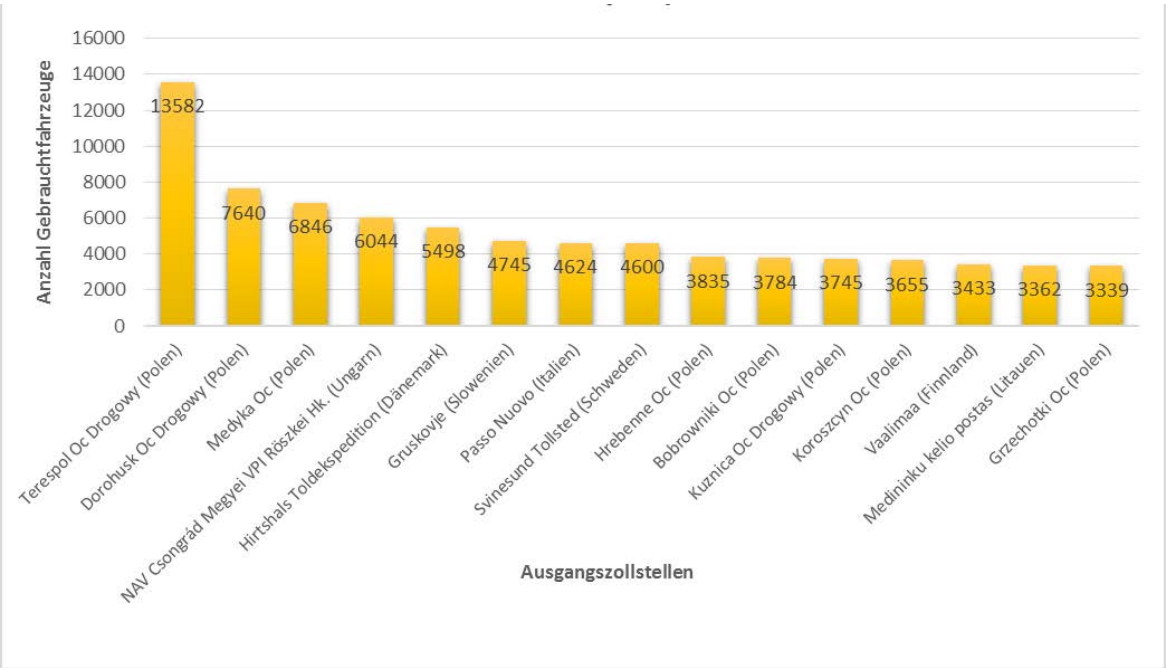
[243] Für die Warengruppen mit den Nummern 87032190, 87032290, 87032390, 87032490, 87033190, 87033290 und 87033390.

an, dass mindestens ebenso viele zur Ausfuhr gedachte Fahrzeuge aus Deutschland über Antwerpen ausgeführt werden, vermutlich sogar deutlich mehr (pers. Komm. mit Exportakteuren am Hamburger Hafen zwischen August und Oktober 2015 in Hamburg).

Schlussfolgernd kann festgestellt werden: Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland, die im einstufigen Verfahren bzw. durch Zollagenten aus einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgeführt werden (Ausgangszollstelle), werden von der deutschen Zollstatistik systematisch nicht erfasst. Am Beispiel Belgiens lässt sich daher sagen, dass es im Jahr 2013 zu einer statistischen Nichterfassung von mindestens 116.732 Gebrauchtfahrzeugen der Fahrzeugklasse M1, die letztmalig in Deutschland zugelassen waren, gekommen ist.

Bei der dargestellten statistischen Lücke handelt es sich um eine systematische Lücke im Informationsfluss. Es ist daher zu vermuten, dass vergleichbare Lücken auch für andere 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 (siehe Abbildung 36).

Abbildung 36: TOP 15 der ausländischen Ausgangszollstellen für Gebrauchtfahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1 aus Deutschland im Jahr 2013 (ohne Antwerpen)



Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: bereitgestellte Daten des deutschen Zolls

Polen ist dort sowohl in der Anzahl der ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge als auch in der Anzahl der Ausgangszollstellen am stärksten repräsentiert (siehe Abbildung 37).

Abbildung 37: Verteilung der TOP 15 ausländischen Ausgangszollstellen für Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland der Fahrzeugklassen M1 und N1 im Jahr 2013 (ohne Antwerpen)

Datengrundlage: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von maps.google.com

Fahrzeuge mit einem Warenwert bis zu 3.000 € müssen nicht zwangsläufig im einstufigen Ausfuhrverfahren angemeldet werden, sondern können auch im zweistufigen Ausfuhrverfahren ausgeführt werden (siehe Kapitel 4.5.2). Dies werde nach Aussage von Destatis oft in Anspruch genommen, da die Anmeldung in Deutschland für Unternehmen einfacher sei (Destatis 2015a). Betrachtet man die in der Außenhandelsstatistik erfassten zweistufigen Ausfuhranmeldungen unter Berücksichtigung des angegebenen Fahrzeugwerts, fällt auf, dass die Anteile der Fahrzeuge mit einem Warenwert bis zu 3.000 € je nach Mitgliedstaat (alle Ausgangszollstellen pro Land zusammengefasst) stark schwanken. Während von den Gebrauchtfahrzeugen, die über Belgien die EU verlassen, 85,5 % einen Wert von weniger als 3.000 € haben[244], beträgt der Anteil bei den Ausgangszollstellen in Polen lediglich 7,4 %[245]. Bei Finnland und den baltischen Staaten Lettland, Litauen und Estland schwankt der Anteil zwischen 0,6 und 6,3 % (siehe Tabelle 45). Über diese vier Länder und Polen findet ein Großteil der erfassten Gebrauchtfahrzeugausfuhren aus Deutschland nach Russland, Weißrussland und die Ukraine statt. Alleine Polen verbucht hierbei 59 % (Russland), 77 % (Weißrussland) und 97 % (Ukraine) der erfassten Ausfuhren aus Deutschland in diese Länder. Hinzu kommen Ausfuhren nach Kasachstan, in die Republik Moldau, Aserbaidschan, die Mongolei und weitere Länder.

Wie die Auswertung der vom deutschen Zoll bereitgestellten Daten über Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten ergab, weisen Ausfuhren über Mitgliedstaaten wie Slowenien, Kroatien, Ungarn, Rumänien, Bulgarien und Griechenland teilweise deutlich höhere An-

[244] Hier wurden noch nicht die von der Außenhandelsstatistik nicht erfassten 116.000 aus Deutschland stammenden Gebrauchtfahrzeuge berücksichtigt, die in Belgien im einstufigen Ausfuhrverfahren ausgeführt werden. Rechnet man diese ein, erhöht sich der Anteil der Gebrauchtfahrzeuge unter 3.000 € auf 96,9 %.

[245] Berücksichtigt man nur die Pkw-Gebrauchtfahrzeugausfuhren beträgt der Anteil der Fahrzeuge unter 3.000 Euro über polnische Ausgangszollstellen sogar nur 2,9 %.

teile an niedrigpreisigen Gebrauchtfahrzeugen auf. Die Hauptzielländer von Ausfuhren über Ausgangszollstellen dieser Mitgliedstaaten sind Georgien, Aserbaidschan und die Republik Moldau, aber auch Bosnien und Herzegowina oder Serbien.

Bei Ländern wie Dänemark und Schweden könnte der niedrige Anteil an geringwertigen Fahrzeugen nach Auswertung der vom deutschen Zoll bereitgestellten Daten über Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten dadurch zu erklären sein, dass die Ausfuhren von dort fast ausschließlich nach Norwegen und auf die Färöer Inseln gehen und die durch den Zoll erfassten Ausfuhren dorthin höherpreisig sind.

Die geringe Quote für Spanien könnte ebenfalls mit den Zielländern erklärbar sein. Die Auswertung der vom deutschen Zoll bereitgestellten Daten über Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten ergab, dass Gebrauchtfahrzeuge über spanische Ausgangszollstellen in der Mehrheit in die Mittelmeerländer des Nahen Ostens oder Nordafrikas gehen. Diese Länder werden auch von Reedereien aus Hamburg und Antwerpen angefahren. Eine Ausfuhr über die letztgenannten Zollausgangsstellen ist logistisch und wirtschaftlich in vielen Fällen vorteilhafter. Dies wirkt sich möglicherweise proportional stärker auf niedrigpreisige als auf hochpreisige Fahrzeuge aus.

Der besonders hohe Anteil von geringwertigen Gebrauchtfahrzeugen über Antwerpen könnte mit Blick auf die Zielländer in West- und Nordafrika und im Nahen Osten erklärbar sein.

In Gesprächen mit Akteuren der Gebrauchtfahrzeugausfuhr (z. B. Hamburger Spediteure, Reedereien, Altfahrzeugverwerter, Zoll) wurde die Vermutung geäußert, dass auch in die Zielländer in Osteuropa, Russland und Südosteuropa ein hoher Anteil an Fahrzeugen mit geringem Wert ausgeführt wird. Dies spiegelt sich in den zuvor erläuterten vorliegenden Zahlen der Zollstatistik nicht wieder. Durch den dargestellten systematisch fehlenden Informationsfluss aus dem einstufigen Verfahren könnte der geringe Anteil erklärbar sein.

Unter der Annahme, dass auch für diese Staaten der Anteil der Gebrauchtfahrzeuge unter 3.000 € deutlich höher liegen müsste, werden Zuschätzungen auf Anteile von 50 % bzw. 75 % an den Gesamtfahrzeugmengen vorgenommen. Dies bedeutet, es wird z. B. bei einer Zuschätzung auf 50 % angenommen, dass die Anzahl an Gebrauchtfahrzeugen mit einem Wert von weniger als 3.000 € identisch mit der Anzahl der Fahrzeuge mit einem Wert von über 3.000 € ist. Die geringere statistisch erfasste Zahl der Fahrzeuge mit Wert unter 3.000 € wird daher annahmegemäß auf die höhere Anzahl der Fahrzeuge mit Wert über 3.000 € zugeschätzt. Dadurch erhöht sich die angenommene Gesamtzahl der Fahrzeuge. Die Differenz zwischen der statistisch erfassten Zahl und der Gesamtzahl nach Zuschätzung drückt bei zuverlässiger Schätzung den Beitrag zur Schließung der statistischen Lücke aus. Am Beispiel Polens wird diese Rechnung in Tabelle 44 exemplarisch dargelegt.

Tabelle 44: Zuschätzung an Gebrauchtfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1 und N1 aus Deutschland mit einem Fahrzeugwert ‹3.000 € am Beispiel Polens

Ausgangssituation bzw. Zuschätzung	Teilbereich	Anzahl	Anteil
Derzeitige Erfassungssituation Polen (Datenquelle: vom deutschen Zoll bereitgestellten Daten über Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten)	Gesamtanzahl Fahrzeuge	53.558	100 %
	Fahrzeugwert ›3.000 €	49.586	92,6 %
	Fahrzeugwert ‹3.000 €	3.972	7,4 %
	Fahrzeugwert ›3.000 €	49.586	50 %

Ausgangssituation bzw. Zuschätzung	Teilbereich	Anzahl	Anteil
Zuschätzung an Gebrauchtfahrzeugen ‹3.000 € auf einen Anteil von 50 %:	Fahrzeugwert ‹3.000 €	49.586	50 %
	Gesamtzahl erfasste Fahrzeuge	99.172	100 %
	Zusätzlich erfasste Fahrzeuge	49.586-3.972= 45.614	
Zuschätzung an Gebrauchtfahrzeugen ‹3.000 € auf einen Anteil von 75 %:	›3.000 €	49.586	25 %
	‹3.000 €	148.758	75 %
	Gesamtzahl erfasste Fahrzeuge	198.344	100 %
	Zusätzlich erfasste Fahrzeuge	148.758-3.972= 144.786	

Für alle betrachteten EU-Mitgliedstaaten ergibt sich somit die in der folgenden Tabelle 45 dargestellte Situation.

Tabelle 45: Vergleich der anteiligen Fahrzeugwerte über die verschiedenen Ausgangsländer

Ausgangsland	Anzahl Fahrzeuge gesamt mit Ausgangszollstelle in …	Davon Fahrzeuge mit einem Wert <3.000 €/ Fahrzeug (Anzahl in Stück)	Davon Fahrzeuge mit einem Wert <3.000 €/ Fahrzeug (Anteil in %)	Zuschätzung an Gebrauchtfahrzeugen <3.000 € auf einen Anteil von 50 %	Zuschätzung an Gebrauchtfahrzeugen <3.000 € auf einen Anteil von 75 %
Belgien (zum Vergleich)	31.559	26.987	85,51	-	-
Polen	53.558	3.972	7,42	45.614	144.786
Slowenien	8.795	4.203	47,79	195	9.573
Litauen	8.400	527	6,27	7.346	23.092
Ungarn	8.332	3.269	39,23	1.794	11.920
Italien	7.923	2.814	35,52	2.295	12.513
Kroatien	7.716	3.862	50,05	0	7.700
Finnland	5.698	34	0,60	5.630	16.958
Dänemark*	5.664	23	0,41	0	0
Rumänien	4.740	1.817	38,33	1.106	6.952
Schweden*	4.733	18	0,38	0	0
Spanien*	3.453	29	0,84	0	0
Bulgarien	2.806	614	21,88	1.578	5.962
Griechenland	1.624	220	13,55	1.184	3.992
Lettland	1.208	73	6,04	1.062	3.332
Estland	297	2	0,67	293	883
Gesamt (ohne Belgien)	124.947	21.477	17,19	68.097	247.663

Zusammen mit den 116.000 nicht erfassten Ausfuhren über Belgien ergäbe dies eine Gesamtzahl zwischen **184.000 und ca. 363.000** nichterfassten Gebrauchtfahrzeugausfuhren der Fahrzeugklassen M1 und N1 in Nicht-EU-Staaten. Es ist davon auszugehen, dass die Tendenz in Richtung des unteren Bereichs geht, da die in Tabelle 45 dargestellten Wertverteilungen einen Anteil von 75 % an Fahrzeugen, die weniger als 3.000 € wert sind, über alle Mitgliedstaaten hinweg als unwahrscheinlich erscheinen lässt. Der Anteil der Fahrzeuge an der Ausfuhr mit einem Wert unter 3.000 € liefert zudem lediglich Indizien. Eine Anfrage beim litauischen, polnischen und niederländischen Zoll ergab, dass die Möglichkeit bestehe, dass Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland im einstufigen Ausfuhrverfahren über diese Mitgliedstaaten ausgeführt werden, darüber jedoch keine separate verlässliche Statistik, wie beispielsweise in Belgien, geführt werde und auch kein regelmäßiger Austausch mit Behörden anderer Mitgliedstaaten darüber stattfinde (Litauischer Zoll 2016; Polnischer Zoll 2016; Niederländischer Zoll 2016). Weitere Daten für eine Absicherung der Ausfuhren sind nicht verfügbar.

Im weiteren Verlauf wird schlussfolgernd aus den oben beschriebenen Ableitungen davon ausgegangen, dass es sich bei diesen Ausfuhren um eine vergleichbare Größenordnung handelt, wie bei den Ausfuhren über Antwerpen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand muss die Anzahl der in Nicht-EU-Staaten ausgeführten Fahrzeuge somit um eine Anzahl in der Größenordnung von 250.000 erhöht werden. In dieser Zahl enthalten sind die Ausfuhren über Antwerpen (ca. 116.000) und die bisher nicht berücksichtigten, aber von Destatis erfassten Ausfuhren von N1-Fahrzeugen (ca. 41.000). Zusammen mit den bisher berücksichtigen Ausfuhren von M1-Fahrzeugen (ca. 344.000) ergibt dies eine Gesamtzahl von ca. 590.000 aus Deutschland ausgeführten M1- und N1-Fahrzeugen im Jahr 2013.

5.2.2 Verbringung als Gebrauchtfahrzeug in einen EU-Mitgliedstaat

Bei dem Szenario ‚Verbringung in andere EU-Mitgliedstaaten mit Wiederanmeldung' wird das Fahrzeug ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und mit dem Zweck der dortigen Wiederanmeldung in einen anderen EU-Mitgliedstaat verbracht. Derzeit stehen für die Erfassung von Fahrzeugen über diesen Verbleibspfad mit der REGINA-Datenbank und der Intrahandelsstatistik zwei Datenquellen zur Verfügung (ausführlicher dazu siehe Kapitel 3.2.1.2). In der REGINA-Datenbank waren im Jahr 2013 ca. 1,22 Mio. Fahrzeuge gespeichert[246]. Die Intrahandelsstatistik erfasste im Jahr 2013 138.614 gebrauchte Fahrzeuge aus Deutschland (Stand Juni 2016).

Vergleicht man die Zahl der Wiederanmeldungen laut REGINA mit den Zahlen der Intrahandelsstatistik mit anderen EU-Mitgliedstaaten kann geschlossen werden, dass mindestens ca. 90 % der in andere EU-Mitgliedstaaten ausgeführten und wiederangemeldeten Fahrzeuge Verbringungen unterhalb der Meldeschwelle zur Intrahandelsstatistik (500.000 € pro Exporteur pro Jahr, siehe Kapitel 4.8.3) sind.

Gleichzeitig schätzen Experten die Meldungen über REGINA aus einigen Mitgliedstaaten als unvollständig ein (KBA 2015a; RDW 2015). Die Einschätzung basiert auf folgenden drei Kriterien:

1. Anzahl der übermittelten Mitteilungsmengen im Vergleich zu den Erwartungen,
2. Bewertung der Zuverlässigkeit des Mitteilungsweges(z. B. zentral, digital, per Post, Fax, E-Mail, einzeln, gesammelt usw.),
3. Häufigkeit der Nachfragen deutscher Zulassungsbehörden, weil eine entsprechende Mitteilung aus dem Ausland bislang ausgeblieben ist.

Die folgende Tabelle 46 fasst Mitteilungen aus dem Ausland des Jahres 2014 über dort erneut zugelassene Fahrzeuge zusammen, die zuvor in Deutschland zugelassen waren und ordnet ihnen eine Experteneinschätzung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA 2015c) zur Frage der Vollständigkeit der Informationen zu. Diese Tabelle beinhaltet alle EU-Mitgliedstaaten, die EWR-Staaten (Europäischer Wirtschaftsraum) Island, Liechtenstein und Norwegen und die Schweiz sowie Bosnien und Herzegowina. Andere Staaten, bei denen weniger als 100 Fahrzeuge aus Deutschland erneut zugelassen wurden, wurden nicht berücksichtigt.

[246] Im Rahmen der Wiederanmeldungsstatistik REGINA werden alle Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat wieder angemeldet und an das KBA gemeldet wurden, erfasst, unabhängig von der Fahrzeugklasse. Neben den Fahrzeugklassen M1 und N1 können somit weitere Fahrzeuge in der Statistik geführt werden, woraus eine Datenunsicherheit resultiert. Der Anteil der jeweiligen Fahrzeugklassen kann durch das KBA mittels einer kostenpflichtigen Sonderauswertung evaluiert werden, da im Rahmen der Rückmeldung auch die Fahrzeugidentifikationsnummern gespeichert werden.

In der Berichterstattung für das Jahr 2013 an die Europäische Kommission hat das UBA die Anzahl der Gebrauchtfahrzeugverbringungen aus den Informationen aus REGINA und aus der Handelsstatistik bestimmt (die jeweils höhere Zahl wurde genutzt). Die Datenquelle hierfür ist in der letzten Spalte der folgenden Tabelle 46 genannt.

Tabelle 46: Mitteilungen aus dem Ausland 2014 über dort erneut zugelassene Fahrzeuge, die zuvor in Deutschland zugelassen waren

Staat	zusätzliche Informationen	Qualität der Meldungen (grobe Abschätzung bzgl. Vollständigkeit und Richtigkeit): zuverlässig	Qualität der Meldungen (grobe Abschätzung bzgl. Vollständigkeit und Richtigkeit): unzuverlässig	Qualität der Meldungen (grobe Abschätzung bzgl. Vollständigkeit und Richtigkeit): keine Aussage möglich	Datenquelle UBA für die Bestimmung der Fahrzeuganzahl (HS= Handelsstatistik)
Belgien		x			KBA
Bosnien und Herzegowina				x	k. A.
Bulgarien		x			KBA
Dänemark		x			KBA
Estland		x			KBA
Finnland		x			KBA
Frankreich		x			KBA
Griechenland			x		HS
Großbritannien			x		KBA
Irland			x		KBA
Island		x			k. A.
Italien			x		HS
Kroatien	Kroatien übermittelt seit 9.2014	x			HS
Lettland		x			KBA
Liechtenstein		x			k. A.
Litauen		x			KBA
Luxemburg		x			KBA
Malta		x			KBA
Niederlande		x			KBA
Norwegen		x			k. A.
Österreich			x		HS

Staat	zusätzliche Informationen	Qualität der Meldungen (grobe Abschätzung bzgl. Vollständigkeit und Richtigkeit): zuverlässig	Qualität der Meldungen (grobe Abschätzung bzgl. Vollständigkeit und Richtigkeit): unzuverlässig	Qualität der Meldungen (grobe Abschätzung bzgl. Vollständigkeit und Richtigkeit): keine Aussage möglich	Datenquelle UBA für die Bestimmung der Fahrzeuganzahl (HS= Handelsstatistik)
Polen		x			KBA
Portugal	Portugal übermittelt seit 8.2014	x			HS
Rumänien		x			KBA
Schweden		x			KBA
Schweiz		x			k. A.
Slowakei		x			KBA
Slowenien		x			KBA
Spanien			x		HS
Tschechien[247]		x			KBA
Ungarn		x			KBA
Zypern			x		HS

Quellen: Spalten 1-5: KBA (2015c), letzte Spalte: UBA (2015)

In den meisten Fällen, in denen die Experteneinschätzung von unzuverlässigen Daten in der REGINA-Statistik ausgeht, wurde vom UBA die Intrahandelsstatistik genutzt (Griechenland, Italien, Österreich, Spanien, Zypern). Lediglich für Großbritannien und Irland wurden vom UBA REGINA-Daten genutzt, die nach Einschätzung des KBA unvollständig sind.

Tabelle 47: Vergleich REGINA-Meldungen und Handelsstatistik-Meldungen für andere Länder

Land	Wiederanmeldungen lt. REGINA	Handelsstatistik	Verhältnis (Fz. in Handelsstatistik dividiert durch Fz. In REGINA)
Kroatien	0	1.399	Keine Wiederanmeldung lt. REGINA
Zypern	0	232	Keine Wiederanmeldung lt. REGINA
Polen	487.585	11.022	2%
Litauen	79.438	2.917	4%
Bulgarien	43.701	1.827	4%
Rumänien	191.265	10.446	5%

[247] Das Meldeverhalten von Tschechien wird vom KBA als zuverlässig eingestuft. Es ist zu beachten, dass Praxisakteure in Tschechien davon ausgehen, dass es aufgrund der verwendeten Erfassungssoftware zu Untererfassungen in der REGINA-Statistik kommt (siehe ausführlicher Kapitel 3.2.1.3).

Land	Wiederanmeldungen lt. REGINA	Handelsstatistik	Verhältnis (Fz. in Handelsstatistik dividiert durch Fz. In REGINA)
Tschechien	88.724	6.251	7%
Lettland	26.769	1.935	7%
Schweden	9.029	1.180	13%
Estland	14.651	2.387	16%
Finnland	14.910	2.520	17%
Ungarn	33.455	5.781	17%
Frankreich	91.878	17.666	19%
Malta	83	17	20%
Niederlande	58.334	14.874	25%
Slowenien	4.528	1.278	28%
Slowakei	15.556	4.644	30%
Irland	34	12	35%
Luxemburg	9.123	3.339	37%
Großbritannien	714	356	50%
Belgien	24.771	13.181	53%
Dänemark	4.985	3.527	71%
Italien	9.646	13.329	138%
Spanien	3.180	5.461	172%
Österreich	3.281	10.074	307%
Griechenland	164	893	545%
Portugal	141	2.066	1465%
Summe	**1.215.945**	**138.614**	**Gewichteter Mittelwert: 11%**

Entsprechend der Gegenüberstellung oben werden in der Außenhandelsstatistik im gewichteten Mittelwert 11 %[248] der Gebrauchtfahrzeuge dargestellt, die tatsächlich als Wiederanmeldung nach Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat gemeldet wurden.

Bei der Korrektur der Daten wurden für die jeweiligen Mitgliedstaaten verschiedene Informationen bzw. Datengrundlagen ergänzt und entsprechende Anpassungen berücksichtigt. Im Falle Österreichs liegen die Angaben der Handelsstatistik um ca. 40.000 Fahrzeuge unter der Anzahl von Gebrauchtfahrzeugen, die in Österreich im Jahr 2013 zugelassen wurden und vorher in Deutschland zugelassen waren (Statistik Austria 2016). Für Italien wird die Bedeutung deutscher Gebrauchtfahrzeug als gering eingeschätzt (23.000 M1 und N1-Fahrzeuge im Jahr 2009 (Merz und Mehlhart 2011)). Der in der jüngeren Vergangenheit für deutsche Gebrauchtfahrzeuge besonders relevante Absatzmarkt in Tschechien ist nach Aussagen verschiedener Akteure aus Tschechien mittlerweile nahezu gesättigt (Kramarik 2015; Livora 2015). Als weiteren Grund wurde von den tschechischen Akteuren genannt, dass aus ihrer Sicht die für diesen Markt besonders interessanten Fahrzeuge zudem durch die Umweltprämie („Abwrackprämie“) fast vollständig vom Markt verschwunden seien. Großbritannien hat

[248] Mittelwert gewichtet nach Fahrzeugzahl, 114 % arithmetischer Mittelwert,

zwar den größten Gebrauchtfahrzeugmarkt Europas[249]. Insgesamt stammt jedoch lediglich 1 % der Gebrauchtfahrzeuge, die im Jahr 2013 in Großbritannien gekauft wurden, direkt aus dem Ausland (EU 2015). Der einheimische Gebrauchtfahrzeugmarkt ist anscheinend ausreichend groß und der Markt für Importe wird zudem durch die Rechtslenker limitiert (ebd.).

Entsprechend den dargestellten Untersuchungen und Schlussfolgerungen ergeben sich die in der folgenden Tabelle 48 dargestellten Exportzahlen mit einer Gesamtsumme von Gebrauchtfahrzeugexporten im Jahr 2013 von ca. 1,37 Millionen Stück. Für die Mitgliedstaaten, für die das KBA die REGINA-Daten als vollständig eingestuft hat (siehe Tabelle 46), wurden die REGINA-Stückzahlen genutzt. Für die Mitgliedstaaten, für die das KBA die REGINA-Daten als unvollständig eingestuft hat wurden die Stückzahlen der Handelsstatistik als Basis genutzt und mit dem Korrekturfaktor 9 multipliziert, es sei denn, andere verfügbare Datenquellen zeigten andere Daten (siehe vorheriger Absatz). Dies ist jeweils in der Spalte „Anmerkungen“ der Tabelle vermerkt.

Tabelle 48: Aktualisierte Werte für die Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen in EU-Staaten unter Nutzung der verfügbaren Datenquellen und ergänzenden begründeten Zuschätzungen

Land	Wiederanmeldungen lt. REGINA	Verbringung lt. Intrahandelsstatistik	Vervollständigte Werte (ggf. incl. Zuschätzungen)	Anmerkung
Belgien	24.771	13.181	24.771	
Bulgarien	43.701	1.827	43.701	
Dänemark	4.985	3.527	4.985	
Estland	14.651	2.387	14.651	
Finnland	14.910	2.520	14.910	
Frankreich	91.878	17.666	91.878	
Griechenland	164	893	8.037	
Großbritannien	714	356	3.204	
Irland	34	12	306	da REGINA höher als Handel: hier REGINA-Mengen; Faktor 9 aus durchschnittliche Abweichung angewandt, da REGINA-Daten als unvollständig eingestuft
Italien	**9.646**	**13.329**	23.000	relativ geringe Relevanz deutscher Gebrauchtfahrzeugimporte für Italien nach Merz und Mehlhart (2011); es wurden entsprechend dieser Datenquelle 23.000 Stück berücksichtigt
Kroatien	0	1.399	12.591	
Lettland	26.769	1.935	26.769	
Litauen	79.438	2.917	79.438	
Luxemburg	9.123	3.339	9.123	

[249] Quantitative Information zur Relevanz der Importe aus Deutschland liegen nicht vor.

Land	Wiederanmeldungen lt. REGINA	Verbringung lt. Intrahandelsstatistik	Vervollständigte Werte (ggf. incl. Zuschätzungen)	Anmerkung
Malta	83	17	83	
Niederlande	58.334	14.874	58.334	
Österreich	3.281	10.074	54.326	Grundlage: StatistikAustria pers.Kom. 25.10.2016
Polen	487.585	11.022	487.585	
Portugal	141	2.066	18.594	
Rumänien	191.265	10.446	191.265	
Schweden	9.029	1.180	9.029	
Slowakei	15.556	4.644	15.556	
Slowenien	4.528	1.278	4.528	
Spanien	3.180	5.461	49.149	
Tschechien	88.724	6.251	88.724	
Ungarn	33.455	5.781	33.455	
Zypern	0	232	2.088	
Summe	**1.215.945**	**138.614**	**1.370.080**	

Die Summe der statistisch belegten Verbringungen (aus Maximum von REGINA und Intrahandelsstatistik) beträgt somit 1.232.987 Fahrzeuge. Die Differenz zwischen den in den Statistiken belegten Verbringungen und den vervollständigten Zahlen (inkl. Zuschätzungen) beläuft sich auf 1.370.080 - 1.232.987 = ca. 137.000 Fahrzeuge. Nach derzeitigem Kenntnisstand muss die Anzahl der in EU-Staaten verbrachte Gebrauchtfahrzeuge somit um eine Anzahl von rund 137.000 erhöht werden.

5.2.3 Verbringung als Gebrauchtfahrzeug in einen EU-Mitgliedstaat ohne dortige Wiederanmeldung

Weiterhin erfolgt eine Verbringung als Gebrauchtfahrzeuge in EU-Mitgliedstaaten ohne dortige Wiederanmeldung, sondern mit anschließender nicht-anerkannter Demontage. Gespräche mit Behörden und Wirtschaftsakteuren in Polen, Litauen und Tschechien haben ergeben, dass in einigen dieser Mitgliedstaaten ein hoher Anteil von nicht-anerkannten Behandlungsanlagen existiert (Štástný 2015). In solchen illegalen Anlagen werden nach Aussagen der legalen Konkurrenz in den geführten Interviews in der Regel selbst minimale Umweltstandards nicht eingehalten (Nedelka 2015). Dadurch werden in solchem Umfang Kosten eingespart, dass der Import von Altfahrzeugen aus Deutschland rentabel werden kann. Das Vorgehen gegen solche illegale Betriebe gestaltet sich in der Praxis als schwierig, insbesondere weil die Identifizierung der tatsächlich Verantwortlichen durch komplizierte Unterauftragsverhältnisse vor allem an nicht in der EU ansässige Personen oder Unternehmen absichtlich erschwert wird (so u. a. Aussagen aus Rumänien, Polen und Tschechien; Scholz AG 2015a; Pajer 2015; Nedelka 2015).

In verschiedenen, insbesondere osteuropäischen Ländern (z. B. Tschechien, Polen, Litauen) wurde von Seiten der Recyclingbetriebe in den Interviews von einer Praxis berichtet, Altfahrzeuge zu halbieren, auszuführen und anschließend in Bestimmungsländern mit hohen Importzöllen oder -verboten wieder zu montieren (Scholz AG 2015a; Pajer 2015). Das Geschäftsmodell basiere dabei auf zwei Elementen: Zum einen werde durch die Halbierung des Fahrzeugs die Transportkosten für die Ausfuhr deutlich reduziert. In dieser Form könnten pro Container deutlich mehr Fahrzeuge zu den gleichen Kosten verbracht werden. Die nicht-anerkannte Demontage soll nach Angaben der Verwerter aus

Tschechien sowohl in Deutschland als auch in den grenznahen Regionen der Nachbarstaaten mit weniger strengen Kontrollen illegaler Demontageaktivitäten stattfinden (Pajer 2015). Eine massenhafte Verbringung von Fahrzeughälften über die Grenze wurde jedoch von keiner Behörde berichtet. Teilweise greifen solche Akteure auch auf legale Anlagen zurück, die für die nicht-anerkannte Demontage der Fahrzeuge kurzfristig angemietet werden, der Hauptteil dürfte jedoch illegal auf Hinterhöfen stattfinden.

Von französischer Seite wurde berichtet, dass die Minimierung der Anzahl illegaler Verwertungsbetriebe eines der wesentlichen Ziele der vergangenen Jahre gewesen ist, nachdem 2012 der Anteil illegaler Betriebe noch auf 40% geschätzt wurde (ARIA 2016). Auch für Großbritannien und Portugal wurde berichtet, dass diese Länder mit hohem Aufwand erfolgreich durch landesweite Kampagnen und koordinierte Razzien gegen illegale Betriebe vorgegangen sind (EReg 2016).

Die Illegalität solcher Betriebe ist jedoch häufig auch eine Grauzone: So wurde beispielsweise für Tschechien berichtet, dass die Lizenzen für anerkannte Demontagebetriebe unbefristet vergeben werden und bei ausbleibenden Kontrollen die Grundlagen für die Genehmigung längst entfallen sein können (Manhart 2015). Hinzu kommt dort, dass für den Betrieb eines anerkannten Demontagebetriebs nach Gesetz eigentlich ein Vertrag mit einem Hersteller oder Importeur notwendig ist: Von den ca. 570 Anlagen verfügen jedoch nur ca. 200 Anlagen über einen solchen Vertrag, teilweise werden historische Importlizenzen für eine sehr begrenzte Anzahl von Fahrzeugen dazu genutzt, massenweise und erkennbar missbräuchlich solche Verträge auszustellen.

Auf Grundlage dieser und weiterer Gespräche, Diskussionen mit den Akteuren der Altfahrzeugentsorgung in Deutschland sowie den Ergebnissen des Vor-Ort-Termins beim Fahrzeugmarkt in Essen werden die ökonomischen Treiber für die Verbringung zur nicht-anerkannten Demontage als vergleichbar mit dem Verbleib in Deutschland eingeschätzt. Es wird eine vergleichbare Größenordnung der nicht-anerkannten Demontage im EU-Ausland und der nicht-anerkannten Demontage in Deutschland angenommen (hier: ca. 130.000 Stück) (siehe auch Kapitel 5.3.2). Zusammen mit den ca. 10.000 Fahrzeugen, die nach einem Unfall o. ä. mit Verwertungsnachweis in anerkannten Demontagebetrieben im Ausland verwertet werden (siehe folgendes Kapitel 5.3.1), sind im Jahr 2013 somit ca. 140.000 Fahrzeuge ohne Wiederanmeldung im Ausland verblieben.

5.3 Anerkannte und nicht-anerkannte Demontage im In- und Ausland

5.3.1 Demontage in anerkannten Demontagebetrieben in EU-Mitgliedstaaten

Es besteht die Möglichkeit, dass Altfahrzeuge aus Deutschland zur Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben in EU-Mitgliedstaaten verbracht werden. Rechtliche Voraussetzung dafür ist eine Notifizierung, da es sich um eine grenzüberschreitende Verbringung von gefährlichem Abfall handelt (siehe Kapitel 4.4.3). Laut der Statistik zur grenzüberschreitenden Abfallverbringung wurden im Jahr 2013 keine Altfahrzeuge aus Deutschland für eine Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben in anderen EU-Mitgliedstaaten notifiziert (Destatis 2015d).

Das KBA führt eine interne Statistik mit Verwertungsnachweisen aus dem Ausland, die bei der Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen angegeben wurden. Im Jahr 2013 wurden auf diese Weise 10.092 Altfahrzeuge statistisch erfasst (KBA 2015d). Bei solchen Fahrzeugen handelt es sich jedoch um Fahrzeuge, die im EU-Ausland verunfallt sind und daraufhin in anerkannten Demontagebetrieben verwertet wurden und nicht um solche, für die eine Notifizierung hätte erfolgen müssen.

Schwierigkeiten bei der Feststellung, ob eine Verbringung eines Altfahrzeuges stattfindet, bereitet die komplexe Abgrenzung zwischen Alt- und Gebrauchtfahrzeug mit der einhergehenden schwierigen Kontrollsituation der Behörden. So sind Fälle bekannt, in denen die Behörden eines EU-Mitglied-

staates bei Kontrollen zu der Beurteilung gekommen sind, dass es sich bei in anerkannten Demontagebetrieben dieses Mitgliedstaates verwerteten Fahrzeugen aus Deutschland bereits bei Grenzübertritt um Altfahrzeuge gehandelt hätten, für die jedoch keine vorherige Notifizierung erfolgt sei.

Trotz dieser Unklarheiten wird eine mengenrelevante Verwertung von Altfahrzeugen aus Deutschland in anerkannten Demontagebetrieben anderer EU-Mitgliedstaaten ohne statistische Erfassung jedoch nach Einschätzung der Gutachter nicht angenommen.

5.3.2 Demontage in anderen als anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland

Im Folgenden werden das Vorgehen und die Ergebnisse verschiedener Aktivitäten dargelegt, anhand derer die Anzahl statistisch nicht erfasster Fahrzeuge eingeschätzt wurde, die in anderen als anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland demontiert werden. Dafür wurden u. a. Umfragen und Gespräche bei bzw. mit anerkannten Demontagebetrieben durchgeführt, eine Erhebung von Ersatzteilverkäufen erstellt und die In-und Outputströme von Schredderanlagen betrachtet.

5.3.2.1 Auswertung des Fragebogens an anerkannte Demontagebetriebe zur nicht-anerkannten Demontage in Deutschland

Vorbemerkung: Im vorliegenden Bericht wird zur Beschreibung von Akteuren, die Fahrzeuge außerhalb anerkannter Demontagebetriebe zerlegen, der Terminus „nicht-anerkannte Demontage“ verwendet. Zum Zeitpunkt der Konzipierung und Durchführung des Fragebogens wurde im Rahmen des Projektes dafür noch der Begriff „Zerleger“ benutzt, dem die gleiche Bedeutung zugemessen wurde. So wurde als „Zerleger“ ein Betrieb bezeichnet, der kein anerkannter Demontagebetrieb im Sinne der AltfahrzeugV ist, aber Fahrzeuge zerlegt. „Zerleger“ können ggf. auch Betriebsflüssigkeiten oder Schadstoffe bzw. Gefahrstoffe entnehmen. Um die Auswertung des Fragebogens nicht zu verfälschen, wird in der Darstellung der Befragung und ihrer Ergebnisse weiterhin der Begriff „Zerleger“ benutzt. Gleiches gilt für den Begriff „Gebrauchtwagen“ anstatt des sonst im Bericht verwendeten Begriffes „Gebrauchtfahrzeug“.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der teilweise sehr kleinen Stichprobe die festgestellten Zusammenhänge aus statistischer Sicht recht unsicher sind und daher lediglich als Indikatoren dienen sollten. Dies gilt für alle weiteren Betrachtungen möglicher statistischer Zusammenhänge in diesem Kapitel.

Im Zeitraum vom 07.06.2015 bis zum 06.11.2015 wurden alle anerkannten Demontagebetriebe in Deutschland zum Verbleib und zur nicht-anerkannten Demontage von (Alt)Fahrzeugen befragt. Die Befragung fand in Form eines größtenteils standardisierten Fragebogens (siehe Anhang 8.2) statt und wurde in elektronischer Form über den Mailverteiler von e-car[250] versandt, der alle zum damaligen Zeitpunkt anerkannten Demontagebetriebe umfasste. Den Betrieben wurde zugesagt, dass die Angaben nur in anonymisierter Form verarbeitet und veröffentlicht werden. Mit 76 zurückgesandten Fragebögen lag der Rücklauf bei 6,4 % bezogen auf die anerkannten Demontagebetriebe, die in die Erhebung von DESTATIS des Jahres 2013 eingegangen sind (1.196). Von diesen waren 70 Fragebögen für die Auswertung nutzbar. Die Antwortenden wurden gebeten, die ihnen bekannten nicht-anerkannten Demontagebetriebe in ihrem Umfeld zu charakterisieren. Bei den Antworten handelt es sich um subjektive Eindrücke der Befragten hinsichtlich der Geschäftsmodelle der nicht-anerkannten Demontagebetriebe und der Mengenrelevanz dieses Verbleibsweges. Eine Befragung der Akteurs-

[250] **E**fficient **C**omputer **A**ided **R**ecycling (e-car) ist eine IT-Software des Projektpartners K.a.p.u.t.t. GmbH, der sich auf Betriebssverwaltungssoftware für Autoverwerter und Fahrzeughersteller spezialisiert hat (www.kaputt-gmbh.de).

gruppe, der das eigentliche Erkenntnisinteresse galt („Zerleger“) war nicht möglich, da die Identifizierung dieser Akteure schwierig ist und diese zudem aufgrund ihrer illegalen Aktivitäten eine geringe Auskunftsbereitschaft an den Tag legen.

Die geringe Rücklaufquote und die gewählte Erhebungsmethode bringen es mit sich, dass sich bei der Einschätzung der Qualität der Antworten teilweise deutliche Spielräume ergeben, was bei der Interpretation der Ergebnisse berücksichtigt werden muss. Die Ergebnisse sollten daher weniger als gesicherte Erkenntnisse, sondern vielmehr als Sichtweisen über die Geschäftsmodelle und die mögliche Mengenrelevanz gesehen werden.

Ergebnisse der Befragung

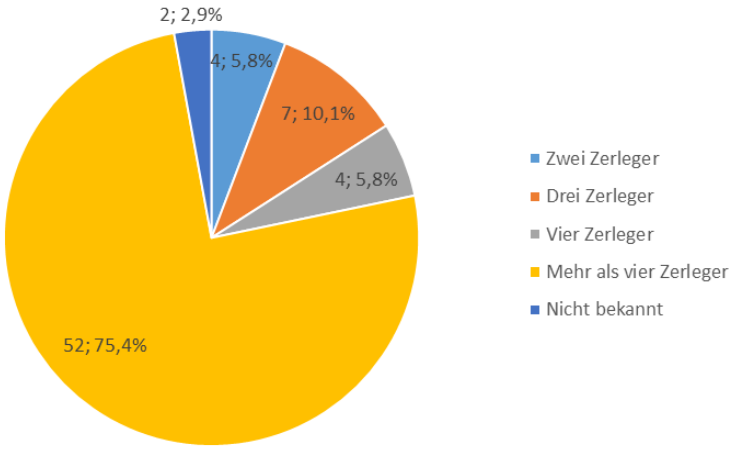
Der Fragebogen bestand aus insgesamt elf Fragen und gliederte sich in vier Abschnitte. Abschnitt 1 thematisierte die Mengenrelevanz der nicht-anerkannten Demontage. Hier war pro Frage nur jeweils eine Antwort möglich. Abschnitt 2 fragte nach den Geschäftsmodellen der nicht-anerkannten Demontage. Anders als in Abschnitt 1 waren hier Mehrfachantworten möglich. Im dritten Abschnitt wurde nach den Absatzkanälen der Ersatzteile und Restkarossen aus der nicht-anerkannten Demontage gefragt. Auch hier waren Mehrfachantworten zulässig. Im vierten Abschnitt hatten die Antwortenden die Möglichkeit, Anregungen und Verbesserungsvorschläge zu benennen.

Geschätzte Anzahl der nicht-anerkannten Demontagebetriebe

Die erste Frage richtete sich nach den bekannten nicht-anerkannten Demontagebetrieben im Umfeld der anerkannten Demontagebetriebe. Die Antwortmöglichkeiten reichten dabei von „ 1 Zerleger“ bis „mehr als 4 Zerleger“. Es war auch möglich, die Option „nicht bekannt“ anzugeben. Mit 52 anerkannten Demontagebetrieben respektive 75,4 % der Antwortenden gab eine deutliche Mehrheit der 69 antwortenden anerkannten Demontagebetriebe an, dass ihnen mehr als vier nicht-anerkannte Demontagebetriebe in ihrem Umfeld bekannt seien. Vier Betriebe (5,8 %) gaben an, dass ihnen vier solcher Betriebe bekannt seien, sieben Betrieben (10,1 %) sind drei und wiederum vier Betrieben (5,8 %) sind zwei nicht-anerkannte Demontagebetriebe bekannt. Zwei befragte Betriebe (2,9 %) gaben an, dass ihnen keine solchen Betriebe bekannt seien. Addiert ergäbe dies eine Anzahl von 305+x bekannten nicht-anerkannten Demontagebetrieben[251]. Es ist jedoch methodisch bedingt nicht ausgeschlossen, dass bei den Angaben Überschneidungen vorkommen und Demontagebetriebe aus der gleichen Region sich auf dieselben nicht-anerkannten Demontagebetriebe bezogen haben. Eine Analyse der räumlichen Verteilung der anerkannten Demontagebetriebe, die an der Umfrage teilgenommen haben, ergab, dass diese relativ ausgeglichen über Deutschland verteilt liegen. Eine sehr starke Überschneidung erscheint daher nicht als wahrscheinlich.

[251] 52*5 nicht-anerkannte Demontagebetriebe +4*4 nicht-anerkannte Demontagebetriebe + 7*3 nicht-anerkannte Demontagebetriebe +4*2 nicht-anerkannte Demontagebetriebe + x nicht-anerkannte Demontagebetriebe.

Abbildung 38: Angaben über die geschätzte Anzahl an nicht-anerkannten Demontagebetrieben im Umfeld der Antwortenden



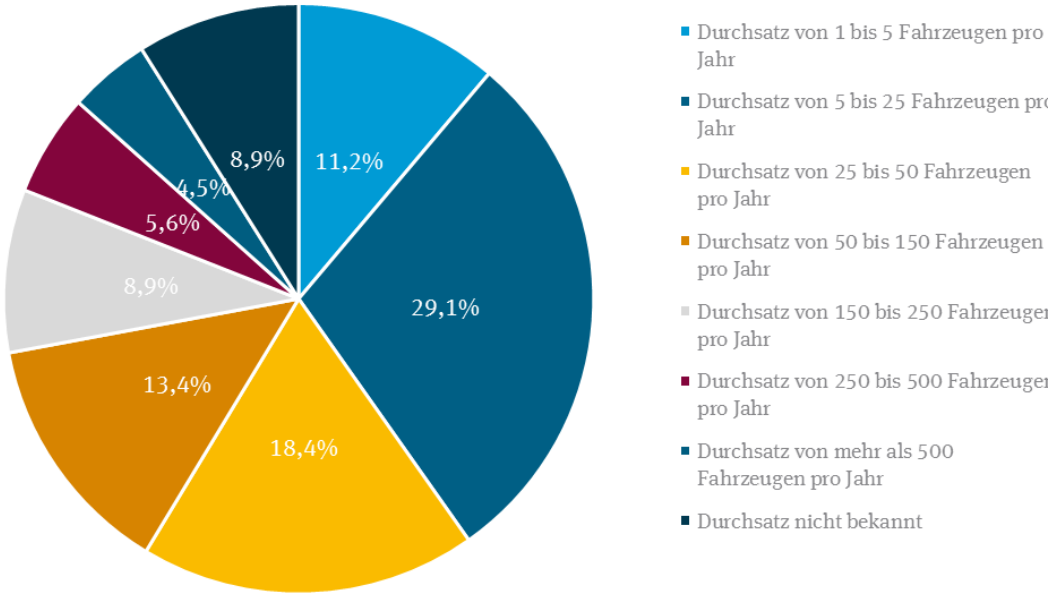
N = 69

Fahrzeugdurchsatz pro nicht-anerkanntem Demontagebetrieb

Frage 2 bezieht sich auf den geschätzten Fahrzeugdurchsatz pro bekanntem nicht-anerkanntem Demontagebetrieb. Jeder Demontagebetrieb hatte die Möglichkeit, für vier ihm bekannte nicht-anerkannte Demontagebetriebe in seinem Umfeld ein Profil anzulegen. Theoretisch hätten demnach 70*4 = 280 Profile entstehen können. Es waren jedoch nur 67 Fragebögen bei dieser Frage auswertbar, so dass eine Maximalanzahl von 268 Profilen möglich gewesen wäre. 56 der befragten Demontagebetriebe gaben in Frage 1 an, vier oder mehr Zerleger zu kennen. Nicht alle Befragten füllten daher alle vier Profile aus, so dass bei dieser Frage letztendlich 179 Profile aus der Umfrage resultierten.

Nach Einschätzung der Antwortenden hätten mehr als die Hälfte der charakterisierten nicht-anerkannte Demontagebetriebe einen Fahrzeugdurchsatz von 50 oder weniger Fahrzeugen pro Jahr. In der Mehrzahl handele es sich bei den nicht-anerkannte Demontagebetrieben somit eher um kleine „Betriebe“. Gut jeder zehnte nicht-anerkannte Demontagebetriebe (11,2 %) habe einen Durchsatz von 1 bis 5 Fahrzeugen, knapp jeder dritte (29,1 %) einen Durchsatz von 5 bis 25 Fahrzeugen und knapp jeder fünfte nicht-anerkannte Demontagebetrieb (18,4 %) von 25 bis 50 Fahrzeugen. Bei immerhin 27,9 % der Betriebe betrage der Durchsatz schätzungsweise zwischen 50 und 500 Fahrzeugen pro Jahr, wohingegen nur bei 4,5 % der Durchsatz höher als 500 Fahrzeuge sei. Bei knapp jedem zehnten nicht-anerkannten Demontagebetrieb (8,9 %) konnten oder wollten die Befragten keine Einschätzung vornehmen.

Abbildung 39: Angaben über den geschätzten Fahrzeugdurchsatz pro nicht-anerkanntem Demontagebetrieb und Jahr in Prozent



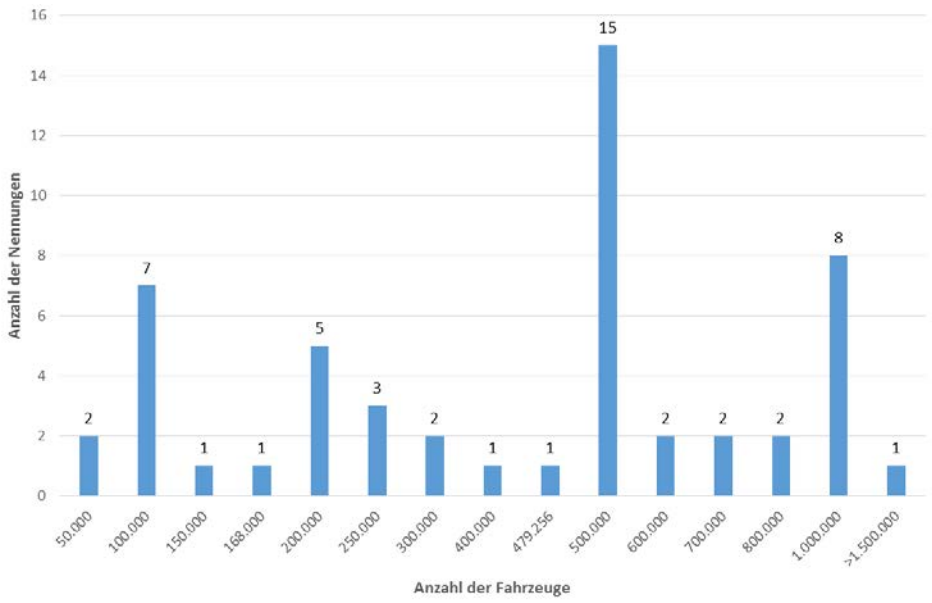
N = 179

Geschätzte Anzahl der in nicht-anerkannten Demontagebetrieben demontierten Altfahrzeuge in Deutschland pro Jahr

In Frage 3 wurden die Antwortenden gebeten, die Gesamtzahl der Fahrzeuge zu schätzen, die pro Jahr in Deutschland in nicht nach der Altfahrzeugverordnung anerkannten Demontagebetrieben behandelt werden. Die möglichen Antworten waren dabei nicht vorgegeben, sondern sollten selber eingetragen werden. 53 Befragte machten dazu Angaben zwischen 50.000 Fahrzeugen pro Jahr bis hin zu mehr als 1,5 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. 41 der Antworten (77,4 %) bewegten sich zwischen 200.000 und 1 Mio. Fahrzeugen, wobei die Antwort 500.000 Fahrzeuge mit 15 Einzelnennungen (28,3 %) am häufigsten genannt wurde[252]. Im Schnitt gehen nach Schätzung der Befragten 482.023 Fahrzeuge pro Jahr in Deutschland in die nicht-anerkannte Demontage.

[252] Wobei das 1. Quartil bei 200.000 Fahrzeugen, der Median bei 500.000 Fahrzeugen und das 3. Quartil bei 600.000 Fahrzeugen liegt.

Abbildung 40: Angaben über die geschätzte Anzahl der Fahrzeuge, die in nicht-anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland pro Jahr demontiert werden



N = 53

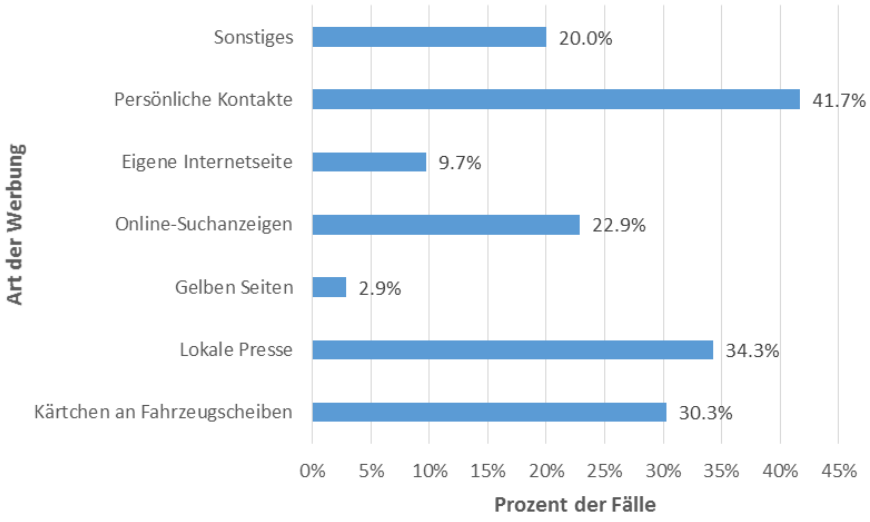
Art der Fahrzeugwerbung

In Frage 5[253] wurde gefragt, auf welche Art die nicht-anerkannten Demontagebetriebe um Fahrzeuge werben. Auch bei dieser Frage waren Mehrfachantworten möglich, so dass für jeden nicht-anerkannten Demontagebetrieb im Schnitt 1,6 Antworten gemacht wurden. Das dabei von den Befragten gezeichnete Bild stellt sich als ziemlich heterogen dar. Ungefähr jeder dritte nicht-anerkannte Demontagebetrieb (34,3 %) wirbt demnach mittels der lokalen Presse oder mit Kärtchen an Fahrzeugscheiben (30,3 %) um Fahrzeuge. Persönliche Kontakte seien sogar für 41,7 % der nicht-anerkannten Demontagebetriebe ein Mittel der Wahl. Auch Suchanzeigen in Online-Portalen seien für gut jeden fünften Betrieb (22,9 %) ein Werbemedium. Nur jeder zehnte nicht-anerkannte Demontagebetrieb (9,7 %) werbe hingegen mit einer eigenen Website um Fahrzeuge. Die Gelben Seiten spielen nach Einschätzung der Antwortenden kaum eine Rolle (2,9 %).

Jeder fünfte nicht-anerkannte Demontagebetrieb (20 %) werbe zudem auf sonstige Art und Weise um Fahrzeuge (Nennungen dazu waren z. B. „Kontakte zu Autohäusern oder Händlern“, „Werbung am eigenen Fahrzeug“).

[253] Da die Analyse zu Frage 4 „Art des Marktauftretens“ teilweise auf Ergebnissen aus den nachfolgenden Fragen aufbaut, wurde diese Frage an das Ende der Auswertung verschoben.

Abbildung 41: Angaben über die Art der Fahrzeugwerbung in Prozent

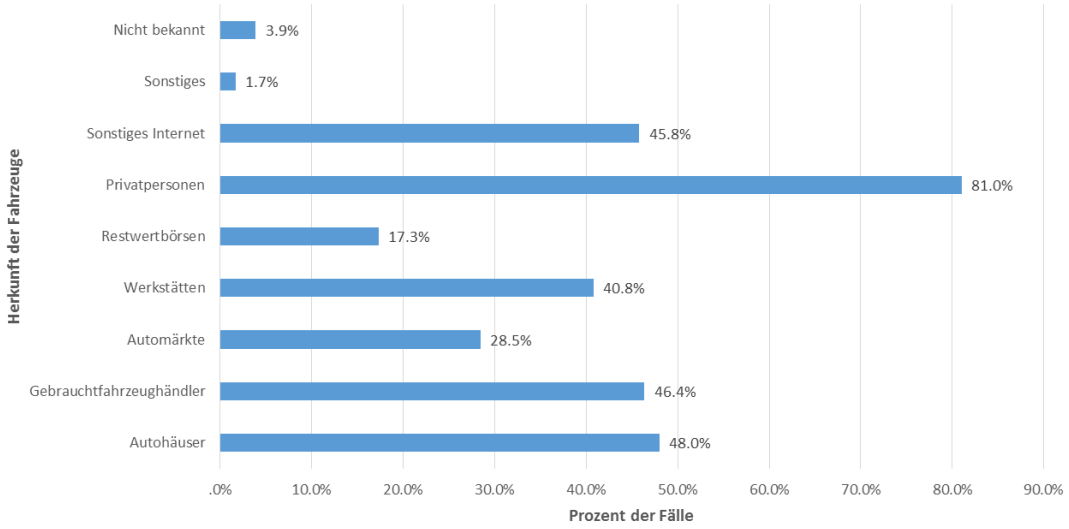


N = 175 (Mehrfachantworten möglich)

Herkunft der Fahrzeuge

In Frage 6 wurden die Antwortenden gebeten einzuschätzen, woher die nicht-anerkannten Demontagebetriebe ihre Fahrzeuge beziehen. Mehrfachantworten waren dabei auch hier wieder möglich. Im Schnitt wurden 3,1 Antworten pro nicht-anerkanntem Demontagebetrieb gemacht, was die Schlussfolgerung nahelegt, dass die meisten Betriebe ihre Fahrzeuge aus mehreren Quellen beziehen. Vier von fünf nicht-anerkannten Demontagebetrieben (81 %) bezögen demnach Fahrzeuge von Privatpersonen. Auch Autohäuser (48 %), Gebrauchtwagenhändler (46,4 %) und das Sonstige Internet (z. B. Kleinanzeigen etc.) (45,8 %) stellten eine häufige Bezugsquelle dar. Mehr als jeder dritte Betrieb beziehe seine Fahrzeuge von Werkstätten (40,8 %). Auch Automärkte (29,4 %) stellten eine übliche Bezugsquelle dar. Restwertbörsen (17,3 %) hingegen seien nach Ansicht der Antwortenden eine weniger verbreitete Bezugsquelle.

Abbildung 42: Angaben über Bezug der Fahrzeuge in Prozent



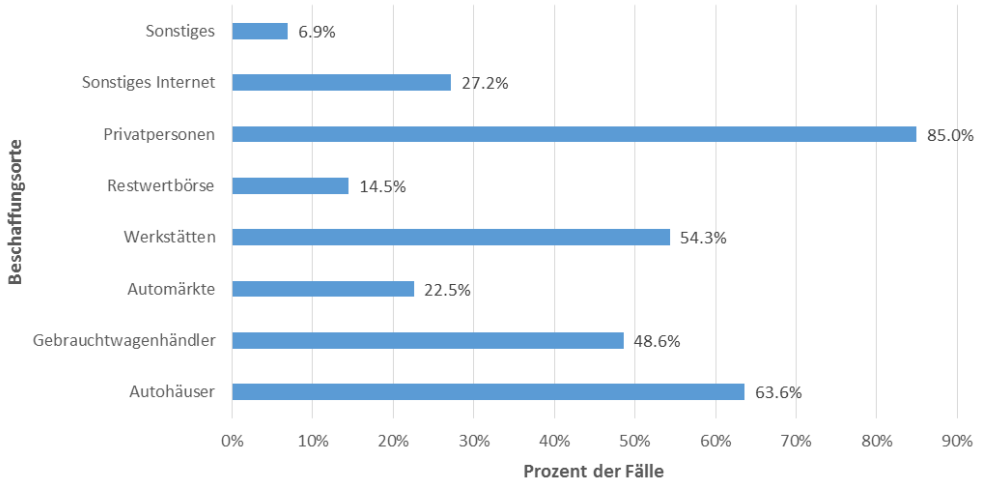
N = 179 (Mehrfachantworten möglich)

Konkurrenz zu anerkannten Demontagebetrieben

In Frage 7 gaben die Antwortenden an, wo die nicht-anerkannten Demontagebetriebe bei der Fahrzeugbeschaffung in Konkurrenz zu ihnen treten. Der Schnitt von 3,2 Antworten pro nicht-anerkanntem Demontagebetrieb lässt vermuten, dass die Antwortenden die nicht-anerkannten Demontagebetriebe als starke Wettbewerber bei der Beschaffung von Fahrzeugen wahrnehmen. Zudem zeigt sich, dass auch die anerkannten Demontagebetriebe Fahrzeuge aus mehreren Quellen beziehen. Besonders bei Privatpersonen, wo nach Einschätzung der Antwortenden 85 % der nicht-anerkannten Demontagebetriebe ihnen Fahrzeuge streitig machten, scheint die Konkurrenz um Fahrzeuge groß zu sein. Dies deckt sich mit der Einschätzung aus der vorangegangenen Frage bezüglich der Herkunft der Fahrzeuge bei nicht-anerkannten Demontagebetrieben. Auch bezüglich des Fahrzeugbezugs aus Autohäusern (63,6 %), Werkstätten (54,3 %) und von Gebrauchtwagenhändlern (48,6 %) werden die nicht-anerkannten Demontagebetriebe als Konkurrenten wahrgenommen, mit Abstrichen ebenso über das Sonstige Internet (27,2 %).

Bei Automärkten (22,5 %) und Restwertbörsen (14,5 %) kommt es ebenfalls zum Wettbewerb um Fahrzeuge, diese stellen jedoch anscheinend weder für anerkannte Demontagebetriebe noch für nicht-anerkannten Demontagebetriebe eine Hauptbezugsquelle dar. Knapp sieben Prozent der nicht-anerkannten Demontagebetriebe werden zudem in anderen Situationen als Konkurrenten wahrgenommen (z. B. bei „anderen Privathändlern“, „beim Schrotthandel“, „direkt bei der Zulassungsstelle durch Direktanrede der Personen, die Fahrzeuge abmelden“).

Abbildung 43: Angaben über Konkurrenz bei der Beschaffung von Fahrzeugen in Prozent

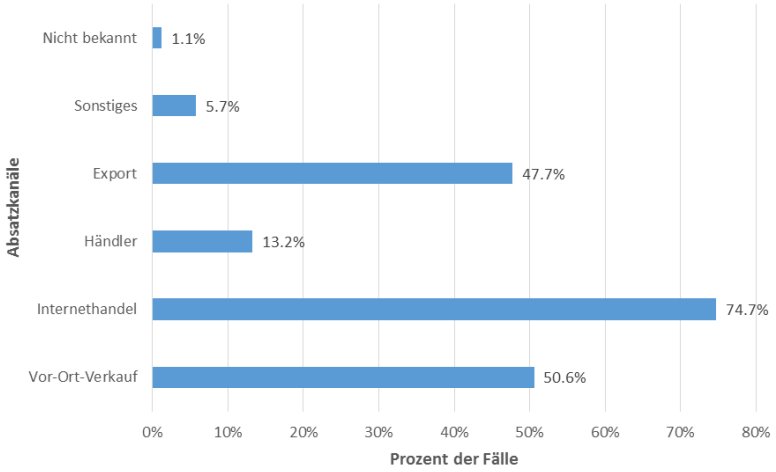


N = 173 (Mehrfachantworten möglich)

Absatzkanäle der bei der Demontage gewonnenen Ersatzteile

Frage 8 bezieht sich auf die Einschätzung, über welche Kanäle die bei der Demontage von Fahrzeugen gewonnenen Gebrauchtteile von den nicht-anerkannten Demontagebetrieben abgesetzt werden. Im Schnitt wurden pro nicht-anerkanntem Demontagebetrieb 1,9 Antworten gemacht. Die Auswertung zeigt, dass nach Auffassung der anerkannten Demontagebetriebe der Internethandel ein Hauptabsatzkanal der nicht-anerkannten Betriebe darstellt, den drei Viertel dieser Betriebe (74,7 %) nutzen würden. Jeder zweite nicht-anerkannte Demontagebetrieb (50,6 %) verkaufe die Ersatzteile zudem vor Ort oder gebe die Teile in den Export (47,7 %). Professionelle Händler oder andere Absatzkanäle spielen nach Einschätzung der Antwortenden dagegen keine bedeutende Rolle.

Abbildung 44: Angaben über Absatzkanäle für bei der nicht-anerkannten Demontage gewonnene Ersatzteile in Prozent



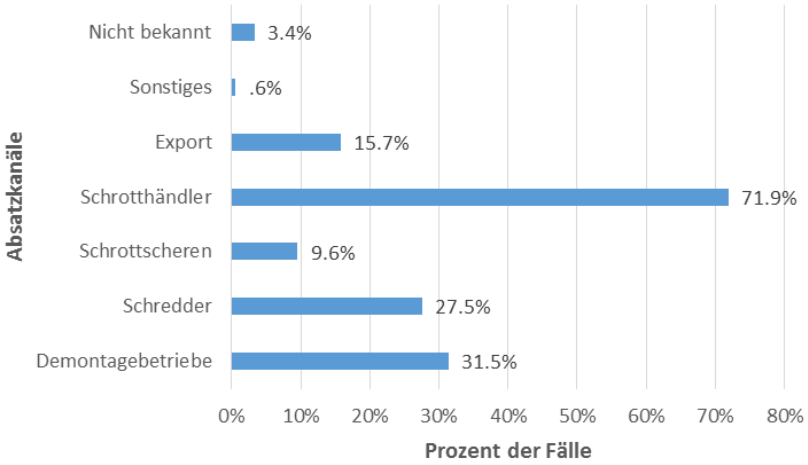
N = 174 (Mehrfachantworten möglich

Absatzkanäle der nicht-anerkannten Demontagebetriebe für Restkarossen

In Frage 9 wurden die Antwortenden gebeten, eine Einschätzung über die Absatzkanäle von nicht-anerkannten Demontagebetrieben für die anfallenden Restkarossen bzw. Karosserieteile vorzunehmen. Pro charakterisiertem nicht-anerkanntem Demontagebetrieb wurden im Schnitt 1,6 Antworten gemacht.

Als Hauptabsatzkanal für die Restkarossen bzw. Karosserieteile wird von den Antwortenden dabei der Weg über Schrotthändler (71,9 %) angenommen. Knapp dreiviertel der nicht-anerkannten Demontagebetriebe würden sich unter anderem auf diese Weise der Restkarossen entledigen. 31,5 % respektive 27,5 % der Betriebe gäben ihre Restkarossen regelmäßig an anerkannte Demontagebetriebe und an Schredder. Der Absatz über den Export sei nur für jeden sechsten nicht-anerkannten Demontagebetrieb (15,7 %) ein relevanter Absatzkanal. Schrottscheren seien für jeden zehnten Betrieb (9,6 %) relevant, andere Absatzkanäle spielen nach Einschätzung der Antwortenden keine Rolle.

Abbildung 45: Angabe über Absatzkanäle der nicht-anerkannten Demontagebetriebe für Restkarossen in Prozent



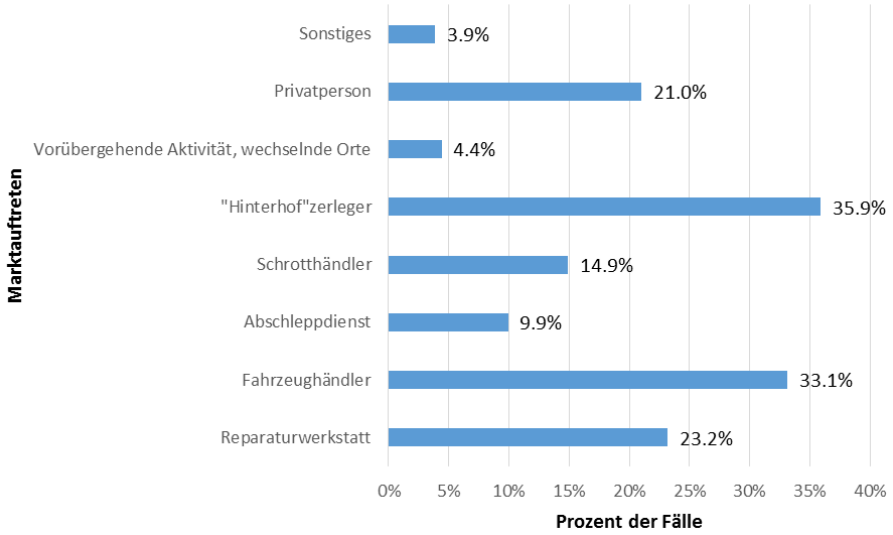
N = 178 (Mehrfachantworten möglich)

Marktauftreten der nicht-anerkannten Demontagebetriebe

In Frage 4 wurde nach der Art des Marktauftretens der nicht-anerkannten Demontagebetriebe gefragt. Bei dieser Frage waren Mehrfachantworten erlaubt. Im Schnitt gaben die Antwortenden 1,5 Antworten pro nicht-anerkanntem Demontagebetrieb an. Nach Einschätzung der Befragten sei es demnach gängig, dass die nicht-anerkannten Demontagebetriebe nicht nur auf eine Art und Weise am Markt auftreten, sondern unterschiedliche Geschäftsbereiche miteinander kombinieren.

35,9 % der nicht-anerkannten Demontagebetriebe träten demnach unter anderem als Hinterhofzerleger auf. Jeder Dritte (33,1 %) sei den Antwortenden als Fahrzeughändler bekannt und 23,2 % betriebe eine Reparaturwerkstatt. Ungefähr jeder fünfte nicht-anerkannte Demontagebetrieb (21 %) träte als Privatpersonen in Erscheinung. 14,9 % der benannten Betriebe wurden als Schrotthändler charakterisiert und knapp jeder zehnte als Abschleppdienst (9,9 %). Als kaum relevant wurden die „vorübergehenden Aktivitäten an wechselnden Orten“ (4,4 %) eingestuft.

Abbildung 46: Angaben über das Marktauftreten der nicht-anerkannten Demontagebetriebe in Prozent



N = 181 (Mehrfachantworten möglich)

Das Marktauftreten der Zerleger kann in Hinblick auf die in den vorangegangenen Fragen abgefragten Parameter weiter analysiert werden, um zusätzliche Informationen über die Zerleger zu gewinnen. Im Folgenden wurde daher jeder Parameter in Zusammenhang zum Marktauftreten betrachtet und detaillierter analysiert.

Voraussetzung für diese Betrachtung ist die Annahme, dass die Antwortenden über die verschiedenen Fragen hinweg denselben nicht-anerkannten Demontagebetrieb charakterisiert haben, also beispielsweise mit Zerleger 1 in Frage 4 (Marktauftreten) derselbe Zerleger gemeint ist, wie Zerleger 1 in Frage 2 (Fahrzeugdurchsatz). Da darauf nicht explizit hingewiesen wurde und die gewählte Erhebungsmethode es aufgrund der fehlenden Möglichkeit der persönlichen Kontrolle mit sich bringt, dass diese Annahme mit einer gewissen Unsicherheit behaftet ist, muss dies bei der Interpretation berücksichtigt werden.

Aufgrund des kleinen Stichprobenumfangs lassen sich zudem teilweise statistisch nur begrenzt belastbare Abhängigkeiten aus den vorliegenden Zahlen ziehen, so dass eventuelle Schlussfolgerungen

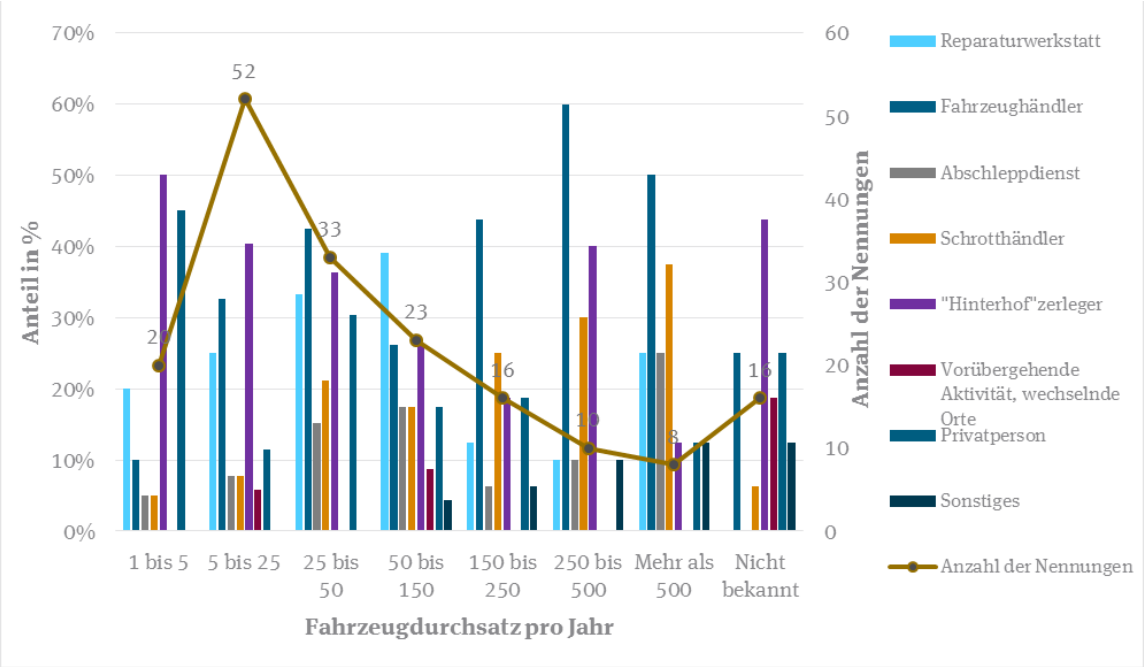
mit Unsicherheit behaftet sind und dementsprechend interpretiert werden müssen. So wurde beispielsweise bei der Frage des Fahrzeugdurchsatzes die Kategorie „Fahrzeugdurchsatz von mehr als 500 Fahrzeugen“ nur acht Mal genannt.

Weiterhin ist anzumerken, dass beim Marktauftreten Mehrfachantworten zulässig waren. Ein nicht-anerkannter Demontagebetrieb kann somit z. B. sowohl als Privatperson als auch beispielsweise als Reparaturwerkstatt in Erscheinung treten, ohne dass diese Rollen in der Praxis strikt voneinander zu trennen sind. So charakterisierten die Befragten von den 42 nicht-anerkannten Demontagebetrieben, die als Reparaturwerkstatt eingeordnet wurden, fünf ebenfalls als Privatpersonen. Bei der Kombination Privatperson (38) und Hinterhofzerleger (65) traf dies sogar bei 19 zu. Dies erschwert die Interpretation der Zahlen.

Die Verteilung des **Fahrzeugdurchsatzes** nach Marktauftreten (siehe Abbildung 47) gibt ausführlicher Aufschluss über die Rolle der jeweiligen Marktteilnehmer und welche Arten von Marktteilnehmern die nicht-anerkannte Demontage von Fahrzeugen nach Einschätzung der Antwortenden besonders aktiv betreiben (zur Berechnung siehe Anhang 8.3). Unter der oben getroffenen Annahme seien Privatpersonen Akteure mit vornehmlich geringem Fahrzeugdurchsatz; je höher der Fahrzeugdurchsatz, desto seltener handele es sich bei den entsprechenden Zerlegern um Privatpersonen. So handele es sich bei neun der 20 nicht-anerkannten Demontagebetriebe, die 1 bis 5 Fahrzeuge pro Jahr zerlegen, (unter Anderem (siehe Anmerkung oben)) um Privatpersonen. „Hinterhofzerleger“[254] (mit Tendenz zum unteren Durchsatzbereich) und Fahrzeughändler (mit Tendenz zum oberen Durchsatzbereich) seien dagegen quer durch alle Fahrzeugdurchsatzgruppen zu finden. Je höher der Jahresdurchsatz eines nicht-anerkannten Demontagebetriebes, desto häufiger tritt er nach Einschätzung der Umfrageteilnehmer als Schrotthändler im Markt auf. Dies legt die Vermutung nahe, dass nicht-anerkannte Demontagebetriebe mit dem genannten Marktauftreten die nicht-anerkannte Demontage von Fahrzeugen eher als Geschäftsmodell und weniger als Nebenerwerb betreiben. Der Fahrzeugdurchsatz von Abschleppdiensten, die nicht-anerkannt Altfahrzeuge demontieren, befände sich dagegen ebenfalls eher im unteren Bereich.

[254] Als „Hinterhofzerleger“ werden hier Zerleger verstanden, die Altfahrzeuge auf bzw. ihren privaten Anwesen zu kommerziellen Zwecken zerlegen, wie bspw. Garagen, Scheunen, Hinterhöfen etc. Sie unterscheiden sich dabei von Privatpersonen dadurch, dass sie nicht nur eigene Altfahrzeuge zum Eigenbedarf zerlegen, sondern gezielt Altfahrzeuge akquirieren.

Abbildung 47: Verteilung des Fahrzeugdurchsatzes nach Marktauftreten in Prozent



Bei der Betrachtung der **Art der Fahrzeugwerbung** und des Marktauftretens kann unter der oben getroffenen Annahme festgestellt werden, dass Fahrzeughändler demnach nach Angaben der Antwortenden öfter, als anhand der Stichprobe zu erwarten gewesen wäre, mittels „Kärtchen an Fahrzeugscheiben“ und mit „Suchanzeigen in Internetportalen“ um Fahrzeuge werben. Die beobachteten Häufigkeiten liegen innerhalb dieser Stichprobe bei 30 respektive 20 Nennungen, wohingegen die zu erwarten gewesenen Häufigkeiten an Nennungen bei 18 respektive 13,6 liegen (zur Berechnung und zu Inputzahlen siehe Anhang 8.3 und 8.3.1)[255]. Hingegen liegt bei den Fahrzeughändlern die beobachtete Häufigkeit in der Kategorie „Persönliche Kontakte“ mit 17 Nennungen unter der erwarteten Häufigkeit von 24,7 Nennungen. Auch bei den Schrotthändlern übersteigt die beobachtete Häufigkeit der Werbung mit „Kärtchen an Fahrzeugscheiben“ die erwartete Häufigkeit. Im Falle der Hinterhofzerleger deuten die Antworten zudem darauf hin, dass ein verstärkter Zusammenhang zur Werbung per „Suchanzeigen in Internetportalen“ besteht (siehe Anhang 8.3.1).

Bei einer Betrachtung der **Fahrzeugherkunft** und des Marktauftretens – wieder unter Berücksichtigung der oben getroffenen Annahme - lassen sich statistische Auffälligkeiten (zur Berechnung und zu Inputzahlen siehe Anhang 8.3) bei den Fahrzeughändlern erkennen. Diese beziehen ihre Fahrzeuge nach Auffassung der anerkannten Demontagebetriebe öfter als zu erwarten gewesen wäre über Autohäuser und Gebrauchtwagenhändler. Bei der Variablen „Abschleppdienst“ ist dies ebenso wie bei „Schrotthändlern“ bei der Bezugsquelle „Werkstätten“ der Fall. Bei den Schrotthändlern scheint überdies beim Bezug über Automärkte ein verstärkter Zusammenhang zu bestehen. Bei den Privatpersonen legt die Stichprobenverteilung nahe, dass der Bezug über Autohäuser und Gebrauchtwagenhändler weniger stark ausgeprägt ist, als zu erwarten gewesen wäre (siehe Anhang 8.3).

[255] Die erwartete Häufigkeit errechnet sich aus den gegebenen Randverteilungen der beiden Variablen (= die Gesamtanzahl des jeweiligen Marktauftretens und der Gesamtzahl der Art der Werbung (Spaltensumme*Zeilensumme/N)) unter der Annahme, dass die betrachteten Variablen unabhängig voneinander sind. Anhand eines Chi-Quadrat-Tests (Beschreibung siehe Anhang 3) lässt sich somit mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 % oder weniger sagen, dass innerhalb der vorliegenden Stichprobe zwischen diesen Variablen ein Zusammenhang besteht, diese also nicht unabhängig voneinander zu sein scheinen.

Eine differenzierte Betrachtung der Verteilung der **Konkurrenzsituation** nach dem Marktauftreten zeigt mehrere statistische Auffälligkeiten. So lassen die beobachteten Häufigkeiten vermuten, dass die Antwortenden bei der Fahrzeugbeschaffung demnach Fahrzeughändler und Schrotthändler bei Autohäusern und Gebrauchtwagenhändlern, Schrotthändler zudem noch bei Werkstätten, und Hinterhofzerleger bei Gebrauchtwagenhändlern und Privatpersonen als eine höhere Konkurrenz wahrnehmen, als es die erwartete Häufigkeit nahegelegt hätte (zur Berechnung und zu Inputzahlen siehe Anhang 8.3 und 8.3.3).

Die Aufteilung der **Absatzkanäle für Ersatzteile** nach dem Marktauftreten legt nahe, dass innerhalb der vorliegenden Stichprobe zwischen den Variablen „Reparaturwerkstatt“ und „Vor-Ort-Verkauf“ bzw. „Händler“ ein Zusammenhang besteht (zur Berechnung und zu Inputzahlen siehe Anhang 8.3 und 8.3.4). Das gemeinsame Auftreten dieser Variablen liegt in dieser Stichprobe im ersten Fall über, im zweiten unter der erwarteten Häufigkeit. Bei Fahrzeughändlern liegt die beobachtete Häufigkeit bei der Variablen „Vor-Ort-Verkauf“ so weit unter der erwarteten Häufigkeit, dass ein statistischer Zusammenhang vermutet werden kann, bei der Variablen „Export“ liegt sie dagegen darüber, was ebenso für das Marktauftreten „Abschleppdienst“ und „Schrotthändler“ zutrifft. Beim Marktauftreten „Hinterhofzerleger“ ist festzustellen, dass der Absatz über den Internethandel häufiger genannt wurde, als zu erwarten gewesen wäre und hier ein verstärkter Zusammenhang vermutet werden kann (siehe Anhang 8.3.4).

Bei der Betrachtung der **Absatzkanäle von Restkarossen** in Kombination mit dem Marktauftreten (zur Berechnung und zu Inputzahlen siehe Anhang 8.3 und 8.3.5) zeigen sich Auffälligkeiten in den beobachteten Häufigkeiten bei den Absatzkanälen „Anerkannter Demontagebetrieb“, „Schredder“ und „Schrotthändler“, die bei einigen Variablen des Marktauftretens von den erwarteten Häufigkeiten abweichen. Nach Angaben der Antwortenden geben demnach Reparaturwerkstätten, Abschleppdienste und Hinterhofzerleger ihre Restkarossen öfter an anerkannte Demontagebetriebe, als es zu erwarten gewesen wäre. Gleiches gilt für Reparaturwerkstätten, Abschleppdienste und Schrotthändler beim Absatzkanal „Schredder“. Bei Privatpersonen ist ein gehäuftes Auftreten auch beim Absatz über Schrotthändler zu beobachten (siehe Anhang 8.3.5).

Verbesserungsvorschläge und sonstige Anmerkungen

Zum Abschluss des Fragebogens hatten die Antwortenden die Möglichkeit anzugeben, ob sie derzeit Verbesserungsbedarf beim Umgang mit nicht-anerkannten Demontagebetrieben bzw. der nicht-anerkannten Demontage sehen und Vorschläge bzw. weitere Anregungen zum Thema zu machen. Bei den Fragen waren dabei keine Antwortmöglichkeiten vorgegeben. 48 der 70 Antwortenden nutzten diese Möglichkeit. Die Mehrzahl der Vorschläge bezieht sich dabei auf stärkere Kontrollen und konsequentere Umsetzung der bereits bestehenden Regelungen. Weitere Vorschläge thematisieren den Umgang mit Ersatzteilen und die Ausgestaltung der Außerbetriebsetzungen von Fahrzeugen.

Tabelle 49: Verbesserungsvorschläge der Befragten

Verbesserungsvorschläge	Anzahl der Antwortenden	Anteil der Antwortenden in %
Konsequenteres Einfordern von Verwertungsnachweisen bei der Außerbetriebsetzung seitens der Zulassungsbehörden	25	52,1 %
Vollzug stärken/ Kontrollen verschärfen	23	47,9 %
Abgrenzung Gebraucht-/Altfahrzeug konkretisieren	7	14,6 %

Verbesserungsvorschläge	Anzahl der Antwortenden	Anteil der Antwortenden in %
Beim Internethandel mit Ersatzteilen nur Gewerblichen den Handel erlauben und die Abgrenzung zu Privathändlern sicherstellen (z. B. bei Ebay Kleinanzeigen)	7	14,6%
Herkunftsnachweis für Ersatzteile im Internet einführen und prüfen	5	10,4 %
Abfrage des Fahrzeugverbleibs durch die Kfz-Zulassungsstellen nach 18 Monaten ungeklärten Status einführen (evtl. Widereinführung Steuerpflicht)	5	10,4 %
Konsequentere Überprüfung der anerkannten Demontagebetriebe (z. B. ob Restkarossen angenommen werden)	5	10,4 %
Schrotthändler verstärkt überwachen & Regeln für Restkarosserieannahme erlassen	4	8,3 %
Stärkere Kontrolle der Kfz-Werkstätten	4	8,3 %
Nachweispflicht für Schredderbetreiber über Restkarosserieannahme	3	6,3 %
Restwertbörsensystem überprüfen	3	6,3 %
Letzthalter besser über Rechte & Pflichten informieren (bei Außerbetriebsetzung oder bei Erwerb des Führerscheins)	3	6,3 %
Höhere Strafen für alle Beteiligten bei Verstößen einführen	3	6,3 %
Bessere Kontrolle der blauen Kopie beim Schredder	2	4,2 %
AB mit Verwertungsnachweis kostenlos bzw. billiger machen als AB ohne VN	2	4,2 %
Pfandsystem einführen	2	4,2 %
Verkauf älterer Fahrzeuge mit weniger als z. B. 6 Monaten gültiger HU nur an ausgewählte Händler oder anerkannte Demontagebetriebe möglich machen (Regeln für Weitergabe aufstellen)	2	4,2 %
Beschränkung des Exports von Fahrzeugen, welche nach deutschen Standard keine Straßenzulassung erhalten würden	2	4,2 %
Stärkere Kontrolle der Schredderbetriebe	2	4,2 %
Kartenzahlungspflicht für alle Transaktionen zur besseren Nachvollziehbarkeit einführen	2	4,2 %
Schärfere Gesetze einführen	1	2,1 %
Bei der Abgrenzung Gebraucht-/Altfahrzeug die Beweislast umkehren	1	2,1 %
Prämie vom Staat für Letzthalter einführen, wenn diese ihre Altfahrzeuge bei einem anerkannten Demontagebetrieb abgeben	1	2,1 %
Prämie vom Staat für anerkannte Demontagebetriebe für die umweltgerechte Verwertung pro Altfahrzeug einführen	1	2,1 %

Verbesserungsvorschläge	Anzahl der Antworten-den	Anteil der Antwortenden in %
Verbleibsnachweispflicht für den Letzthalter bei der Außerbetriebsetzung einführen (ansonsten Aufrechterhaltung der Kfz-Steuerpflicht)	1	2,1 %
Konsequente Überprüfung Betriebstagebücher der Betriebe nach Baurecht anhand von Stichproben	1	2,1 %
Bei Ausfuhren Grenzkontrollen mit Wertigkeitsprüfung (Restwert)	1	2,1 %
Hersteller sollten Einfluss geltend machen, dass Altfahrzeuge zu anerkannten Demontagebetrieben gelangen	1	2,1 %
Jährliche Übermittlung der FINs durch die Demontagebetriebe an das KBA	1	2,1 %
Abschaffung des Verwertungsnachweises, da derzeit nutzlos	1	2,1 %

N = 48

Zusammenfassung der Verbesserungsvorschläge der anerkannten Demontagebetriebe

Die genannten Vorschläge lassen sich nach folgenden Themenblöcken zusammenfassen (Reihenfolge nach abnehmender Anzahl der Nennungen):

1. Konsequentere Handhabung des Vollzugs und der bestehenden Regelungen, z. B.:

- Umgang mit Verwertungsnachweis bei Kfz-Zulassungsstellen,
- Überwachung der Wirtschaftsbeteiligten.

2. Verschärfung des Vollzugs und bestehender Regelungen, z. B.:

- Verstärkte Überwachung der Wirtschaftsbeteiligten durch Behörden,
- Höhere Strafen bei Missachtung geltender Regelungen.

3. Verstärkte Regulierung von Handel mit Ersatzteilen im Internet, durch z. B.:

- Herkunftsnachweis für Ersatzteile,
- Abgrenzung zwischen Gewerbe und Handel,
- Umstrukturierung des Restwertbörsensystems.

4. Schärfere Abgrenzung zwischen Alt- und Gebrauchtfahrzeugen

–

5. Änderung des derzeitigen Außerbetriebssetzungssystems, z. B.:

- Abfrage des Fahrzeugverbleibs durch Kfz-Zulassungsstellen nach bestimmten Zeitraum,
- Außerbetriebsetzung mit VN kostenlos machen,
- Verbleibsnachweispflicht für Letzthalter bei AuBS einführen.

6. Anreizsysteme für Letzthalter schaffen und verstärkte Informationsvermittlung an Letzthalter, z. B:

- Pfandsystem einführen,
- Prämie für Letzthalter bei Abgabe von Altfahrzeugen an anerkannte Demontagebetriebe.

Zusammenfassung der Kernaussagen und Schlussfolgerungen

Die Ergebnisse des Fragebogens legen nahe, dass nach Einschätzung der Antwortenden die Demontage von Fahrzeugen in nicht-anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland weit 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-anerkannte Betriebe äußerten, lassen sich darüber hinaus folgende wesentliche Kernaussagen zusammenfassen:

- Der Fahrzeugdurchsatz bei den meisten nicht-anerkannten Demontagebetrieben wird als jeweils relativ gering eingeschätzt. Durch die hohe Anzahl an Betrieben summiere 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. Auch die Art der Werbung sei divers. Nach Einschätzung der Antwortenden spielen die Gelben Seiten dabei jedoch keine große Rolle. Eine Identifizierung der nicht-anerkannten Demontagebetriebe darüber ist – anders als ein erfolgreiches Vorgehen zur Identifikation von nicht-anerkannten Demontagebetrieben in Frankreich nahelegt (siehe auch Kapitel 6.5.1) – daher vermutlich wenig zielführend.
- Die Ergebnisse der Umfrage deuten auf eine bedeutende Rolle von Privatpersonen bei der Fahrzeugbeschaffung hin. Ein Großteil der nicht-anerkannten Demontagebetriebe würde von diesen Fahrzeuge beziehen. Auch andere Bezugskanäle spielten – vielleicht mit Ausnahme von Restwertbörsen – eine nicht unbedeutende Rolle.
- Die Einschätzung zur Konkurrenzsituation zeigt, dass die anerkannten Demontagebetriebe die nicht-anerkannten Demontagebetriebe bei vielen Bezugsquellen als Konkurrenz wahrnehmen, allen voran bei Privatpersonen.
- Als Hauptabsatzkanal für die in nicht-anerkannten Demontagebetrieben gewonnenen Ersatzteile sehen die anerkannten Betriebe den Internethandel. Dieser stellt nach ihrer Auffassung für alle Arten des Marktauftretens einen wichtigen Absatzkanal dar. Aber auch der Vor-Ort-Verkauf und der Export seien relevante Kanäle.
- Der Hauptabsatzkanal für Restkarossen wird in Schrotthändlern gesehen, aber auch beinah jeder dritte nicht-anerkannte Demontagebetrieb setze die Restkarossen ebenso über anerkannte Demontagebetriebe oder Schredder ab. Schrottscheren spielen nach Einschätzung der Befragten noch nach dem Export eine untergeordnete Rolle.
- Bei den Verbesserungsvorschlägen finden die Vorschläge zu einem konsequenteren Umgang mit dem Verwertungsnachweis und zu schärferen Kontrollen bei allen Beteiligten (anerkannte Demontagebetriebe, Werkstätten, Schredderbetreiber, Schrotthändler) die meisten Erwähnungen. Auch der Umgang mit Ersatzteilen (Herkunftsnachweis, Abgrenzung zwischen Gewerbe und privatem Handel) und einer Änderung des Systems zur Außerbetriebsetzung wird gefordert.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist die geringe Rücklaufquote und der Umstand zu berücksichtigen, dass die anerkannten Demontagebetriebe nach Einschätzungen über Aktivitäten anderer Akteure befragt wurden, nicht jedoch diese Akteure selbst. Des Weiteren ist die Informationslage über die nicht-anerkannten, d.h. i.d.R. rechtswidrig agierenden Demontagebetriebe grundsätzlich schwierig, da diese aufgrund ihres Handelns außerhalb des rechtlich zulässigen Rahmens naturgemäß wenig Interesse an einer Transparenz hinsichtlich ihrer Aktivitäten haben. Beide Punkte führen dazu, dass die Unsicherheit der mit dieser Umfrage erhobenen Daten sehr groß ist und die Daten lediglich Eindrücke liefern können, die folglich möglichst auf anderem Wege zu verifizieren sind.

5.3.2.2 Erhebung von Ersatzteilverkäufen im Internet

Der Verkauf von gebrauchten Kfz-Ersatzteilen ergibt eine Indikation des Umfangs von Fahrzeugdemontage in nicht-anerkannten Demontagebetrieben. Er erfolgt mutmaßlich über verschiedene Kanäle, wie z. B. den Vor-Ort-Verkauf oder über das Internet (siehe dazu Ergebnisse der Umfrage unter anerkannten Demontagebetrieben in Kapitel 5.3.2.1).

Im Rahmen des Vorhabens wurde aufgrund der besseren Zugänglichkeit und der inzwischen großen Bedeutung des Online-Handels 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 wurden[256]. Davon waren 159.983 Ersatzmotoren und Motorenteile und davon wiederum 57.388 Motoren und Getriebe. Im Bereich Achsträger und Achsteile waren 20.829 Angebote eingestellt. Dabei ist zu beachten, dass bei den genannten Kategorien nicht ausschließlich komplette Komponenten angeboten werden, sondern auch kleinere Teile wie z. B. Gummimanschetten für Achsträger.

ebay erklärte sich bereit, die Gesamtverkaufszahlen für Motoren und Getriebe für das Jahr 2013 zu nennen. Weitere Informationen konnten jedoch nicht zur Verfügung gestellt werden. Für das Jahr 2013 gab ebay folgende Verkäufe von Motoren und Getrieben an (ebay 2015):

- Verkaufte Getriebe in 2013: 19.342
- Verkaufte Motoren in 2013: 21.343

Die Einschätzung von ebay war, dass fast alle hier genannten Teile gebraucht sind (ebay 2015).

Eine weitergehende Analyse der Verkäufe über ebay erfolgte durch das Projektteam über eine Schnittstelle zur Anwendungsprogrammierung (API application programing interface) (Denkmann 2015), die ebay allgemein bereitstellt. Hierüber konnten Daten mit dem Online-Marktplatz ausgetauscht werden. Die Vorbereitung der Abfragen erfolgte im Oktober 2015, die Erhebung 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 (siehe Tabelle 50). Dabei ist zu beachten, dass ca. 10 % der Angebote vor Mitte Oktober 2015 eingestellt wurden, jedoch Laufzeiten in den Erhebungszeitraum hinein hatten.

Tabelle 50: Zusammenfassende Darstellung der Erhebung von Verkäufen gebrauchter Ersatzteile bei ebay

Erhobener Datenbereich	Getriebe & Teile	Motoren & 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	110.875	94.199
Verkaufte Stückzahl	4.758	4.500
Erfolgsquote Stückzahl	4,3%	4,80%
Wert aller Angebote (Grundlage: Verkaufspreis bzw. Preisangabe für „Sofortkauf“ sonst: Mindestbeträge)	91.613.006 €	156.092.342 €
Wert nicht erfolgreicher Angebote (Grundlage: Preisangabe für „Sofortkauf“, sonst: Mindestbeträge))	50.388.515 €	110.823.413 €

[256] Angaben auf der Website ebay.de, Stand 11.11.2015.

Datenquelle: eigene Erhebung

Bei der Betrachtung der Verkäufe von gebrauchten Ersatzteilen sind einige Aspekte zu beachten:

- Die Anzahl der angebotenen Teile ist nicht 1:1 mit der Anzahl der demontierten Fahrzeuge gleichzusetzen. Gebrauchte Teile können z. B. mehrmals angeboten werden (z. B. bei Nichtverkauf beim erstmaligen oder wiederholten Anbieten).
- Gebrauchte Teile werden von nicht-anerkannten Demontagebetrieben, aber auch von anerkannten Demontagebetrieben angeboten, ohne dass dies z. B. über den Benutzernamen erkennbar ist. Auch werden Fahrzeugteile von anerkannten Demontagebetrieben an Wiederverkäufer verkauft, die teilweise auch aufbereiten und über Plattformen wie ebay anbieten (s. u).
- Gebrauchte Teile werden auch aus dem europäischen Ausland zum Verkauf in Deutschland angeboten (z. B. aus Tschechien und Dänemark).
- Gebrauchte Teile werden auch von Kfz-Werkstätten angeboten, die Teile getauscht haben.
- Motoren und Getriebe werden auch von Komponentenaufbereitern und –wiederinstandsetzern angeboten, ohne dass die Herkunft der Komponenten identifizierbar ist.

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

Die Auswertung der ebay-Daten ergibt, dass 70 % der Anbietenden in der Kategorie „Motoren und Getriebe gebraucht“ als „Privat“ bezeichnet sind, 30 % als „Gewerblich“. Die Angebote, die von „Privat“ eingestellt wurden machten 15 % der Gesamtzahl der Angebote aus. 94 Anbieter stellten mehr als 100 Angebote ein. Dabei handelt es sich ausschließlich um Anbieter mit der Kategorisierung „gewerblich“.

In der Kategorie „Getriebe und Teile gebraucht“ sind 65 % der Anbietenden als „Privat gekennzeichnet, Ihr Anteil an den Angeboten lag bei 11 %. 79 Anbietende stellten mehr als 100 Angebote ein. Dabei handelt es sich auch hier ausschließlich um Anbieter mit der Kategorisierung „gewerblich“.

5.3.2.3 Eingang von Restkarossen bei Schredderanlagen

Im Jahr 2013 wurden 500.322 Altfahrzeuge als Input bei anerkannten Demontagebetrieben ausgewiesen (BMUB und UBA 2015). Die Angaben von Destatis (2015c) zu bei anerkannten Demontagebetrieben angenommenen Altfahrzeugen ergeben ein durchschnittliches Gewicht von 981 kg pro Altfahrzeug. Im Eingang der Schredder sind laut Destatis (2015c) 493.290 t Restkarossen aus dem Inland dokumentiert. Unter Ansatz des Umrechnungsfaktors zwischen Anzahl und Gewicht von 0,832 t/Stück entsprechend den Angaben in DESTATIS (2015c)[257] ergeben sich hieraus 592.897 Restkarossen.

Kohlmeyer (2015a) nennt 623.160 Restkarossen aus inländischen Quellen als Eingang bei Schredderbetrieben. 26.000 Restkarossen stammen nach diesen Angaben aus dem Abbau von Altfahrzeug-Lagerbeständen.

Restkarossen aus Fahrzeugen, die in anderen als anerkannten Demontagebetrieben demontiert wurden, müssen 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-Fe-Anteil zu erreichen. Eine Zerkleinerung in Scheren reicht nicht aus.

[257] Division von Masse durch Anzahl der Angaben zu Restkarossen in Schredderanlagen in Tabelle 9.3

Entsprechend der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis[258] sollte die Annahme von Restkarossen beim Schredder über die Abfallschlüsselnummer „16 01 06 Altfahrzeuge, die weder Flüssigkeiten noch andere gefährliche Bestandteile enthalten“ erfolgen. Ggf. können zerkleinerte Restkarossen jedoch auch über Mischschrotte den Schreddern zugeführt werden. Vor diesem Hintergrund sind die im Folgenden beschriebenen Ansätze zur Quantifizierung als Mindestmengen zu verstehen.

Die überwiegende Anzahl von Restkarossen aus anerkannten Demontagebetrieben wird in Schreddern in Deutschland weiter behandelt. Dies erfolgt vor allem aufgrund von Transportkosten. Es kann davon ausgegangen werden, dass dies aus demselben Grund auch auf Restkarossen zutrifft, die nicht aus anerkannten Demontagebetrieben stammen. Auch hier werden Verbringungen zu Schreddern in anderen Europäischen Mitgliedstaaten einen geringen Teil ausmachen.

Die Erfassung der Restkarossen am Eingang von Schredderanlagen erfolgt üblicherweise nach Gewicht. Die Erfassung der Anzahl findet in der Regel nicht statt (TSR Recycling GmbH 2015a und Scholz AG 2015b). Die Angaben zu Stückzahlen, die bei der Erhebung zur Abfallstatistik durch die Statistischen Landesämter Pflichtangaben sind und daher von allen Antwortenden gemacht wurden (Destatis 2015e), erfolgen auf der Basis eines Umrechnungsfaktors (entsprechend den Angaben in Destatis 2015d 832 kg pro Restkarosse).

Für Angaben zum Durchschnittsgewicht einer Restkarosse kann nicht nur auf Angaben von Destatis, sondern auch auf Erhebungen einzelner Unternehmen zurückgegriffen werden. So führte das Unternehmen TSR Recycling GmbH an eigenen Schredderanlagen für Metallschrotte eine Auswertung der Durchschnittgewichte (Jahresmittel) von Restkarossen durch. Diese ermittelte ein Gewicht von 951 kg je Karosse mit Antriebsstrang und von 712 kg je Karosse ohne Antriebsstrang (TSR Recycling GmbH 2015b). Primärerhebungen der Gewichte von Restkarossen erfolgen aktuell auch im UFOLPAN-Projekt „Altfahrzeug-Monitoring“ des Umweltbundesamtes[259]. Ergebnisse aus diesem Projekt liegen noch nicht vor.

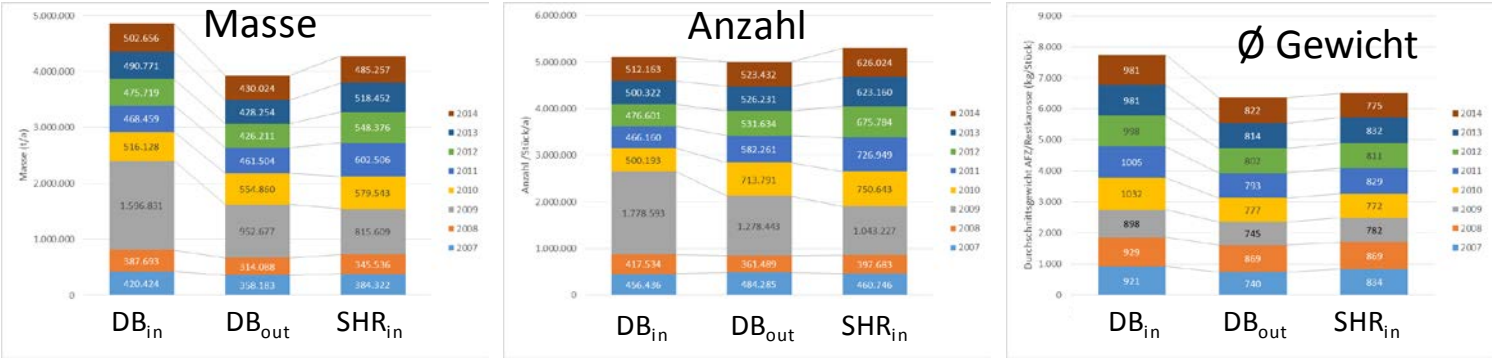
Scheinbar erreichen nicht alle Restkarossen Schredderanlagen unter Angabe des Abfallschlüssels „16 01 06 Altfahrzeuge, die weder Flüssigkeiten noch andere gefährliche Bestandteile enthalten“ und als solche eindeutig identifizierbar. So bestätigen Schredderbetreiber in Deutschland unter anderem während des Workshops zu diesem Forschungsprojekt am 21. März 2016 in Berlin, 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. Nach Aussage eines befragten anerkannten Demontagebetriebs, der auch mit Schrott handelt, komme es in seinem Betrieb 3-4 Mal im Monat vor, dass Karosserieteile im Mischschrott bemerkt werden. Hochgerechnet entspräche dies einer Menge von ca. 50 Fahrzeugen im Jahr (pers. Komm. mit anerkanntem Demontagebetrieb April 2015).

Abbildung 48 zeigt die Input- und Outputströme von anerkannten Demontagebetrieben und Schreddern als Anzahl und Massen im Überblick.

[258] "Abfallverzeichnis-Verordnung vom 10. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3379), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. März 2016 (BGBl. I S. 382) geändert worden ist" (Abfallverzeichnis-Verordnung - AVV)

[259] „Evaluierung und Fortschreibung der Methodik zur Ermittlung der Altfahrzeugverwertungsquoten durch Schredderversuche unter der EG-Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG“, FKZ 3715 33 305 0 (Laufzeit von September 2015 bis Oktober 2016).

Abbildung 48: Vergleich der Massen und Anzahlen im Input und Output von anerkannten Demontagebetrieben und Schreddern



Massendifferenz (t) DB out vs. SHR in	
Jahr	Delta
2007	26.139
2008	31.448
2009	-137.068
2010	24.683
2011	141.002
2012	122.165
2013	90.198
2014	55.233

Quelle: Destatis Abfallstatistik, Fachserie 19, div. Jahre

Auf der Grundlage der vorliegenden Zahlen zum Schredderinput kann davon ausgegangen werden, dass Restkarossen in der Größenordnung von 100.000 Stück aus der nicht-anerkannten Demontage oder aus der nicht-dokumentierten Behandlung in anerkannten Demontagebetrieben in Schredderbetrieben weiter behandelt wurden[260]. Die entsprechende Anzahl von Altfahrzeugen wird in den Betrachtungen der Mengenströme zum Verbleib von Fahrzeugen in Deutschland berücksichtigt. Berücksichtigt man weiterhin, dass Restkarossen aus nicht-anerkannter Demontage auch über Mischschrott an Schredder geliefert werden und so nicht mehr identifizierbar sind, ergibt sich eine höhere Anzahl. Unter Einbeziehung der Überlegungen zu den ökonomischen Treibern zur nicht-anerkannten Demontage in anderen EU-Mitgliedstaaten (siehe Kapitel 5.2.3) wird der Gesamtumfang der nicht-anerkannten Demontage in Deutschland auf 130.000 Fahrzeuge für das Jahr 2013 geschätzt[261].

5.3.3 Demontage in anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland

Bei dem Verbleibspfad ‚Demontage in einem anerkannten Demontagebetrieb in Deutschland' wird das Altfahrzeug vom Letzthalter bei der Kfz-Zulassungsstelle außer Betrieb gesetzt und in einem anerkannten Demontagebetrieb verwertet. Wird für das Altfahrzeug kein Verwertungsnachweis ausgestellt, der vom Letzthalter bei der oder nach der Außerbetriebsetzung bei der Kfz-Zulassungsstelle angegeben wird, ist es möglich, dass Altfahrzeuge in anerkannten Demontagebetrieben statistisch nicht erfasst werden. Ein solches Szenario wäre jedoch nur denkbar, wenn die anerkannten Demontagebetriebe die verwerteten Altfahrzeuge weder bei der Abfrage zur Abfallstatistik der Statistischen Landesämter angeben noch im Betriebstagebuch verzeichnen würden. Nach Expertenmeinung von mehreren Altfahrzeugverwertern komme es vor, dass in anerkannten Demontagebetrieben verwertete Altfahrzeuge statistisch nicht erfasst werden (z. B. Hamm 2016; Knode 2015). Zudem wurde von diesen Experten darauf hingewiesen, dass anerkannte Demontagebetriebe auch teilzerlegte bzw. teilvorbehandelte Fahrzeuge zur Demontage annehmen. Sie stammten z. B. aus Werkstätten. Ein befragter anerkannter Demontagebetrieb aus Deutschland gab an, dass dies in seinem Betrieb gängige Praxis sei und im Jahr 2014 ca. 7 % der von ihm behandelten Altfahrzeuge aus teilzerlegten Altfahrzeugen mit unklarer Herkunft bestanden hätten (pers. Komm. mit anerkanntem Demontagebetrieb April 2015). Die Ausstellung von Verwertungsnachweisen für teilzerlegte Altfahrzeuge findet nach Expertenaussage diverser Altfahrzeugverwerter und Sachverständiger nicht immer statt (pers. Komm. mit anerkannten Demontagebetrieben und Sachverständigen zwischen Dezember 2015 und März 2016).

Im Projektverlauf konnten jedoch keine starken Treiber bzw. sonstige Anhaltspunkte identifiziert werden, die auf eine hohe Mengenrelevanz dieses Verbleibspfades für das Projekt schließen ließen. Nicht-Meldungen bei den statistischen Landesämtern bringen für die anerkannten Demontagebetrieb keine Vorteile bzw. die Meldungen keinen deutlichen Zusatzaufwand oder Nachteile mit sich. Ggf. könnte sich eine Situation ergeben, bei der die Mengenschwelle des Durchsatzes an Altfahrzeugen in der Genehmigung von Demontagebetrieben überschritten wird. Die Anzahl der Betriebe mit entsprechend niedrigem Durchsatz ist zwar hoch[262]. Ihr Gesamtdurchsatz ist jedoch im Vergleich zum Gesamtdurchsatz der Branche relativ gering (15 %) (Destatis 2015f).

---

[260] Rechenweg: Entsprechend den Angaben von DESTATIS (2015c) wurden in Schreddern in Deutschland im Jahr 2013 90.198 t mehr Restkarossen mit der ASN 16 01 06 angenommen, als für den Ausgang bei Demontagebetrieben in der selben Quelle dokumentiert ist. Im- und exportierte Restkarossen halten sich nach Angaben von DESTATIS annähernd die Waage. Bei einem Durchschnittsgewicht von 0,832 t/Altfahrzeug ergeben 108.173 Altfahrzeuge.

[261] Damit liegt diese Zahl deutlich unter den Schätzungen aus der Fragebogenerhebung (ca. 480.000 Fahrzeuge) (siehe Unterkapitel 5.3.2.1). Unter Berücksichtigung der hohen Datenunsicherheit dieser Quelle und den Ergebnissen zu den anderen Verbleibswegen wird jedoch von einer deutlich geringeren Anzahl ausgegangen. Eine Anzahl von Altfahrzeugen, wie sie aus den Fragebögen geschlossen werden können, sind in einer Deltabetrachtung (Anzahl endgültiger AuBS-Ausfuhr-Export-dokumentierte Demontage) nicht vorhanden.

[262] 762 Betriebe lagen im Jahr 2013 in der Größenklasse bis 250 Altfahrzeuge pro Jahr (Destatis 2015f).

Weitergehende Daten und Informationen waren nicht verfügbar. Bei der Einschätzung der Demontagebetriebe (z. B. im Rahmen des Workshops und der pers. Kom.) wurde von einer nicht dokumentierten Menge von sehr deutlich unter 10 % der angenommenen Altfahrzeuge ausgegangen. Im Rahmen eines expert judgements wurde eine Größenordnung von 20.000 Altfahrzeug als realistisch angesehen. Zwar besteht hier eine vergleichsweise hohe Datenunsicherheit. Angesichts der geringen Auswirkungen auf die statistische Lücke erscheint diese grobe Einschätzung als Größenordnung jedoch vertretbar.

5.4 Zusammenfassung der aktualisierten Datengrundlage

Tabelle 51 stellt die auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den vorangegangenen Kapiteln aktualisierte Datengrundlage nach verfügbaren Datenquellen differenziert dar und zeigt die Datensituation der jeweiligen Fahrzeugströme auf. Es erfolgt eine Einschätzung des Vollständigkeitsgrades und der Datenqualität. Der Vollständigkeit halber sind in der Übersicht auch Datenquellen wie die Diebstahlstatistik oder der Verbleib auf nicht-öffentlichem Gelände aufgeführt, die keine endgültigen Verbleibe der Fahrzeuge darstellen (siehe Kapitel 3.4), aber wie im Falle der Diebstahlstatistik Indizien liefern können, wie viele gestohlene Fahrzeuge in anderen Verbleibsszenarien zu vermuten sind.

Tabelle 51: Übersicht über die aktualisierten Daten zum Fahrzeugverbleib mit den jeweiligen Datenquellen

Daten		Anzahl Fahrzeuge (2013)	M1	N1	Weitere Fz.-klassen	Zu finden in	(Mögliche) Bereitstellung durch	Dahinterliegende Datenflüsse	Datenqualität
Gesamtanzahl Außerbetriebsetzungen		**8.511.472** (*1) Davon: M1: 8.149.973 N1: 361.499	Ja	Ja	Nein	ZFZR	KBA	Meldungen der Kfz-Zulassungsstellen der Bundesländer	Sehr gut
Gesamtanzahl außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge (Anteil an Gesamtzahl Außerbetriebsetzungen)		**8.146.925** Davon: M1: 7.799.524 (95,7 %) N1: 347.401 (96,1 %)	Ja	Ja	Nein	Datenbasis ZFZR + Zugrundelegung eines Anteils von 95,7 % respektive 96,1 % an Gesamtzahl Außerbetriebsetzungen	KBA	Meldungen der Kfz-Zulassungsstellen der Bundesländer	Sehr gut
Gesamtanzahl endgültig außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge (Anteil an Gesamtzahl außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge)		**2.743.665** Davon: M1: 2.599.841 (33,3 %) N1: 143.824 (41,4 %)	Ja	Ja	Nein	Datenbasis ZFZR + Zugrundelegung der vom KBA berechneten Quoten	KBA	Meldungen der Kfz-Zulassungsstellen der Bundesländer	Sehr gut
	Statistisch belegte Anzahl Altfahrzeuge	**500.322** (*2)	Ja	Ja	Nein	Erhebung über die Abfallentsorgung	Destatis	Meldungen der anerkannten Demontagebetriebe	Gut

Daten		Anzahl Fahrzeuge (2013)	M1	N1	Weitere Fz.-klassen	Zu finden in	(Mögliche) Bereitstellung durch	Dahinterliegende Datenflüsse	Datenqualität
Anzahl verwertete Altfahrzeuge in anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland	Statistisch erfasste Verwertungsnachweise	**47.973** Fz mit VN (Überschneidung mit Zahlen von Destatis)	Ja	Ja	Nein	ZFZR (intern)	KBA	Vorlage von VN bei/nach AuBS	Sehr gut
	Zuschätzung für nicht dokumentierte Altfahrzeugdemontagen	**20.000**	Ja	Ja	Nein	Keine statistische Erfassung	Evtl. anerkannte Demontagebetriebe, Sachverständige	n.a.	Schlecht
	Gesamt inklusive Zuschätzung	**520.000**	Ja	Ja	Nein	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Notifizierte Altfahrzeuge aus Deutschland zur Verwertung im Ausland		0 (*3)	Ja	Ja	Nein	Grenzüberschreitende Abfallstatistik	UBA	Notifizierungsverfahren, Meldungen der Behörden der Bundesländer	Sehr gut
Anzahl nicht-anerkannter Demontagen in Deutschland bzw. Anzahl der in nicht-anerkannten Betrieben behandelten Altfahrzeuge		Zuschätzung: **130.000**	Ja	Ja	Nein	Keine statistische Erfassung	evtl. Polizei, Abfallbehörden, für Vollzug zuständige Verwaltungsbehörden	n.a.	Schlecht

Daten		Anzahl Fahrzeuge (2013)	M1	N1	Weitere Fz.-klassen	Zu finden in	(Mögliche) Bereitstellung durch	Dahinterliegende Datenflüsse	Datenqualität
Verbrachte Gebrauchtfahrzeuge in EU-MS zur Wiederanmeldung	>WG (*4)	M1: 138.614 N1: 6.735 (*5)	Ja	Ja	Bis 5 t	Intrahandelsstatistik	Destatis	Schriftliche Ausfuhranmeldungen (IDEV), Importstatistiken der EU-MS (Spiegelabgleich)	Gut
	Wiederanmeldungen in EU-MS	1.215.945	Ja	Ja	Ja	REGINA-Statistik	KBA	Daten der Kfz-Zulassungsbehörden der EU-MS	Gut
	Statistisch belegt, Summe	**1.232.987** (tlw. Überschneidungen) (*6)	Ja	Ja	Ja	Intrahandelsstatistik + REGINA	Destatis und KBA	Daten der Zulassungsbehörden EU-MS und schriftliche Ausfuhranmeldungen (IDEV)	Gut
	Zuschätzung	**137.000**	Ja	Ja	Nein	Schätzung zur Vervollständigung von REGINA	KBA bzw. aus Faktor errechnen	Rechnung	Mittel
	Gesamt inklusive Zuschätzung	**1.370.000**	Ja	Ja	Ja	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Daten		Anzahl Fahrzeuge (2013)			M1	N1	Weitere Fz.-klassen	Zu finden in	(Mögliche) Bereitstellung durch	Dahinterliegende Datenflüsse	Datenqualität
Verbleib in EU-MS ohne Wiederanmeldung	In EU-MS verwertete Altfahrzeuge mit VN (z. B. nach Unfall)	10.092 (*7)			Ja	Nicht bekannt	Nicht bekannt	ZFZR intern (sofern VN vorgelegt)	KBA	Vorlage von VN bei AuBS	Sehr gut
	Zuschätzung (z. B. nicht-anerkannte Demontage)	**130.000**			Ja	Ja	Nein	Keine statistische Erfassung	Evtl. Überwachungsbehörden in EU-MS	Differenz-Schätzung	Schlecht
	Gesamt inkl. Zuschätzung	**140.000**			Ja	Ja	Nein	Keine statistische Erfassung	n.a.	n.a.	n.a.
Ausgeführte Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten	Vom dt. Zoll erfasste Ausfuhren Gesamt	**374.030**	Anzahl Fz mit statistischem Warenwert ›3.000 €	**158.102** (*8) M1: 131.342 N1: 26.760	Ja	Ja	Bis 5 t	Zolldaten (intern)	Dt. Zoll	Schriftliche Ausfuhranmeldungen	Sehr gut
			Anzahl Fz mit statistischem Warenwert ‹3.000 €	**215.928** (*8) M1: 209.923 N1: 6.005							

Daten		Anzahl Fahrzeuge (2013)			M1	N1	Weitere Fz.-klassen	Zu finden in	(Mögliche) Bereitstellung durch	Dahinterliegende Datenflüsse	Datenqualität
	Von Destatis erfasste Ausfuhren Gesamt	**385.708** (*9)	Anzahl Fz mit statistischem Warenwert ›3.000 €	Nicht bekannt	Ja	Ja	Bis 5 t	Außenhandelsstatistik	Destatis (Zoll)	Schriftliche Ausfuhranmeldungen	Sehr gut
			Anzahl Fz mit statistischem Warenwert ‹3.000 €	Nicht bekannt							
	Summe statistisch belegter Ausfuhren in deutscher Statistik	**385.708** M1: 344.551 N1: 41.157 (*10)			Ja	Ja	Bis 5 t	Außenhandelsstatistik	Destatis (Zoll)	Schriftliche Ausfuhranmeldungen	Sehr gut
	Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland, die in anderen EU-MS im einstufigen Ausfuhrverfahren zur Ausfuhr in Nicht-EU-Staaten angemeldet werden	**Bekannt**, doch ohne Erfassung in dt. Außenhandelsstatistik: ca. 116.000 M1-Fahrzeuge über Belgien (*11)			Ja	Nein	Nein	Systematisch keine statistische Erfassung	Zollbehörde Belgien	Zollanmeldungen bei Ausgangszollstellen in Belgien	Gut
		Zuschätzung (für alle Zollausgangsstellen): 93.000 Fz.			Ja	Ja	Bis 5 t	Systematisch keine statistische Erfassung	Zollbehörden anderer EU-MS	Zollanmeldungen bei Ausgangszollstellen in EU-MS	Mittel
	Zuschätzung insgesamt	**250.000** (*12)			Ja	Ja	Bis 5 t	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

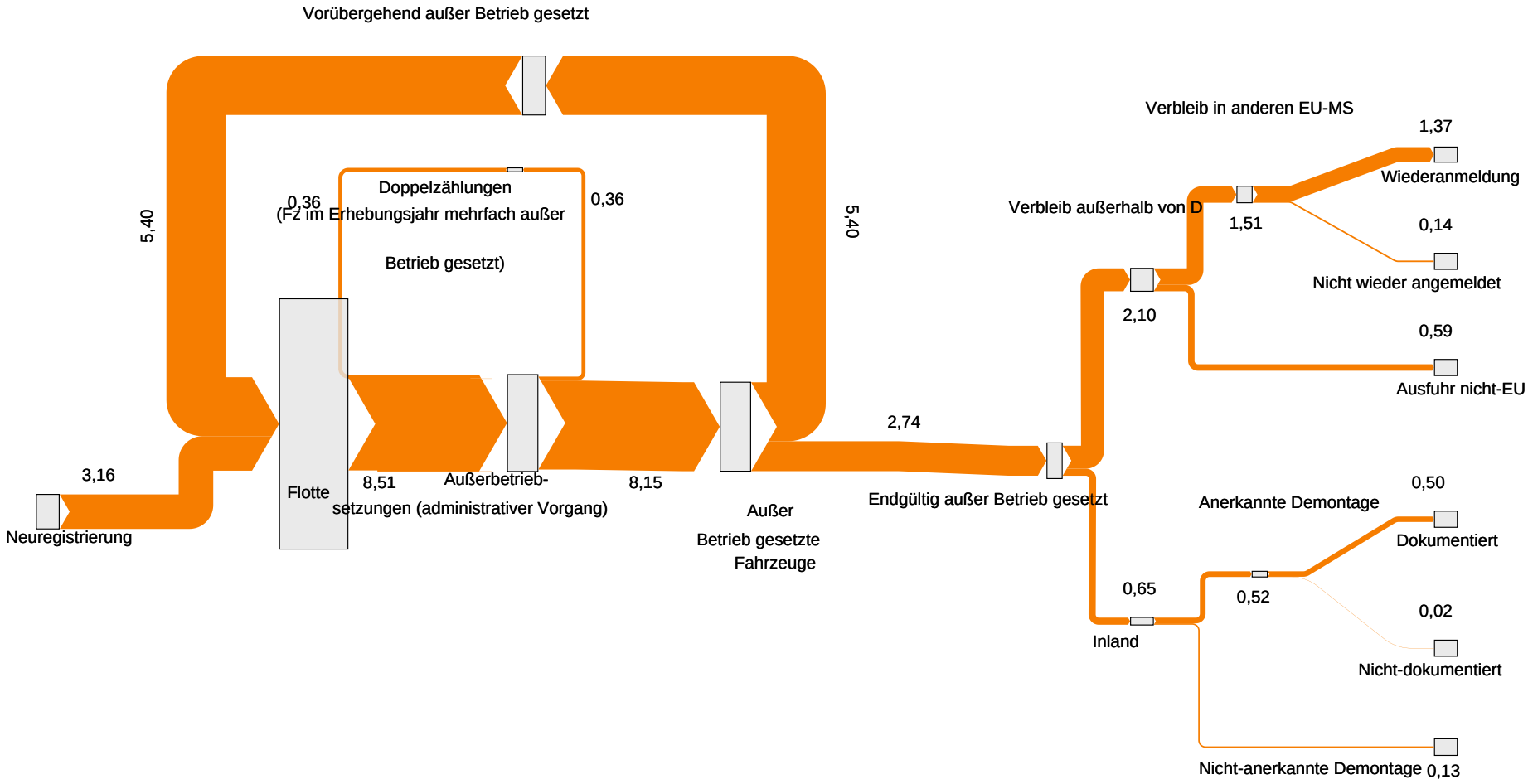
Daten		Anzahl Fahrzeuge (2013)	M1	N1	Weitere Fz.-klassen	Zu finden in	(Mögliche) Bereitstellung durch	Dahinterliegende Datenflüsse	Datenqualität
	Gesamtanzahl Gebrauchtfahrzeugausfuhren in Nicht-EU-Staaten inklusive Zuschätzung	**Ca. 590.000**	Ja	Ja	Bis 5 t	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Anzahl Fahrzeuge die auf nicht-öffentlichem Gelände verbleiben (kein Endverbleib)		(Nicht bekannt)	-	-	-	Keine statistische Erfassung	Nicht bekannt	Keine	Schlecht
Diebstahl („Diebstahl“ stellt im Kontext des Vorhabens keinen Endverbleib dar. Die Daten zum Diebstahl werden hier nur informatorisch aufgezeigt.)		M1: (18.805) (*13) Nx: (1.885)	Ja	Ja	Möglich	Diebstahlstatistik kaskoversicherter Autos	GDV	Diebstahlanzeigen	Sehr gut
		M1: (19.395) Nx: (1.708)	Ja	Ja	Möglich	Polizei/BKA: INPOL-Sachfahndung (*14)	BKA	Diebstahlanzeigen	Sehr gut
		(Nicht bekannt)	Ja	Ja	Ja	KBA-Statistik zu Suchvermerken zu gestohlenen Fahrzeugen nach § 30 Abs. 9 FZV (*15)	KBA	Suchvermerke im ZFZR	Schlecht, da Anzahl gestohlener Fahrzeuge nicht herauslesbar

(*1) KBA 2014; **(*2)** Destatis 2015d; **(*3)** UBA 2013; **(*4)** Bei Intra-EU-Verbringungen ist die Wertgrenze (WG) relevant für die Meldung zur Umsatzsteuer und gilt für umsatzsteuerpflichtige Unternehmen, die im Jahr zuvor Waren im Wert von mindestens 500.000 Euro (für 2013 relevante Wertgrenze) nach Deutschland ein- oder ausgeführt haben (siehe Kapitel 4.8.3). Stand der Daten Juni 2016; **(*5)** Aufgrund der unterschiedlichen Gewichtsabgrenzung der Warennummern für die Außenhandelsstatistik im Vergleich zur EU-Fahrzeugklassensystematik besteht die Möglichkeit, dass auch andere N-Fahrzeuge mit einem Gewicht über 3,5 t hier erfasst sind. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass der Großteil der erfassten Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 zuzuordnen ist (siehe auch Kapitel 5.2.1 und Fußnote 241);

(*6) BMUB und UBA 2015; **(*7)** KBA 2015d; **(*8)** Auswertung der vom deutschen Zoll bereitgestellten Daten über Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten im Jahr 2013; **(*9)** BMUB und UBA 2015.; Destatis 2015c; **(*10)** Aufgrund der unterschiedlichen Gewichtsabgrenzung der Warennummern für die Außenhandelsstatistik im Vergleich zur EU-Fahrzeugklassensystematik besteht die Möglichkeit, dass auch andere N-Fahrzeuge mit einem Gewicht über 3,5 t hier erfasst sind. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass der Großteil der erfassten Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 zuzuordnen ist (siehe auch Kapitel 5.2.1 und Fußnote 241); **(*11)** Pers. Komm mit dem belgischen Zoll, Abteilung General Administration of Customs and Excise, am 23.10.2015; **(*12)** Die Summe ergibt sich aus den bisher nicht berücksichtigten N1-Fahrzeugen (41.157), den einstufigen Ausfuhren über Belgien (116.000) und einer Zuschätzung für alle weiteren Zollausgangsstellen (93.000); **(*13)** GDV 2014; **(*14)** BKA 2013. Die INPOL-Sachfahndung des BKA gibt die Anzahl der im Laufe eines Jahres entwendeten Fahrzeuge an, die auch noch am Jahresende zur Sachfahndung in INPOL ausgeschrieben sind. Zwar gibt es auch in der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) Angaben zu Fahrzeugdiebstählen, dazu merkt das BKA jedoch an: „Die PKS-Fallzahlen lassen keinen Rückschluss auf die tatsächliche Zahl der entwendeten Kfz zu, da ein Fall die Entwendung mehrerer Fahrzeuge umfassen kann und Unschärfen durch die Erfassung von Straftatenversuchen und so genannten Gebrauchsentwendungen entstehen“ (Bundeslagebild Kfz-Kriminalität 2011: 6ff.). Dies lässt den Schluss zu, dass die INPOL-Sachfahndung mit der Anzahl von 19.395 auf Dauer entwendeten M1-Fahrzeugen die verlässlichste Statistik in diesem Bereich ist; **(*15)** Im ZFZR waren mit Stand 03/2013 2.483.197 Suchvermerke registriert. Hierzu zählt jedoch auch, wenn der Verlust bzw. Diebstahl von Fahrzeugpapieren oder Kennzeichen gemeldet wurden (Quelle: KBA 2013a, S. 2f.)

In Abbildung 11 (siehe Kapitel 2) ist die Datengrundlage zu Beginn des Projekts „Verbleib von Altfahrzeugen“ dargestellt. Abbildung 49 fasst die durch die Erkenntnisse des Projekts aktualisierte Datengrundlage über den Verbleib außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge und zur statistischen Lücke zusammen.

Abbildung 49: Fahrzeugströme der Fahrzeugklassen M1 und N1 im Jahr 2013 in Mio. Stück – Aktualisierung



Datengrundlagen: eigene Berechnungen und Recherchen; KBA; deutscher Zoll; Destatis; UBA; belgischer Zoll. Aufgrund von Rundungsdifferenzen stimmen die Aufsummierungen nicht vollständig überein. „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.

Die folgende Tabelle 52 fasst die Effekte auf die statistische Lücke zusammen.

Tabelle 52: Effekte der aktualisierten Daten auf die statistische Lücke (M1- und N1-Fahrzeuge)

Nr.	Statistikbereich	Ausgangs-wert	Neuer Wert	Effekt auf die statistische Lücke
A	Gesamtanzahl endgültig außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge	3,26 Mio. Fz. (M1)	2,74 Mio. Fz.	0,52 Mio. Fz.
B	Ausfuhr aus der EU	0,34 Mio. Fz.	0,59 Mio. Fz.	0,25 Mio. Fz.
C	Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen in andere EU-MS mit Wiederanmeldung	1,23 Mio. Fz.	1,37 Mio. Fz.	0,14 Mio. Fz.
D	Verbringung bzw. Verbleib von Fahrzeugen ohne Wiederzulassung in anderen EU-MS (tlw. nicht-anerkannte Demontage, Verwertung nach dortigem Unfall mit VN)	n.a.	0,14 Mio. Fz.	0,14 Mio. Fz.
E	Nicht-anerkannte Demontage in Deutschland	n.a.	0,13 Mio. Fz.	0,13 Mio. Fz.
F	Nicht-dokumentierte Demontage in anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland	n.a.	0,02 Mio. Fz.	0,02 Mio. Fz.
G	Anerkannte Demontage in Deutschland	0,50 Mio. Fz.	0,50 Mio. Fz.	0,00 Mio. Fz.
H	Unklarer Verbleib (A-(B+C+D+E+F+G)	1,18 Mio. Fz.	0,00 Mio. Fz.	n.a.

Anmerkung: Die Ausgangswerte des UBA-Jahresberichtes bezogen nicht immer N1-Fahrzeuge ein. Ein Vergleich der Mengenströme ist in Abbildung 49 und Abbildung 10 veranschaulicht.

Die zusammenfassende Darstellung zeigt auf, dass die statistische Lücke weitestgehend geschlossen werden konnte. Es bleibt ein statistisch nicht erfasster Anteil von 0,29 Mio. Fahrzeugen, die in nicht-anerkannter bzw. nicht-dokumentierter Demontage verbleiben. Systematisch bedingt bestehen somit die größten Datenunsicherheiten bei den nicht-legalen Verbleibswegen der nicht-anerkannten Demontage im In- und Ausland.

6 Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge

In diesem Kapitel werden auf Grundlage der Erkenntnisse der vorigen Kapitel Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge dargestellt, mit denen für die Zukunft eine Verbesserung der Datenlage erreicht werden kann. Dabei wurde berücksichtigt, dass der Aufwand für den Vollzug – bei Erreichung des Maßnahmenziels – nach Möglichkeit so gering wie möglich gehalten werden sollte.

Es werden Maßnahmen auf zwei Ebenen diskutiert:

- Informationsflüsse vervollständigen und
- ggf. Impulse setzen, durch die Fahrzeuge in besser dokumentierte Verbleibswege gesteuert werden.

Zu den Vorschlägen werden jeweils die Akteure/Adressaten, der Umsetzungshorizont sowie die Verbindlichkeit dargestellt. Zu den Empfehlungen erfolgt eine Bewertung in Hinblick auf folgende Aspekte:

- erwartete Wirkung auf die statistische Lücke,
- erwartete Wirkung auf die Verteilung der Fahrzeugströme,
- erwarteter Aufwand,
- rechtliche Umsetzbarkeit,
- praktische Umsetzbarkeit,
- Akzeptanz.

6.1 Anteil der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge

Ursache der statistischen Lücke: Bis einschließlich 2013 wurde der Anteil der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M1 über den Faktor 40 % aus der Gesamtzahl der außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge bestimmt. Für das Referenzjahr 2013 hat das KBA den Faktor für M1-Fahrzeuge auf 33,3 % und für N1-Fahrzeuge auf 41,4 % neu bestimmt (siehe Kapitel 5.1).

Empfehlung 1a: Bestimmung durch das KBA: Die durch das KBA vorgenommene Auswertung zum Anteil der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge kann regelmäßig durchgeführt werden. Da die Bestimmung des Anteils der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge fundamental für die Bestimmung der statistischen Lücke ist, ist eine solche Berechnung sehr zu empfehlen, (z. B. alle drei bis vier Jahre analog zum Betrachtungszeitraum der durch das KBA durchgeführten Analyse, siehe Kapitel 5.1). Hierbei sollte auch geprüft werden, ob der Faktor „4 %“ für den Anteil der mehrmaligen AuBS pro Jahr noch zutrifft. Die Kosten würden sich nach aktuellen Kalkulationen in der Größenordnung von 5.000 € je Bestimmung der Faktoren belaufen.

Empfehlung 1b (alternativ zu 1a): Vereinfachte Berechnung durch das UBA: Alternativ ist eine vereinfachte Berechnung aus öffentlich zugänglichen Daten[263] für die Fahrzeugklassen M1 und N1 möglich:

Formel 1:

Endgültig außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge (Jahr x)
= Neuzulassungen (Jahr x) + Gebrauchtfahrzeugimporte (Jahr x)
– Bestandszunahme (Jahr x);

[263] Datenquellen: Neuzulassungen und Fahrzeugbestand = Veröffentlichungen des KBA (vgl. KBA o. J. d; KBA o. J. e); Gebrauchtfahrzeugimporte = laut Außenhandelsstatistik von Destatis (vgl. Destatis o. J.).

mit

Formel 2:

Bestandszunahme (Jahr x) = Bestand (01.01. Jahr x+1) – Bestand (01.01. Jahr x)

Dieser alternative Rechenweg wurde vom KBA als prinzipiell denkbarer Weg eingestuft (KBA 2016a). Jedoch müsse unter anderem zwischen „Außerbetriebsetzungen“ (administrativer Vorgang) und außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen unterschieden werden (siehe hierzu die Berechnungen in Kapitel 5.1). Für das Jahr 2013 ergaben die beiden Bestimmungsmethoden eine Differenz von ca. 4 % (siehe folgende Berechnung).

Beispiel für das Referenzjahr 2013:

a) Ausführliche Methode: Neubestimmung des Faktors der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge durch das KBA am Beispiel der Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M1: 33,3 %.
Anzahl endgültig außer Betrieb gesetzte M1-Fahrzeuge (2013) = Anzahl der außer Betrieb gesetzten M1-Fahrzeuge (2013) * 33,3 %
= 7,8 Mio. M1-Fahrzeuge[264] * 0,333 = 2,6 Mio. M1-Fahrzeuge
b) Vereinfachte Methode nach Formel 1 und 2:
Endgültige Außerbetriebsetzungen (2013) = Neuzulassungen (2013)
+ Gebrauchtfahrzeugimporte (2013) – (Bestand (01.01.2014) - Bestand (01.01.2013))
= 2,95 Mio. M1-Fahrzeuge[265] + 0,18 Mio. M1-Fahrzeuge[266] – (43,85 Mio. M1-Fahrzeuge[267] – 43,43 Mio. M1-Fahrzeuge[268])= 2,71 Mio. M1-Fahrzeuge

Laut KBA (2016) wurden im Jahr 2013 ca. 4 % der M1-Fahrzeuge mehrfach außer Betrieb gesetzt. Wird dieser Wert als Korrekturfaktor in der vereinfachten Berechnung nach Formel 1 und 2 zusätzlich berücksichtigt, so ergibt sich relativ gute Übereinstimmung der Ergebnisse.

Dementsprechend können aus gutachterlicher Sicht prinzipiell beide Wege (Empfehlung 1a und Empfehlung 1b) angewandt werden. Eine Bestimmung des „4 %-Faktor“ für Fahrzeuge, die mehr als einmal pro Jahr außer Betrieb gesetzt werden, wäre über Empfehlung 1b nicht möglich.

Bei Empfehlung 1a entstehen Kosten durch die Beauftragung des KBA (alle 3-4 Jahre), bei Empfehlung 1b ein (geringer) Aufwand beim UBA durch die (einfache) Berechnung. Der Kostenunterschied wird als nicht so groß eingeschätzt, als dass aus gutachterlicher Sicht hieraus eine Differenzierung der Empfehlungen abgeleitet werden kann.

Beide Empfehlungen wären vom UBA kurzfristig zu initiieren und sind einfach und kurzfristig umsetzbar. Die Akzeptanz ist bei den Hauptakteuren, also dem KBA und dem UBA, gegeben.

Die Wirkung der Neubestimmung des Anteils der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge an allen Außerbetriebsetzungen sowie die Berechnung der Anzahl der außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge durch die Streichung mehrfacher Außerbetriebsetzung eines gleichen Fahrzeugs im selben Jahr (siehe Kapitel 5.1) auf die Verkleinerung der statistischen Lücke war für das erste Untersuchungsjahr (Referenzjahr 2013) sehr groß. So konnte die Lücke bei den M1-Fahrzeugen nach der Neubestimmung des Faktors der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge von 40 % auf 33,3 % um ca. 0,7

[264] Zur Berechnung der Anzahl der außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge siehe Kapitel 5.1.

[265] Vgl. KBA o. J. f.

[266] Destatis 2015c

[267] Vgl. KBA o. J. g.

[268] Vgl. KBA o. J. h.

Millionen M1-Fahrzeuge verringert werden. Da N1-Fahrzeuge vorher in der Betrachtung der statistischen Lücke nicht berücksichtigt wurden, mussten nach Berechnung des Faktors für die endgültige Außerbetriebsetzung von N1-Fahrzeugen (41,4 %) ca. 0,14 Mio. N1-Fahrzeuge hinzugefügt werden. Die Auswirkungen auf die statistische Lücke durch die Neuberechnung des Anteils der endgültigen Außerbetriebsetzung (M1- und N1-Fahrzeuge) beträgt demnach insgesamt 0,52 Mio. Fahrzeuge. Ausgehend von den neuen Faktoren wird erwartet, dass die zukünftige Wirkung auf die statistische Lücke geringer sein wird.

Mit der Bestimmung der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge über die Berechnungswege der Empfehlungen 1a und 1b ist eine Identifizierung dieser wichtigen Zahl möglich. Im Vergleich zur Wiedereinführung der „vorübergehenden und endgültigen Außerbetriebsetzung“ als administrative Vorgänge entsteht in der Gesamtbetrachtung ein deutlich geringerer Aufwand.

Tabelle 53: Vorschläge zur Aktualisierung des Anteils der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungshorizont	Verbindlichkeit
E1a: Bestimmung durch das KBA	KBA (Auftrag durch UBA)	Kurzfristig (3- bis 4-jährlich)	Auftrag
E1b: Vereinfachte Berechnung durch das UBA	UBA	Kurzfristig jährlich	Ja

Tabelle 54: Bewertung der Vorschläge zur Aktualisierung des Anteils der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E1a: Bestimmung durch das KBA	1. Jahr: sehr hoch: 0,52 Mio. Fz. bei regelmäßiger Berechnung: Folgejahre vermutl. geringer	Nicht relevant	Gering Kosten für UBA an KBA: 3 bis 4--jährlich <5.000 €	Nicht erforderlich	Leicht	UBA, KBA: gegeben
E1b: Vereinfachte Berechnung durch das UBA			Geringer Aufwand bei UBA	Nicht erforderlich	Leicht	

6.2 Ausfuhr in Nicht-EU-Staaten

Ursache 1 der statistischen Lücke: Fehlende Datenflüsse bei einstufiger Zollanmeldung im Ausland.

Gebrauchtfahrzeugausfuhren aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten, die an einer ausländischen Zollausgangsstelle (an der Grenze EU/Nicht-EU) im einstufigen Verfahren zur Ausfuhr angemeldet werden, werden nicht in der deutschen Außenhandelsstatistik erfasst (Beispiel: Ausfuhranmeldung am Hafen Antwerpen, siehe Kapitel 5.2.1). Ebenso können sich Gebrauchtfahrzeuge, die letztmalig in

einem anderen Staat zugelassen waren und über Deutschland im einstufigen Verfahren ausgeführt werden, in der deutschen Außenhandelsstatistik wiederfinden (siehe Kapitel 5.2.1.1).

Empfehlung 2a (mittelfristig): Informationsfluss zwischen Zollbehörden ausbauen

Die EU-Kommission plant bis spätestens 2020 den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten dahingehend zu verbessern, dass ein zusätzlicher Informationsfluss von den Zollbehörden im EU-Ausland zum deutschen Zoll – und umgekehrt - etabliert wird, durch den Informationen zu Fahrzeugausfuhren aus Deutschland verfügbar werden, die bei einer ausländischen Zollausgangsstelle im einstufigen Verfahren angemeldet wurden (European Commission 2014b, S. 31; Europäische Kommission 2015c, S. 11f.; 19f.; European Commission 2015b, S. 11). Es wird empfohlen, diese Entwicklung zu beobachten und die Effekte entsprechend zu berücksichtigen (keine Anwendung des Korrekturfaktors (siehe Empfehlung 2b) ab dem Zeitpunkt, ab dem der derzeit fehlende Informationsfluss etabliert ist).

Empfehlung 2b (kurzfristig): Anwendung eines Korrekturfaktors

Für den Zeitraum bis zur Implementierung angepasster Regelungen wird empfohlen, eine Korrektur von +0,25 Mio. Fahrzeugen bei der Ausfuhr in Nicht-EU-Staaten anzusetzen. Dieser Wert war für das Referenzjahr 2013 aus statistischen Angaben vom belgischen Zoll, ergänzt um eine Hochrechnung, ermittelt worden (siehe Kapitel 5.2.1.2). Sollten sich in den kommenden Jahren die Werte, aus denen der Faktor abgeleitet wurde, wesentlich verändern, sollte eine Anpassung des Faktors erfolgen. Neben der Möglichkeit, die entsprechenden Daten für das jeweilige Jahr neu zu erheben, kann der Aufwand reduziert werden, indem eine proportionale Anpassung an die statistisch belegten Ausfuhrzahlen erfolgt. Die resultierende Datenunsicherheit erscheinen vertretbar, da die betroffene Anzahl von Fahrzeugen wahrscheinlich im 5-stelligen Bereich sein wird.

Diese Maßnahme kann kurzfristig durch das UBA ohne Zeitaufwand umgesetzt werden. Sollten sich die vom deutschen Zoll erfassten Ausfuhrzahlen wesentlich ändern, muss eine entsprechende Neubestimmung erfolgen.

Die Wirkung auf die statistische Lücke ist groß bei sehr geringem Aufwand für das UBA und einfacher Umsetzbarkeit. Die Akzeptanz beim UBA wird daher als gegeben angesehen.

Es kann auch von einer Akzeptanz der Anwendung eines Korrekturfaktors bei der EU-Kommission im Zusammenhang mit der Berichterstattung zur Altfahrzeugentsorgung ausgegangen werden, da dies eine verbesserte Datensituation im Vergleich zum Status Quo bedeutet. Die Schätzhöhe des Faktors weist zwar gewisse Datenunsicherheiten auf. Informationen zu den Ausfuhren aus Deutschland, wie sie z. B. beim belgischen Zoll verfügbar waren, liegen zur Datenlücke bei Ausfuhren über Land (z. B. Polen und Litauen, siehe Kapitel 5.2.1.2) bei den Zollausgangsstellen jedoch nicht vor. Für eine Erhöhung der Datensicherheit könnte eine Erhebung bei allen Zollausgangsstellen gefordert werden. Vor dem Hintergrund der in Empfehlung 2a beschriebenen Entwicklungen erscheint dies aus gutachterlicher Sicht jedoch nicht notwendig.

Tabelle 55: Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen in Nicht-EU-Staaten

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungshorizont	Verbindlichkeit
E2a: Informationsfluss zwischen Zollbehörden aufbauen	Etablierung des Informationsflusses: EU, MS. Durchführung des Informationsflusses: Zoll anderer MS, deutscher Zoll , (Destatis)	Mittelfristig	Bei gesetzlicher Regelung: ja
E2b: Korrekturfaktor	UBA	Kurzfristig	Nein

Tabelle 56: Bewertung der Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen in Nicht-EU-Staaten

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E2a: Informationsfluss zwischen Zollbehörden aufbauen	Groß (ca. 0,25 Mio.)	Entfällt	Relativ hoch: Datenerfassung und abgestimmter Transfer zwischen MS	Möglich und offenbar geplant auf EU-Ebene	Ja	Gegeben
E2b: Korrekturfaktor	Groß (ca. 0,25 Mio.)	Entfällt	Kurzfristig keiner, bei Neuberechnung mittel	Nicht erforderlich	Sofort	UBA: gegeben EU-KOM: Verbesserung zum Status quo

Ursache 2 der statistischen Lücke: Fehl- bzw. Nichtdeklaration bei der Ausfuhr

Weiterhin besteht die Möglichkeit, dass Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen aufgrund von Fehldeklaration bzw. der Nichtanmeldung beim Zoll nicht erfasst werden (siehe Kapitel 3.3.1.5). Bei der Ausfuhr über See kann dies vor allem dann erfolgen, wenn sich die Fahrzeuge in Containern befinden. Möglich ist auch die Ausfuhr von Fahrzeugen[269] in Teilen (inklusive halbierter Fahrzeuge).

[269] Zur Frage, ob es sich dabei um ein zerlegtes Altfahrzeug handelt siehe die Analyse der rechtlichen Situation bei der Abgrenzung Altfahrzeug/Gebrauchtfahrzeug in Kapitel 4.2 sowie die Empfehlungen zur Abgrenzung Altfahrzeug/Gebrauchtfahrzeug in Kapitel 6.7.2.

Empfehlung 3: Vollzug stärken und (Zoll)kontrollen ausweiten

Durch eine verstärkte Kontrolle in Häfen und auf der Straße und spezifische Suchprofile des Zolls für die Identifikation verdächtiger Ausfuhren kann die Anzahl der nicht-identifizierten Ausfuhren verringert werden.

Die Wirkung verstärkter Kontrollen auf die statistische Lücke wird für den Bereich der Häfen als im Vergleich zur Gesamtzahl der Ausfuhren gering eingestuft. In Experteninterviews mit Kontroll- und Wirtschaftsakteuren des Hamburger Hafens (zwischen August und Oktober 2015) wurde übereinstimmend eine vergleichsweise geringe Anzahl bislang fehl- oder nicht deklarierter Fahrzeuge geschätzt. Für die Kontrollen auf der Straße wird hinsichtlich der Ausfuhr ohne Anmeldung beim Zoll ein größerer Effekt erwartet. Die Ausfuhrwege sind dort vielfältiger und die Ausfuhrvorgänge häufiger (Individualausfuhren bis maximal Sattelschlepper vs. Schiff) und die Erfassung der Ausfuhren daher nicht so umfassend ist, wie bei Seetransporten.

Bei verstärkten Kontrollen auf der Straße wird daher[270] von einer Wirkung zur Minimierung von falsch- oder nicht-deklarierten Fahrzeugausfuhren ausgegangen. Der Aufwand für die Kontrollen wird sowohl bei Kontrollen in Häfen, als auch auf der Straße als hoch eingeschätzt (Containerkontrollen bzw. –entladung im Hafen, Fahrzeugkontrollen auf der Straße), da Kontrollen sehr personal- und zeitintensiv sind.

Die rechtlichen Grundlagen für Kontrollen sind gegeben. Die Durchführung verstärkter Kontrollen erfordert einen erhöhten Einsatz personeller Ressourcen (Akzeptanzproblem – Frage der Prioritätensetzung beim Einsatz knapper personeller Ressourcen im Vollzug). Fehlende Akzeptanz kann bei Exporteuren, Reedereien und Terminalbetreibern dadurch entstehen, dass eine Ausweitung von Kontrollen zu Störungen im Logistikablauf führen kann.

Empfehlung 4: Informationsfluss zwischen Zollbehörden und KBA etablieren

Das deutsche Fahrzeugregistrierungs- und Außerbetriebsetzungssystem ist davon gekennzeichnet, dass das Wissen über den Verbleib außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge nach der Außerbetriebsetzung in der Regel endet. Fahrzeugbezogene Endverbleibe werden im ZFZR im Falle von REGINA-Meldungen und bei Außerbetriebsetzung mit Vorlage eines Verwertungsnachweises einschließlich der Angaben nach § 15 FZV, wenn dieser im System auch vermerkt wird (siehe Kapitel 4.8), gespeichert. Es stehen theoretisch jedoch weitere Daten zur Verfügung, die verwendet werden könnten, um eine qualitative Verbesserung der Informationsflüsse zu erreichen. So liegen beim Zoll die FINs von ausgeführten Fahrzeugen vor. Derzeit besteht jedoch keine Verknüpfung zum ZFZR beim KBA. Im Zusammenhang mit der Etablierung anderer Informationsflüsse an das KBA (Meldung von ausgestellten Verwertungsnachweisen durch anerkannte Demontagebetriebe, Meldung der FINs aus der Intrahandelsstatistik soweit die Wertgrenze überschritten wurde) kann der konkrete Verbleib eines großen Teils der außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge nachvollzogen werden. Zudem wäre der Zoll mit der Etablierung solcher Informationsflüsse in der Lage, Fahrzeuge, für die bereits ein Verwertungsnachweis ausgestellt wurde, bei einer Ausfuhr in Verdachtsfällen zu identifizieren und zurückzuhalten. Derzeit hat der Zoll keine Möglichkeit, dies zu überprüfen.

Diese Empfehlung hat keine direkte Auswirkung auf die statistische Lücke. Sofern die Möglichkeit besteht, solche Informationsflüsse einzurichten, um Altfahrzeuge von der Ausfuhr abzuhalten, kommt ihr jedoch eine Umweltrelevanz zu. Weiterhin ermöglicht sie eine fokussierte Untersuchung,

[270] Die Anzahl der Ausfuhren über die Straße wird als höher eingeschätzt, als die Ausfuhr über den Seeweg (siehe Text). Daher kann auch eine höhere Anzahl von nicht-erkannten Nicht-Deklarationen erwartet werden.

wenn der Verbleib von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen geprüft werden soll (definierte Fahrzeuge, bei denen keine Informationen zum Verbleib vorliegen entsprechend dem Delta aus AuBS und Ausfuhr/Verbringung sowie VN). Bei der Einrichtung eines solchen Informationsflusses müssen insbesondere mögliche Datenschutzbedenken und -anforderungen geprüft und berücksichtigt werden[271]. Für den Bereich der Außerbetriebsetzung ist das BMVI (KBA) der verantwortliche Akteur, für den Bereich des Zolls das BMF.

Tabelle 57: Vorschläge zur Vermeidung von Fehl- und Nichtdeklarationen beim Zoll bei der Ausfuhr

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungshorizont	Verbindlichkeit
E3: Vollzug stärken und (Zoll-) Kontrollen ausweiten	Bundesländer Zoll in Deutschland, Z. T. BAG.	Kurzfristig	Ja
E4: Informationsfluss zwischen Zollbehörden und KBA	BMF, Zoll in Deutschland BMVI, KBA	Kurzfristig	Ja

Tabelle 58: Bewertung der Vorschläge zur Vermeidung von Fehl- und Nichtdeklarationen beim Zoll bei der Ausfuhr

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme/ Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E3: Vollzug stärken und (Zoll-) Kontrollen ausweiten	Wirksam gegen Fehl-/ Nicht-Deklaration. Potenzial geringer bei Häfen, höher bei Ausfuhr über Land	Relevanz, wenn Altfahrzeug wegen Fehldeklaration nicht erkannt wird	Hoher bis sehr hoher Aufwand für zusätzlich Kontrollen, Personalbedarf	Rechtl. Grundlagen vorhanden	Möglich	Länder: Wird vor dem Hintergrund der vorhandenen Personalkapazitäten als fraglich eingeschätzt.

[271] Bei der FIN handelt es sich um eine personenbeziehbare Information, die damit in besonderer Weise dem Datenschutz unterliegt. Zum Thema Datenschutz siehe auch Kapitel 4.9 in diesem Bericht.

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme/ Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
						Spediteure, Absender, Empfänger der Transporte: nicht gegeben wg. der wahrscheinlichen Zeitverzögerungen
E4: Informationsfluss zwischen Zollbehörden und KBA	Geringe direkte Wirkung, ggf. Wirkung über bessere Kenntnisse über Fahrzeuge, bei denen der Verbleib unklar ist	Steuerungswirkung bei Fahrzeugen, für die ein VN ausgestellt wurde und die dennoch ausgeführt werden sollen	Gering bis mittel	Weiter zu prüfen. Insbesondere Datenschutzanforderungen	Möglich	KBA, Zoll: eingeschränkt wg. zusätzlichem Aufwand

6.3 Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen zur Wiederanmeldung in anderen EU-Mitgliedstaaten

Ursache 1 der statistischen Lücke: Derzeit besteht noch keine 100%-ige Vollständigkeit der Datenübermittlungen zu den Wiederanmeldungen in anderen EU-Mitgliedstaaten über den Informationsaustausch nach Richtlinie 1999/37/EG (REGINA-Daten, siehe Kapitel 3.2 und 5.2.2).

Empfehlung 5a (mittelfristig): Informationsfluss REGINA verbessern

Die Vollständigkeit und Zuverlässigkeit der Daten zu den Wiederanmeldungen in anderen EU-Mitgliedstaaten über den Informationsaustausch nach Richtlinie 1999/37/EG bzw. das REGINA-System sollte verbessert werden. Das KBA geht davon aus, dass dies im Laufe der Jahre wahrscheinlich aufgrund von internen Optimierungen geschehen wird (KBA 2015b), ohne dass dafür auf europäischer Ebene zusätzliche rechtliche Maßnahmen erforderlich sind.

Die Optimierung des Informationsflusses sollte durch Gespräche mit den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten gefördert und beschleunigt werden. Die „Association of Vehicle and Driver Registration Authorities“ (EReg) wird hierfür als geeignete Plattform gesehen. Das Umweltressort könnte entsprechende Gespräche in Abstimmung mit dem Verkehrsressort initialisieren.

Die Wirkung auf die statistische Lücke wird entsprechend den Berechnungen in Kapitel 5.2.2 als groß eingeschätzt.

Empfehlung 5b (kurzfristig): Korrekturfaktor anwenden

Bis zum Zeitpunkt eines vervollständigten Informationsflusses sollte ein Korrekturfaktor in der Berichterstattung zum Verbleib von (Alt)Fahrzeugen an die EU-Kommission angewandt werden. Der Korrekturfaktor muss aufgrund der laufenden Veränderungen in den Meldungen der Mitgliedstaaten dynamisch gestaltet werden und sollte zunächst berücksichtigen, welche Ländermeldungen als „unvollständig" eingestuft werden. Zur Bestimmung der Höhe des Korrekturfaktors kann folgendes Vorgehen gewählt werden:

- 5b-1): Von den Zielländern, deren REGINA-Meldungen als unvollständig eingestuft werden und die für die Verbringung aus Deutschland mengenrelevant sind (im Jahr 2013 Italien, Spanien, Österreich) werden die FIN aller Anmeldungen gebrauchter Fahrzeuge in einem Jahr oder zwei Jahren mit den Außerbetriebsetzungen in Deutschland durch das KBA verglichen. Hieraus ergibt sich die Anzahl der wiederangemeldeten Fahrzeuge aus Deutschland in den Zielländern. Diese Daten werden mit den REGINA-Daten abgeglichen (Anzahl Fahrzeuge aus FIN-Abgleich minus REGINA-Meldungen) und daraus ein Korrekturfaktor abgeleitet. Dieser Korrekturfaktor kann dann über mehrere Jahre angewandt werden, wenn sich keine wesentliche Veränderung von Verbringung und Meldeverhalten abzeichnet.
- 5b-2): Alternativ kann ein vereinfachter Korrekturfaktor aus dem Vergleich der Daten der Außenhandelsstatistik und den REGINA-Meldungen abgeleitet werden, der jedoch eine deutliche Datenunsicherheit hätte. Der Faktor läge für das Jahr 2013 bei 9 für solche Mitgliedstaaten, für die keine anderen Datenquellen zur Verfügung stehen, wenn die durchschnittliche Differenz zwischen REGINA- und Handelsdaten zu Grunde gelegt würden[272]. Werden die Daten von REGINA als Grundlage gewählt, so beträgt der Korrekturfaktor 1,13[273]. Werden die Daten der Handelsstatistik als Grundlage genutzt, so beträgt der Korrekturfaktor 9,86[274].
  Hinsichtlich der Eignung des Faktors in den Folgejahren sollte geprüft werden, ob sich das Verhältnis zwischen REGINA- und Handelsstatistikzahlen wesentlich ändert. Ist dies der Fall, sollte eine Neuberechnung des Faktors durchgeführt werden, wenn die REGINA-Meldungen weiterhin als unvollständig eingeschätzt werden. Die direkte Abfrage von Daten aus Österreich zu den Wiederanmeldungen sollte im Zuge eines solchen Vorgehens jeweils aktualisiert werden.

Zu 5b-1): Der Beitrag zur Schließung der statistischen Lücke ist wahrscheinlich mit vergleichsweise hohen Kosten verbunden, wenn das KBA die Berechnungen nach 5b-1) für die drei benannten Mitgliedstaaten (Italien, Österreich, Spanien) ausführt. Eine Prüfung der Realisierbarkeit des Vorschlags zeigte, dass dies technisch problemlos möglich ist (KBA 2016b), die Verfügbarkeit der FIN jedoch mit den entsprechenden Mitgliedstaaten geprüft werden muss (ggf. Datenschutzbedenken).

Zu 5b-2): Der aktuelle Korrekturfaktor für den jeweiligen Betrachtungszeitraum kann kurzfristig durch das KBA bzw. das UBA bestimmt werden. Die Wirkung auf die statistische Lücke liegt in der Größenordnung von ca. 0,1 Millionen Fahrzeugen pro Jahr (2013: 0,14 Mio. Fahrzeuge siehe Kapitel 5.2.2). Eine Wirkung auf die Steuerung von Fahrzeugströmen geht hiervon nicht aus.

---

[272] 11 % der Anzahl von Fahrzeugen, die in der Wiederanmeldungsstatistik nach REGINA genannt werden, werden in der Außenhandelsstatistik genannt, siehe Kapitel 5.2.2.

[273] Konsolidierte Anzahl der Fahrzeuge von 1,37 Mio. dividiert durch Anzahl der Fahrzeuge nach REGINA von 1,216 Mio.

[274] Konsolidierte Anzahl der Fahrzeuge von 1,37 Mio. dividiert durch Anzahl der Fahrzeuge nach Handelsstatistik von 0,139 Mio.

Die Akzeptanz eines berechneten Faktors bei der EU-Kommission wird deutlich höher liegen, als die eines geschätzten. Bei den betroffenen Mitgliedstaaten hängt die Akzeptanz von deren Kooperationsbereitschaft ab. Gerade vor dem Hintergrund der Methode, wie die Anzahl der Fahrzeuge in der nicht-anerkannten Demontage bestimmt werden können (Delta aus den endgültigen AuBS und den nachgewiesenen anderen Verbleibswegen) wird eine Berechnung durch das KBA empfohlen, sofern die dafür erforderlichen Daten von den anderen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden.

Tabelle 59: Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen in EU-Mitgliedstaaten

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungshorizont	Verbindlichkeit
E5a: Informationsfluss REGINA verbessern	Gespräche KBA, EReg, Ausländische Fahrzeugbehörden. Initiierung: BMUB (UBA)	Mittelfristig	Teilweise
E5b-1: Korrektur auf FIN-Basis	Ausländische Fahrzeugbehörden, KBA	Kurz- bis mittelfristig	Ja
E5b-2: Korrekturfaktor	UBA	Kurzfristig	Nein

Tabelle 60: Bewertung der Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen in EU-Mitgliedstaaten

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E5a: Informationsfluss REGINA verbessern	Groß (ca. 0,1 Mio.)	Keine	Für betroffene MS hoch	Rechtsgrundlage ausreichend	Ja, ggf. langwierig	MS: wahrscheinlich, da Umsetzung von bestehendem Recht
E5b-1: Korrektur auf FIN-Basis	Groß (ca. 0,1 Mio.)	Keine	Hoch für betroffene MS und KBA	Klärung datenschutzrechtlicher Fragen erforderlich	Technisch möglich; ggf. Datenschutz; möglich bei Kooperation der MS	Betroffene MS: zu klären; KBA: zu klären; EU-KOM: gegeben
E5b-2: Korrekturfaktor	Groß (ca. 0,1 Mio.)	Keine	Gering	Nicht erforderlich	Sofort	UBA: gegeben; EU-KOM: Verbesserung zum Status Quo

Ursache 2: Keine Wiederanmeldung nach Verbringung:

Darüber hinaus führt die Verbringung von Fahrzeugen in andere Mitgliedstaaten ohne dortige Wiederanmeldung als Gebrauchtfahrzeug und ohne Notifizierung als Altfahrzeug zu einer statistischen Lücke. Diese Punkte werden schwerpunktmäßig in den Kapiteln 6.4 („Nicht-anerkannte Demontage in anderen EU-Mitgliedstaaten“) sowie 6.7.2 („Abgrenzung Gebrauchtfahrzeug - Altfahrzeug“) behandelt.

6.4 Nicht-anerkannte Demontage in anderen EU-Mitgliedstaaten

Ursache der statistischen Lücke: In Deutschland endgültig außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge werden verbracht und im Zielland nicht wieder angemeldet, sondern anschließend als Altfahrzeuge in nicht-anerkannten Demontagebetrieben demontiert. Es erfolgt somit keine Erfassung in der Wiederanmeldungsstatistik REGINA und keine Erfassung in der grenzüberschreitenden Abfallstatistik, wenn keine Notifizierung nach der Abfallverbringungsverordnung stattfindet. Eine statistische Erfassung in der Intrahandelsstatistik als Gebrauchtfahrzeug erfolgt nur in den Fällen, in denen der Exporteur die Meldeschwelle (siehe Kapitel 4.8.3) überschreitet.

Die Ansätze zur Minimierung der Demontage in nicht-anerkannten Demontagebetrieben in anderen EU-Mitgliedstaaten können in zwei Bereiche differenziert werden:

- Verhinderung der Verbringung und
- Vollzug in anderen EU-Mitgliedstaaten.

Da die Demontage in nicht-anerkannten Demontagebetrieben anderer Mitgliedstaaten statistisch nicht erfasst ist, führt eine Minimierung solcher nicht-anerkannten Aktivitäten indirekt auch zu einer verbesserten Datenlage, da die Fahrzeuge in andere, in der Regel besser dokumentierte Verbleibspfade gelangen.

6.4.1 Verhinderung der nicht-notifizierten Verbringung

Empfehlung 6: Abgrenzung von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen definieren

Von großer Bedeutung ist hier die Frage der Abgrenzung von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen in den Fällen, in denen das Fahrzeug zur Demontage in nicht-anerkannten Demontagebetrieben ausgeführt wird und das Fahrzeug Abfallcharakter aufweist. Empfohlen wird die Erarbeitung einer rechtsverbindlichen Grundlage zur Abgrenzung. Dieser übergeordnete Punkt wird in Kapitel 6.7.2 dargestellt.

Empfehlung 7: Vollzug stärken

Der Vollzug der bestehenden gesetzlichen Regelungen zur Verhinderung nicht-notifizierter Verbringungen stellt hier den wesentlichen Ansatzpunkt dar. Empfohlen wird eine Stärkung des Vollzuges (siehe hierzu die entsprechenden Ausführungen in Kapitel 6.2).

Empfehlung 8: Beseitigung von Hemmnissen bei der Außerbetriebsetzung

Weiterhin können durch die Beseitigung von Hemmnissen bei der Außerbetriebsetzung in Deutschland Treiber für die Übergabe des Fahrzeugs in nicht-dokumentierte Verbleibswege minimiert werden. Diese übergeordneten Punkte und die Empfehlungen werden in Kapitel 6.7.1 dargestellt.

In Fällen, in denen der Verkauf der Fahrzeuge ins Ausland über Restwertbörsen oder den Onlinehandel erfolgt, sind auch die Empfehlungen im Kapitel 6.7.3 (Onlinehandel) relevant.

6.4.2 Vollzug in anderen EU-Mitgliedstaaten

Empfehlung 9: Verhinderung der nicht-anerkannten Demontage in anderen Mitgliedstaaten

Die Demontage von Fahrzeugen in nicht-anerkannten Demontagebetrieben in anderen Mitgliedstaaten sollte durch einen verstärkten Vollzug erschwert werden. Dadurch kann ggf. die Zahl der Altfahrzeuge in diesem illegalen Verbleibspfad verringert werden. In ihren Details entspricht diese Empfehlung den Empfehlungen, die in Kapitel 0 dargestellt werden und die dort weiter konkretisiert werden. Daher wird hier nur auf die dortigen Ausführungen verwiesen. Eine Initialisierung solcher Aktivitäten kann durch Empfehlung 10 erfolgen.

Der Aufwand wird als mittel bis hoch eingeschätzt. Zwar ist der Vollzug gegen die nicht anerkannte Demontage in allen Mitgliedstaaten Pflichtaufgabe der Vollzugsbehörden. Die Realisierung z. B. von Schwerpunktaktionen stellt jedoch einen deutlichen Zusatzaufwand und eine Verlagerung der personellen Ressourcen dar (siehe auch Kapitel 0).

Empfehlung 10: IMPEL-Austausch über nicht-anerkannte Altfahrzeug-Demontage

Es wird vorgeschlagen, einen regelmäßigen Austausch zwischen den EU-Mitgliedstaaten zum Vollzug gegen die Demontage von Altfahrzeugen in nicht-anerkannten Demontagebetrieben zu etablieren. Dabei können die Strukturen und Erfahrungen des IMPEL Netzwerkes („Netzwerk der Europäischen Union für die Anwendung und Durchsetzung des Umweltrechts“)[275] hilfreich sein. Der Bereich „Abfall und TFS“ behandelte z. B. bereits die grenzüberschreitende Verbringung von Abfällen und Vollzugsfragen innerhalb der einzelnen Mitgliedstaaten wie z. B. im Kontext der Deponierung von Abfällen[276].

Das UBA ist im IMPEL als nationaler Koordinator tätig und sollte die Aktivitäten initiieren. Zudem spielen die Bundesländer eine wesentliche Rolle, die bei dieser Initiierung einbezogen werden sollten. Der Start der Aktivität kann kurzfristig erfolgen. Eine Wirkung auf die statistische Lücke kann sich indirekt durch die folgende Verhinderung der nicht-anerkannten Demontage ergeben. Eine Steuerungswirkung würde sich dann ebenfalls ergeben.

Die Wirkung von Maßnahmen zur Verhinderung der Verbringung (siehe Kapitel 6.4.1) und der Intensivierung des Vollzugs in den EU-Mitgliedstaaten auf die statistische Lücke kann nicht pauschal quantifiziert werden, sondern ist in hohem Maße von der Art und dem Umfang der Vollzugsaktivitäten der Mitgliedstaaten abhängig. Das durch geeignete Vollzugsmaßnahmen nach gutachterlicher Einschätzung weitgehend steuerbare Gesamtpotenzial von Fahrzeugen, die in andere EU-Mitgliedstaaten verbracht werden und nicht wieder angemeldet werden, liegt jedoch bei über 0,1 Mio. Fahrzeugen (Schätzung 2013: 0,14 Mio. Fahrzeuge).

[275] http://www.impel.eu/.

[276] Vgl. http://www.impel.eu/topics/waste-and-tfs/.

Tabelle 61: Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Verbringung von Gebraucht- und Altfahrzeugen in EU-Mitgliedstaaten

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungs-horizont	Verbindlichkeit
E9: Verhinderung der nicht-anerkannten Demontage in anderen Mitgliedstaaten	Vollzugsbehörden in den Mitgliedstaaten; Initialisierung entsprechend Empfehlung 10	Mittelfristig	Hoch
E10: IMPEL-Austausch über nicht-anerkannte Altfahrzeug-Demontage	IMPEL-Netzwerk auf EU-Ebene, Initiator UBA, Mitwirkung Bundesländer	Kurzfristig möglich	Nein, Erfahrungsaustausch

Tabelle 62: Bewertung der Vorschläge zur Verbesserung der Datenlage bei der Verbringung von Gebraucht- und Altfahrzeugen in EU-Mitgliedstaaten

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E9: Verhinderung der nicht-anerkannten Demontage in anderen Mitgliedstaaten	Potenziell groß (>0,1 Mio.)	Ja	Mittel bis hoch	Siehe Kapitel 0	Siehe Kapitel 0	Siehe Kapitel 0
E10: IMPEL-Austausch über nicht-anerkannte Altfahrzeug-Demontage	Keine unmittelbare Wirkung; Wirkung erst aufgrund von Maßnahmen, die MS anschließend ergreifen	Keine unmittelbare Wirkung; Wirkung erst aufgrund von Maßnahmen, die MS anschließend ergreifen	IMPEL-Erfahrungsaustausch nicht sehr aufwändig. Umsetzung der besprochenen Maßnahmen in den MS kann aufwändig sein.	Keine Rechtsänderung erforderlich, freiwillig	Ja	IMPEL: keine klare Richtung: gering wg. Zusatzaufwand, hoch wg. vergleichbarer Problemstellung in vielen MS

6.5 Demontage in anderen als anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland

Ursache der statistischen Lücke: In Deutschland endgültig außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge werden unter Missachtung der Vorgaben der AltfahrzeugV als Altfahrzeuge in nicht-anerkannten Demontagebetrieben demontiert. Eine statistische Erfassung findet daher grundsätzlich nicht statt, sofern keine teildemontierten Altfahrzeuge oder Restkarossen im Anschluss an anerkannte Demontagebetriebe abgegeben werden.

6.5.1 Vollzug gegen die nicht anerkannte Demontage

Problembeschreibung: Die Situationen im Zusammenhang mit der nicht-anerkannten Demontage sind sehr komplex in Bezug auf die Akteurskonstellationen (z. B. Privatpersonen auf gewerblichem oder nichtgewerblichem Gelände, Werkstätten mit ihren sehr unterschiedlichen Ausprägungen, Händler, Exporteure, Schrottplätze (siehe Kapitel 2, 3 und 4)) und in Bezug auf die Kontrollen und Ahndungen (z. B. Zuständigkeiten der Behörden, Identifikation der nicht-anerkannten Demontage, rechtssichere Ahndung von Tätigkeiten (siehe unter anderem Kapitel 4)).

Der mit dem Vollzug verbundene personelle Aufwand sowie die Anforderungen an die Fachkompetenzen des Vollzugspersonals sind hoch. Bei staatlichen Aktivitäten gegen die Demontage in anderen als anerkannten Demontagebetrieben in Frankreich wurden für 1.265 Inspektionen im Zeitraum von 2012 bis 2014 2.000 Personentage investiert. Bei 46 % der besuchten Betriebe wurden Bescheide erlassen, 6 % der Betriebe wurden geschlossen (Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie Frankreich 2015). Durchgeführte Aktionen zeigten jedoch einen hohen Anteil von geahndeten Befunden (z. B. ebd.; Alsace 2013; DREAL 2014).

Die Verringerung des Umfangs der Behandlung von Altfahrzeugen in nicht-anerkannten Demontagebetrieben, sprich die Minimierung von nicht-ordnungsgemäßer Entsorgung, führt zu einer Steuerung in legale, dokumentierte Verbleibswege. Ihr muss Priorität eingeräumt werden gegenüber Bemühungen, diesen Mengenstrom statistisch abzuschätzen. Die Gutachter empfehlen dazu, den Vollzug gegenüber nicht-anerkannten Demontagebetrieben zu intensivieren.

Empfehlung 11a: Bildung einer überregionalen Arbeitsgruppe

Die komplexe Situation erfordert es, dass betroffene Vollzugsbehörden Behörden unterstützt werden und diesen Knowhow zur Verfügung gestellt wird. Es wird daher empfohlen, eine bundesländerübergreifende übergeordnete Arbeitsgruppe unter Einbindung regionaler Vollzugsbehörden zu bilden. Träger überregionalen Wissens (technisches und inhaltliches Knowhow zu Kfz und Demontage, wie z. B. Kfz-Sachverständige und Zertifizierer von Demontagebetrieben oder Überwachungsbehörden mit entsprechender Qualifikation) sollten bei Bedarf einbezogen werden. Kenntnissen über Erfahrungen aus anderen Aktionen (wie z. B. aus Frankreich oder regionalen Aktivitäten in Deutschland) sind aus Sicht der Gutachter nützlich. Eine solche Arbeitsgruppe sollte bundesländerübergreifend organisiert bzw. koordiniert werden. Die Arbeitsgruppe könnte die zuständigen Behörden unterstützen (z. B: durch die Erstellung von Leitfäden bzw. Vollzugshilfen) und Plattform für einen überregionalen Erfahrungsaustausch sein).

Die Arbeitsgruppe könnte auch Wissen schaffen bzw. technisches Knowhow zum Thema „Anzahl- und Mengenbestimmung bei den in Schreddern verarbeiteten Restkarossen" verfügbar machen. Hintergrund ist die höhere Menge der bei den Schreddern verarbeiteten Restkarossen im Vergleich zum Output von Demontagebetrieben und die Erwartung, dass diese (ggf. teilweise) aus nicht-anerkannten Demontagebetrieben stammen (siehe hierzu auch Kapitel 5.3.2).

Empfehlung 11b: Pool für technischen Sachverstand

Das notwendige inhaltlich-technische Knowhow ist bei Kfz-Sachverständigen bzw. Zertifizierern von Demontagebetrieben vorhanden, teilweise jedoch nicht bei den Verwaltungseinheiten (vgl. Czekalla 2016). Um die Effizienz der Aktivitäten zu erhöhen wird empfohlen, dass regionale Verwaltungsbehörden verstärkt prüfen im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch auf das Wissen von externen Sachverständigen zuzugreifen. Hierzu muss eine Lösung für die Kostendeckung gefunden werden. Die Gutachter schlagen vor zu prüfen, ob eine einmalige Finanzierung des externen Know-hows für eine zeitlich begrenzte Aktionen (z. B. ein Jahr) durch eine konzertierte Aktion mit freiwilliger Selbstbeteiligung der Wirtschaft und der öffentlichen Hand realisiert werden kann. Hier ist ein möglicher Konflikt zu beachten, wenn ein solcher Wissenspool privat finanziert wird und die Behörden im Rahmen ihrer Vollzugstätigkeit dieses know how nutzen würden. Zudem müsste ein Weg gefunden werden zu entscheiden, wer in dem Wissenspool beteiligt ist (u. a. wettbewerbsrechtliche Fragen). Als Initiator wird hier das UBA vorgeschlagen, da die Bundesebene zunächst durch die Forschungsaktivitäten, die Berichterstattung an die EU-Kommission und das Bestreben zur Schließung der statistischen Lücke involviert ist. Eine spätere Weiterbearbeitung nach der Initialisierung kann durch die Bundesländer bzw. eine Bundesländerorganisation erfolgen, in deren Kompetenz der Vollzug der AltfahrzeugV liegt.

Empfehlung 11c: Unterstützung für nicht-anerkannte Demontagebetriebe beim Übergang zu anerkannten Demontagebetrieben

Nicht-anerkannten Demontagebetrieben sollte Unterstützung beim Übergang zu anerkannten Demontagebetrieben unter Beachtung des rechtlich Möglichen und Zulässigen angeboten werden. Dies kann z. B. in Form einer Hilfestellung durch die Verwaltung oder auch Handwerkskammern geschehen, wie die rechtlichen Anforderungen erfüllt werden können. Ein entsprechendes Vorgehen wird z. B. vom GAA Hildesheim bereits praktiziert (Möller 2015).

Empfehlung 11d: Vollzugshilfe zur Beschlagnahme aus nicht anerkannten Betrieben

Die Diskussionen im Rahmen eines Expertenworkshops haben auch gezeigt, dass das Recht zur Beschlagnahme bei Aktionen gegen nicht-anerkannte Demontage für die Umweltverwaltungen hilfreich sei (vgl. Czekalla 2016). Zwar ergibt sich dieses Beschlagnahmerecht aus § 70 KrWG iV.m. § 69 Abs. 1 Nr. 8 KrWG i.V.m. § 11 Abs. 1 AltfahrzeugV. Die Umsetzung in der praktischen Arbeit der Vollzugsbehörden wurde jedoch als schwierig bezeichnet (vgl. Czekalla 2016). Eine weitergehende Vollzugshilfe wurde im Rahmen der Diskussion beim Workshop am 21.03.2016 in Berlin als sinnvoll angesehen (Initiator: LAGA).

Bewertung der Empfehlungen 11a-d

Die Initiierung der Maßnahmen 11a bis 11d kann kurzfristig, die Durchführung mittelfristig erfolgen. Die Durchführung selbst wurde z. B. in Frankreich auf drei Jahre angesetzt.

Das Potenzial zur Schließung der statistischen Lücke wird auf über 100.000 Fahrzeuge geschätzt (2013: 0,13 Mio. Fahrzeuge, siehe Kapitel 5.4). Für eine Einschätzung der tatsächlichen Wirkung auf die statistische Lücke liegen keine entsprechenden Daten vor. Die Einschätzung des spezifischen Aufwandes je Fahrzeug, das in den Statistiken neu erfasst wird, ist daher kaum möglich.

Bei den Maßnahmen 11a bis 11d handelt es sich insbesondere um Vorschläge zur Koordinierung eines Austauschs sowie der Unterstützung der besseren Durchsetzung bestehenden Rechts. Daher wird von einer guten rechtlichen Umsetzbarkeit ausgegangen. Die praktische Umsetzbarkeit hängt insbesondere an den Personalkapazitäten, die dafür von den Überwachungsbehörden zur Verfügung gestellt werden können und der Verfügbarkeit des inhaltlich-technischen Knowhow. Es wird in der Sache von einer Akzeptanz auf Seiten der anerkannten Wirtschaftsakteure der Altfahrzeugentsorgung ausgegangen. Hinsichtlich der Finanzierungsfragen erfolgte im Rahmen des Workshops am

21.03.2016 in Berlin teilweise klare Zustimmung, teilweise wurden Bedenken hinsichtlich der privaten Finanzierung öffentlicher Aufgaben und der Wunsch nach Bedenkzeit geäußert. Es bestehen offene Fragen, ob für ein solches Vorgehen ein gangbarer Weg gefunden werden kann. Für die Bundesländer und Vollzugsbehörden wird von einer grundsätzlichen Akzeptanz ausgegangen, wenn ausreichende Personalkapazitäten vorhanden sind bzw. bereitgestellt werden können.

Empfehlung 12: Monitoring des Verkaufs gebrauchter Ersatzteile zur Identifizierung potenzieller nicht-anerkannter Demontagebetriebe

Durch einen Herkunftsnachweis für gebrauchte Ersatzteile (wie er z. B. im Rahmen des Workshops am 21.03.2016 in Berlin aus den USA berichtet wurde) könnte der Ausbau von Ersatzteilen im Rahmen einer nicht-anerkannten Demontage zwar unvorteilhafter gestaltet werden. Der Aufwand für die Kontrolle eines solchen Vorgehens (z. B. Kontrolle der Verfügbarkeit von Herkunftsnachweisen) ist jedoch vergleichsweise hoch, da gebrauchte Teile nicht nur von anerkannten Demontagebetrieben angeboten werden dürfen, sondern auch z. B. von Werkstätten (Gebrauchtteile, die durch neue Teile ausgetauscht wurden), Teileaufbereiter (z. B. Motor-, Getriebe-, Lichtmaschinen-, Anlasseraufbereiter) und Privatpersonen (z. B. Teile aus dem Austausch von Teilen beim eigenen Fahrzeug). Eine Identifikation der erlaubten Teileentnahme von der unerlaubte stellt sich somit als schwierig dar.

Mit weniger spezifischem Aufwand ist ein Vorgehen verbunden, bei dem über die Recherche von Ersatzteilverkäufen Betriebe identifiziert werden, die dann hinsichtlich einer nicht-anerkannten Demontage überprüft werden (siehe Empfehlungen 11a bis 11d).

Gutachterlicherseits wird das letztere Vorgehen empfohlen.

Tabelle 63: Vorschläge zum Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungshorizont	Verbindlichkeit
E11a: Überregionale Arbeitsgruppe	Bundesländer, Bund (z. B. UBA), Regionalbehörden, Wirtschaftsbeteiligte	Kurz- bis mittelfristig	Nein
E 11b: Pool für technischen Sachverstand	Wirtschaftsbeteiligte nach AltfahrzeugV	Mittelfristig	Nein
E 11c: Unterstützung beim Übergang nicht anerkannter Demontagebetrieb zu anerkannten Demontagebetrieben	Regionalbehörden	Kurz- bis mittelfristig	Nein
E 11d: Vollzugshilfe zur Beschlagnahme aus nicht anerkannten Betrieben	Regionalbehörden	Mittelfristig	Ja
E 12: Monitoring des Verkaufs gebrauchter Ersatzteile	Regionalbehörden	Mittelfristig	Ja

Tabelle 64: Bewertung der Vorschläge zum Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E11a: Überregionale Arbeitsgruppe	Groß ›0,1 Mio.	Hoch	Hoch	Keine Rechtsänderung erforderlich	Ja	Regionalbehörden: eingeschränkt wg. hohem Aufwand
E 11b: Pool für technischen Sachverstand			Hoch		Zu prüfen	Wirtschaftsbeteiligte: fraglich wg. teilweise externer Finanzierung hoheitlicher Aufgaben
E 11c: Unterstützung beim Übergang nicht anerkannter Demontagebetrieb zu anerkannten Demontagebetrieben			Mittel		Ja	Regionalbehörden: eingeschränkt wg. Aufwand; andere Institutionen der Unterstützung: unbekannt
E 11d: Vollzugshilfe zur Beschlagnahme aus nicht anerkannten Betrieben			mittel	Zu prüfen	Zu prüfen	Regionalbehörde: gegeben
E 12: Monitoring des Verkaufs gebrauchter Ersatzteile			Mittel	Gegeben	Gegeben	Regionalbehörden: eingeschränkt wg. Aufwand

6.5.2 Verbesserung der Erkenntnislage durch stichprobenhafte Überwachung der Eingangsmengen von Schredderanlagen in Deutschland

Problembeschreibung: Restkarossen aus anerkannten und nicht-anerkannten Demontagen müssen vor der Verwertung in der Stahlindustrie durch Schreddern aufbereitet werden. Der Blick auf die in Schreddern behandelten Mengen Restkarossen kann als ein Indikator bei der Bestimmung der in Deutschland demontierten Fahrzeugzahlen genutzt werden (unter Beachtung der Restkarossen, die nach und aus Deutschland verbracht werden). Im Normalfall kennen die Schredder das Eingangsgewicht der angelieferten Restkarossen. Das Monitoring zum Verbleib von Altfahrzeugen in Deutschland erfolgt jedoch anhand von Stückzahlen. Üblicherweise werden die Angaben zur Anzahl der Restkarossen (z. B. für die Erhebung der Statistischen Landesämter) daher durch Umrechnung ermittelt.

Zur Bestimmung des spezifischen Gewichtes von Restkarossen (kg/Stück) liegt derzeit keine transparente Datengrundlage öffentlich vor. Daher ist die Umrechnung von Gewicht in Anzahl im Rahmen

des Monitorings mit deutlichen Unsicherheiten verbunden. Diese Unsicherheiten gilt es im Sinne einer größtmöglichen statistischen Genauigkeit zu reduzieren. Schließlich kann aus der Gesamtstückzahl nach Abzug der aus anerkannten Demontagebetrieben angelieferten Restkarossen die Menge ermittelt werden, die aus anderen als anerkannten Quellen stammt. Ob z. B. ein verbesserter Vollzug gegen nicht-anerkannte Demontagebetriebe oder andere Maßnahmen die gewünschte Wirkung entfaltet, ist die Anzahl der aus anderen Quellen als anerkannten Demontagebetrieben zu Schredderanlagen gelangenden Restkarossen ein hilfreicher Indikator.

Empfehlung 13: Zähl-/Wiegekampagnen bei Schreddern für Restkarossen

Es wird empfohlen, in regelmäßigen Abständen repräsentative Zähl-/Wiegekampagnen für Restkarossen bei den Schreddern durchzuführen, bei denen die eingehenden Restkarossen gezählt und gewogen werden (Akteur: Wirtschaftsbeteiligte nach AltfahrzeugV ggf. mit Beteiligung der Überwachungsbehörden). Die Pflicht zur Durchführung dieser Kampagnen sollte auf europäischer Ebene als Teil der erweiterten Herstellerverantwortung in der Altfahrzeugrichtlinie implementiert werden. Falls dies nicht realisierbar ist, wäre eine nationale Regelung ebenfalls denkbar.

Die Änderung der Richtlinie sollte im Rahmen der anstehenden Revision der Altfahrzeugrichtlinie durch die Bundesrepublik, initiiert vom BMUB bzw. UBA bei der EU-Kommission eingebracht werden.

Im Rahmen der Schließung der statistischen Lücke stellt die Kenntnis über den Inputstrom „Restkarossen“ bei den Schreddern einen wichtigen Faktor dar, um die Menge der Fahrzeuge in der nicht-anerkannten Demontage schätzen zu können. Ein wesentlicher Steuerungseffekt für Altfahrzeuge wird aus dieser Maßnahme nicht erwartet, sie kann jedoch der Erfolgskontrolle von Vollzugsmaßnahmen (siehe Kap. 6.5.1) dienen.

Die Akzeptanz für diese Maßnahme wird bei den Wirtschaftsbeteiligten der Altfahrzeugentsorgung aufgrund des Zusatzaufwandes als gering eingeschätzt. Daher wird die Einbindung in die Herstellerverantwortung der Altfahrzeugrichtlinie bzw. der AltfahrzeugV als sinnvoll angesehen.

Tabelle 65: Vorschläge zur Überwachung von Schredderanlagen

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungshorizont	Verbindlichkeit
E 13: Zähl-/Wiegekampagnen bei Schreddern für Restkarossen	Anerkannte Schredder; Wirtschaftsbeteiligte nach AltfahrzeugV, ggf. Überwachungsbehörden	Mittelfristig	Ja

Tabelle 66: Bewertung der Vorschläge zur Überwachung von Schredderanlagen

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E 13: Zähl-/Wiegekampagnen bei Schreddern für Restkarossen	Mittel	Indirekte Wirkung	Mittel	In Altfahrzeug-RL implementieren	Ja	Wirtschaftsbeteiligte der AltfahrzeugV: Klärung Kostentragung notwendig

6.6 Demontage in anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland

Ursache für die statistische Lücke: Gründe für die statistische Nichterfassung von Altfahrzeugen in anerkannten Demontagebetrieben können die unvollständige Erfassung teilzerlegter Altfahrzeuge aus grauen Quellen, die lückenhafte Übermittlung der Daten zu Verwertungsnachweisen an die Statistischen Landesämter, die unvollständige Erfassung von Daten aus anerkannten Demontagebetrieben oder das wissentliche Unterschlagen von demontierten Altfahrzeugen bei der Abfrage durch die Statistischen Landesämter sein (siehe Kapitel 3.1.2).

Empfehlung 14: Intensivere Überprüfung der anerkannten Demontagebetriebe

Die Identifikation von nicht dokumentierter Demontage in anerkannten Demontagebetrieben kann ggf. durch Vor-Ort-Prüfungen (z. B. Überprüfung des Betriebstagebuches durch den Vollzug, Prüfung der Ein- und Ausgänge und Abgleich mit dem Betriebstagebuch im Rahmen der Zertifizierung) erfolgen (Abgleich der Massenangaben im Input und bei den Outputströmen auf Stimmigkeit). In diesem Rahmen kann ggf. ein grober Plausibilitätscheck möglicherweise auch über den Vergleich Anzahl Altfahrzeuge vs. spezifischer Outputströme[277] erfolgen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dies üblicherweise im Rahmen der Zertifizierung bereits erfolgt bzw. erfolgen sollte. Zur Frage möglicher Lücken der Zertifizierung siehe unten.

Die Analyse der Situation bei den anerkannten Demontagebetrieben (siehe Kapitel 3.1.2 und 5.3.3) zeigte nur geringe Treiber, durch die die anerkannten Demontagebetriebe Altfahrzeuge nicht dokumentieren (z. B. Übernahme von Altfahrzeugen aus grauen Quellen). Daher wird von einer Anzahl von ungefähr 20.000 statistisch nichterfassten Altfahrzeugen ausgegangen.

Die Wirkung auf die Steuerung von Fahrzeugströmen wird in Bezug auf die Gesamtzahl der statistischen Lücke als gering eingeschätzt. Das Verhältnis Wirkung zu Aufwand ist daher gering. Die Akzeptanz bei den betroffenen Betrieben sowie bei den Vollzugsbehörden wird als gering eingestuft

[277] Siehe hierzu auch die Ausführungen im Forschungsvorhaben „Evaluierung und Fortschreibung der Methodik zur Ermittlung der Altfahrzeugverwertungsquoten durch Schredderversuche unter der EG-Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG“ im Rahmen des Umweltforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Forschungskennzahl 3715 33 305 0, Veröffentlichung für 2017 geplant

(Aufwand vs. Nutzen, das Vorgehen gegen nicht anerkannte Demontage wird als dringender eingeschätzt). Rein rechtlich und praktisch besteht eine direkte Umsetzbarkeit.

Tabelle 67: Vorschläge zum Vollzug gegen statistisch nicht erfasste Demontage in anerkannten Demontagebetrieben

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungshorizont	Verbindlichkeit
E14: Intensivere Prüfung der anerkannten Demontagebetriebe	Überwachungsbehörden der Länder	Kurz- bis mittelfristig	Ja, da Gesetzesvollzug

Tabelle 68: Bewertung der Vorschläge zum Vollzug gegen statistisch nicht erfasste Demontage in anerkannten Demontagebetrieben

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E14: Intensivere Prüfung der anerkannten Demontagebetriebe	Gering	Nein	Gering (bei Nutzung von standardisierten Plausibilitätschecks) bis mittel	Gesetzesgrundlage bereits vorhanden	Gegeben in Hinblick auf fahrzeugbezogene Input-/Output-Checks, eingeschränkt in Hinblick auf die Verfügbarkeit von Plausibilitätschecks	Demontagebetriebe und Vollzugsbehörden: gering

6.7 Übergeordnete Ansatzpunkte

In diesem Kapitel werden übergeordnete Ansatzpunkte diskutiert, die nicht nur einem der dargestellten Verbleibsszenarien zuzuordnen sind.

6.7.1 Verwertungsnachweis

Problembeschreibung: Der Verwertungsnachweis generiert zum einen einen Informationsfluss, der potenziell zur Schließung der statistischen Lücke beitragen kann. Zum anderen wird oftmals eine Steuerungswirkung in Richtung anerkannte Demontagebetriebe erwartet, wie von diversen Akteuren im Rahmen verschiedener Workshops geäußert wurde[278].

Derzeit trägt der Verwertungsnachweis aus verschiedenen Gründen jedoch nicht in erhofftem Maße dazu bei, den Verbleib außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge nachvollziehen zu können. Nur von ca.

[278] Z. B. VDA, bvse, Vertreter anerkannter Demontagebetriebe im Rahmen des Workshops „Verwertungsnachweis“ am 29.02.2016 in Berlin.

10 % der im Jahr 2013 laut Abfallstatistik in anerkannten Demontagebetrieben verwerteten Altfahrzeugen liegen Verwertungsnachweise im ZFZR vor (siehe Kapitel 3.1.2). Folgende Hemmnisse wurden im Zuge der Gespräche mit diversen Akteuren, z. B. anerkannten Demontagebetrieben, Kfz-Zulassungsstellen, Sachverständigen, die Demontagebetriebe zertifizieren und bei der Diskussion im Rahmen eines Workshops[279] identifiziert:

1. In vielen Fällen klärt sich der Verbleib von Fahrzeugen erst nach der Außerbetriebsetzung. Dadurch liegt zum Zeitpunkt der Außerbetriebsetzung kein Verwertungsnachweis vor. Der Anreiz für die Letzthalter, nachträglich einen Verwertungsnachweis vorzulegen, ist in der Regel nicht gegeben.
2. Auch zum Zeitpunkt der Außerbetriebsetzung vorliegende Verwertungsnachweise werden in vielen Fällen von den Letzthaltern nicht angegeben (Kfz-Zulassungsstelle Kaiserslautern 2016; Kfz-Zulassungsstelle Bad Dürkheim 2016; Sachverständige zwischen Januar und März 2016). Ein Grund dafür könnte in den erhöhten Gebühren für die Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis im Vergleich zu einer Außerbetriebsetzung ohne Verwertungsnachweis liegen (siehe Kapitel 3.1.2 und Tabelle 29 in Kapitel 4.1.1.3).
3. Aus Expertengesprächen wurde deutlich, dass Kfz-Zulassungsstellen das Vorlegen eines Verwertungsnachweises bei der Außerbetriebsetzung nicht konsequent abfragen bzw. von den Letzthaltern einfordern (Kfz-Zulassungsstelle Kaiserslautern 2016; Kfz-Zulassungsstelle Bad Dürkheim 2016; Kfz-Zulassungsstelle Westerwaldkreis 2016; Sachverständige zwischen Januar und März 2016). Zudem haben Kfz-Zulassungsstellen keine Handhabe, das Vorliegen eines Verwertungsnachweises überprüfen zu können.
4. Entgegen den Bestimmungen aus § 4 AltfahrzeugV stellen anerkannte Demontagebetriebe nach Aussage von Experten nicht immer Verwertungsnachweise für angenommene Altfahrzeuge aus, wenn der Letzthalter dies nicht explizit verlangt (pers. Komm. mit Sachverständigen zwischen Januar und März 2016; pers. Komm. mit anerkannten Demontagebetrieben zwischen Dezember und Februar 2016).
5. Nach der AltfahrzeugV müssen Altfahrzeuge, für die ein Verwertungsnachweis ausgestellt wurde, zwingend der Verwertung zugeführt werden. § 14 Abs. 6 FZV eröffnet Kfz-Zulassungsstellen die Möglichkeit, auch solche Fahrzeuge wieder zum Straßenverkehr zuzulassen, für die bei der Außerbetriebsetzung ein Verwertungsnachweis vorgelegt wurde. Durch diese Inkonsistenzen zwischen AltfahrzeugV und FZV kann es potentiell zu Fehlerfassungen von Altfahrzeugen kommen.
6. Bei der Online-Außerbetriebsetzung für Fahrzeuge, die ab dem 01.01.2015 neu zugelassen oder umgemeldet wurden, ist es bislang nicht möglich, einen Verwertungsnachweis anzugeben. Liegt ein solcher vor und will der Letzthalter diesen angeben, muss er den Vorgang abbrechen und sein Fahrzeug bei einer Kfz-Zulassungsstelle außer Betrieb setzen lassen. Dies führt somit zu einem erhöhten Aufwand für den Letzthalter und somit zu einem Anreiz für den Letzthalter, einen vorliegenden Verwertungsnachweis nicht anzugeben.

Diese Hemmnisse führen dazu, dass das Informationspotential des Verwertungsnachweises nicht vollständig ausgeschöpft wird.

Um die Hemmnisse abzubauen und somit das Potential des Verwertungsnachweises zur Nachvollziehbarkeit des Verbleibs von Altfahrzeugen auszuschöpfen, werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

[279] Workshop „Verwertungsnachweis“ am 29.02.2016 in Berlin.

Empfehlung 15a: Etablierung eines Informationsflusses zwischen anerkannten Demontagebetrieben und dem ZFZR,

Bei der Berichterstattung an die Kommission wird vom UBA bzw. BMUB derzeit die Anzahl der verwerteten Altfahrzeuge aus der Abfallstatistik berücksichtigt. Es ist nicht bekannt, welche Fahrzeuge konkret verwertet werden. Es besteht kein direkter Informationsfluss zwischen anerkannten Demontagebetrieben und dem ZFZR oder Kfz-Zulassungsstellen über die angenommenen Altfahrzeuge. Es wird empfohlen, einen solchen Informationsfluss zu etablieren. Auf diesem Wege könnte konkret für jedes verwertete Altfahrzeug der Verbleib nachvollzogen werden. Auf dieser Datenbasis könnte eine konsequente Einhaltung eines Wiederzulassungsverbots für Altfahrzeuge erfolgen, für die bereits ein Verwertungsnachweis ausgestellt wurde (siehe unten Empfehlung 16). Zudem könnte die Ausfuhr von (Alt-)Fahrzeugen, für die bereits ein Verwertungsnachweis ausgestellt wurde, verhindert werden (potenzieller Umweltnutzen). Auf eine Vorlage des Verwertungsnachweises im Rahmen der Außerbetriebsetzung bei der Kfz-Zulassungsstelle könnte somit in Zukunft verzichtet werden und die Kfz-Zulassungsstellen würden entlastet. Um die hohen Sicherheitsanforderungen an den Zugang zum ZFZR bzw. die direkte Dateneinspeisung ins ZFZR einzuhalten sollte geprüft werden, ob eine Kopfstelle zwischengeschaltet werden kann, an die anerkannte Demontagebetriebe ihre Daten über ausgestellte Verwertungsnachweise übermitteln. Diese Kopfstelle könnte die Informationen dann gebündelt an das KBA/ZFZR weiterleiten.

Nach Aussage von anerkannten Demontagebetrieben z. B. im Rahmen des Workshops am 29.02.2016 in Berlin wäre dies aus technischer Sicht für anerkannte Demontagebetriebe realisierbar. Stellt sich die Etablierung eines solchen Informationsflusses als realisierbar heraus, könnte es die Vorlage des Verwertungsnachweises bei der Kfz-Zulassungsstelle zur Außerbetriebsetzung und somit auch die folgenden Empfehlungen überflüssig machen. Die Aushändigung des Verwertungsnachweises an den Kfz-Halter sollte dennoch weiterhin beibehalten werden, da er beispielsweise im Falle von Totalschäden als Verwertungsbeleg für die Versicherung dient und auch als Absicherung für den Letzthalter bezüglich etwaiger späterer Ansprüche fungiert.

In den Niederlanden wurden mit einem solchen System positive Erfahrungen gemacht. Für eine Demontage muss der Eigentümer das Fahrzeug zu einem anerkannten Demontagebetrieb bringen, der wiederum das Fahrzeug elektronisch als demontiert an das allgemeine Fahrzeugregister meldet. Der Eigentümer erhält daraufhin eine Bestätigung über die Demontage, mit der er gegen anschließend durch das Fahrzeug verursachte potentielle Schäden versichert ist (z.B. im Fall, dass der Demontagebetrieb das Altfahrzeug nicht ordnungsgemäß verwertet, sondern es unzulässig weiterveräußert).

Empfehlung 15b: Gebührenangleichung bei Außerbetriebsetzung mit und ohne Verwertungsnachweis (vor Ort in der Zulassungsstelle)

Für den Fall, dass die Etablierung des in Empfehlung 15a vorgeschlagenen Informationsflusses zwischen anerkannten Demontagebetrieben und dem ZFZR nicht realisierbar ist oder wenn auch die Vorlage des Verwertungsnachweises bei der Kfz-Zulassungsstelle möglich sein soll, sollten die Gebühren zur Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis an die Gebühren für eine Außerbetriebsetzung ohne Verwertungsnachweis angepasst werden. Bislang wurden die unterschiedlichen Gebühren mit dem Mehraufwand begründet, der den Kfz-Zulassungsstellen bei der Vorlage und Bearbeitung eines Verwertungsnachweises entstünde (siehe Kapitel 4.1.1). Angesichts des Umstandes, dass auch bei der Außerbetriebsetzung ohne Verwertungsnachweis nach § 15 Abs. 2 FZV eine Angabe zum Verbleib des Fahrzeugs gemacht werden muss, der nach § 31 Abs. 1 Nr. 27 FZV und § 30 Abs. 1 Nr. 27 FZV von den Kfz-Zulassungsstellen im örtlichen und zentralen Zulassungsregister gespeichert werden muss, erscheint ein Verzicht auf erhöhte Gebühren angesichts des in beiden Fällen vorhandenen Aufwands aus Sicht der Gutachter vertretbar. Das BMVI prüft derzeit (Stand 06.2016), ob eine solche Gebührenabsenkung umgesetzt werden kann (Kilthau 2016).

Empfehlung 15c: Konsequentes Einfordern von Verwertungsnachweis oder Verbleibsangabe durch die Kfz-Zulassungsstellen

Es wird vorgeschlagen, das Einfordern eines Verwertungsnachweises sowie die Abfrage des Verbleibs für Fälle, in denen kein Verwertungsnachweis vorgelegt wird (Nicht-Abfall- oder Auslandsverbleib-Erklärung) und die Speicherung der Ergebnisse der Abfrage entsprechend der bestehenden rechtlichen Grundlage in der FZV konsequent umzusetzen. Hierzu sollten die Zulassungsstellen von den zuständigen Behörden explizit dazu angehalten werden (Umsetzung von bestehendem Recht). Ggf. sollte die Einhaltung kontrolliert werden.

Zudem wird empfohlen, dass der Wortlaut von § 15 Abs. 1 FZV dahingehend angepasst wird, dass Letzthalter auch zur Vorlage von Verwertungsnachweisen aus anderen EU-Mitgliedstaaten verpflichtet sind, wenn die außer Betrieb zu setzenden Fahrzeuge zur Verwertung im EU-Ausland verblieben sind. Derzeit reicht nach § 15 Abs. 2 FZV eine formlose Erklärung, dass ein Fahrzeug im Ausland entsorgt wurde, ohne dass die Kfz-Zulassungsstellen eine Möglichkeit haben, dies zu überprüfen (siehe Kapitel 4.1.1.1). Eine Verpflichtung zur Annahme von Verwertungsnachweisen aus anderen Mitgliedstaaten durch inländische Kfz-Zulassungsstellen formuliert Art. 5 Abs. 5 Altfahrzeug-RL. Die Durchsetzung muss vom BMVI veranlasst werden.

Es wird eine geringe Steuerungswirkung dadurch erwartet, dass die dann notwendige explizite Erklärung zum Fahrzeugverbleib für einige Letzthalter eine abschreckende Wirkung haben kann, eine Falsch- oder Nichtangabe vorzunehmen. Der Aufwand für die Umsetzung der Maßnahme wird je Fahrzeug als gering angesehen, für die Gesamtzahl der Außerbetriebsetzungen (ca. 8 Mio. insgesamt, davon ca. 3 Mio. endgültig) insgesamt jedoch als hoch. Die Akzeptanz bei den Kfz-Zulassungsstellen wird zwar als insgesamt gering eingeschätzt, da dies mit Mehraufwand für die Kfz-Zulassungsstellen verbunden wäre. Eine Verbesserung bei der Abfrage nach dem Verbleib und eine entsprechenden Dokumentation dient jedoch der effektiveren Durchsetzung bestehenden Rechts. Sie wird daher empfohlen.

Empfehlung 15d: Verstöße gegen die Pflicht zur Außerbetriebsetzung unter Vorlage des Verwertungsnachweises als Ordnungswidrigkeit

Weiterhin ist vom BMVI ein Normentwurf[280] geplant, in dem Verstöße gegen die Pflicht zur Außerbetriebsetzung unter Vorlage des Verwertungsnachweises zur Ordnungswidrigkeit erhoben und damit bußgeldbewehrt werden sollen (Kilthau 2016). Außerdem soll künftig auch das Nichtangeben bzw. die Nichtvorlage eines in einem anderen EU-Mitgliedstaat oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellten Verwertungsnachweises ordnungswidrig und bußgeldbewehrt sein. Dieses Vorhaben ist zu begrüßen, da gutachterlicherseits und auf dem Workshop am 29.02.2016 von einem abschreckenden Effekt auf die Letzthalter ausgegangen wird, vorliegende Verwertungsnachweise nicht anzugeben. Voraussetzung ist das konsequente Einfordern von Verwertungsnachweisen seitens der Kfz-Zulassungsstellen und der Hinweis auf den Tatbestand der Ordnungswidrigkeit im Falle des Verschweigens eines Verwertungsnachweises.

Empfehlung 15e: Online-Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis

Um die Hindernisse für eine Angabe des Verwertungsnachweises durch die Letzthalter zu minimieren ist zu empfehlen, dass auch im Rahmen der Online-Außerbetriebsetzung die Möglichkeit geschaffen wird, das Vorliegen eines Verwertungsnachweises anzugeben. Eine solche Möglichkeit wird nach

[280] Entwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Aussage des BMVI angestrebt und derzeit intern geprüft. Die zusätzlichen Gebühren für eine Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis würden nach Planung des BMVI im Rahmen der Online-Außerbetriebsetzung entfallen, da die Kfz-Zulassungsstellen dann keinen Mehraufwand mehr hätten (Kilthau 2016). Mengenrelevant wird die Online-Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis jedoch erst in einigen Jahren für die Fahrzeuge, für die im Anmeldeverfahren die neuen Wege eingerichtet wurden. Ein erhöhter Anteil von VN im ZFZR wird dann erwartet.

Empfehlung 16: Wiederzulassungsverbot für Fahrzeuge mit ausgestelltem Verwertungsnachweis

Es wird empfohlen, ein uneingeschränktes Wiederzulassungsverbot für Fahrzeuge einzuführen, wenn die vorgelegte Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II mit einem Aufdruck „Verwertungsnachweis lag vor“ versehen ist und die Zulassungsbescheinigung Teil II zusätzlich durch Abschneiden der unteren linken Ecke entwertet wurde. Eine Wiederzulassung solcher Fahrzeuge läge damit nicht mehr wie bisher im Ermessen der Kfz-Zulassungsstellen. Zwar trifft dieser Umstand nur auf sehr wenige Fahrzeuge zu (nach Angabe zweier befragter Kfz-Zulassungsstellen kämen solche Fälle höchstens einmal im Jahr vor; Kfz-Zulassungsstelle Westerwaldkreis 2016; Kfz-Zulassungsstelle Bad Dürkheim 2016), eine Umsetzung dieser Empfehlung würde aber den Vorgaben der AltfahrzeugV entsprechen, nach denen mit der Ausstellung eines Verwertungsnachweises auch eine Verwertung des Fahrzeugs zugesichert wird. Zudem können nur so potentielle statistische Doppelzählungen vermieden werden, falls das Altfahrzeug in der Zwischenzeit in der Abfallstatistik bereits als verwertet geführt wurde. Das BMVI prüft derzeit die Möglichkeit eines solchen Wiederzulassungsverbotes (Kilthau 2016).

Hinweis: Umgang mit von anerkannten Demontagebetrieben ausgestellten „blauen Kopien“ für Schredderbetriebe

Aus der „blauen Kopie“ des VN, die mit den Restkarossen vom anerkannten Demontagebetrieb zum anerkannten Schredder läuft, folgt kein Informationsfluss, der den Verbleib von Fahrzeugen klärt. Die „blaue Kopie“ hat in der derzeitigen Praxis keine Steuerungswirkung auf die Fahrzeugströme. Die Schredderbetreiber melden ihre Mengen über die Statistischen Landesämter unabhängig von den „blauen Kopien“. Falls ein Schredder Restkarossen aus grauen Quellen annehmen wollte, könnte er die Mengen z. B. illegal als Mischschrott in den Büchern führen und es würden auch bei einem Vergleich der Mengen an Restkarossen laut statistischem Erhebungsbogen und den Buchmengen (z. B. im Rahmen einer Betriebsprüfung) keine Inplausibilitäten auffallen. Im Ausgang der anerkannten Demontagebetriebe sind die Verbleibe der Restkarossen unabhängig von den „blauen Kopien“ dokumentiert.

„Blaue Kopien“ bieten jedoch das Potenzial, den Verbleib konkreter Fahrzeuge anhand der FIN nachvollziehen zu können. Diese Möglichkeit wird jedoch derzeit nicht genutzt. Im Rahmen der Zielstellung dieses Projektes sind die „blauen Kopien“ angesichts der dargestellten Zusammenhänge wenig relevant. Die Gutachter empfehlen daher eine Berücksichtigung der Schredderaktivitäten bei den Aktionen zum Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage (siehe Kapitel 6.5.2).

Tabelle 69: Vorschläge zum Verwertungsnachweis

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungs-horizont	Verbind-lichkeit
E15a: Informationsfluss Demontagebetriebe - ZFZR	KBA; Demontagebetriebe; ggf. Kopfstelle bei KBA, GESA oder UBA	Mittelfristig	Ja
E15b: Gebührenangleichung bei Außerbetriebsetzung	BMVI; Bundesländer	Kurz- bis mittelfristig	Ja
E15c: Konsequentes Einfordern von VN oder Verbleibsangabe durch ZLS	BMVI; ZLS	Kurzfristig	Ja
E15d: Verstöße gegen die Pflicht zur Außerbetriebsetzung unter Vorlage des Verwertungsnachweises als Ordnungswidrigkeit	BMVI	Kurzfristig	Ja
E15e: Online-Außerbetriebsetzung mit VN	BMVI	Kurz- bis mittelfristig	Ja
E16: Wiederzulassungsverbot	BMVI	Kurzfristig	Ja

Tabelle 70: Bewertung der Vorschläge zum Verwertungsnachweis

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur /Akzeptanz
E15a: Informationsfluss Demontagebetriebe - ZFZR	Gering	Gering/ mittel	Gering bis mittel	Wenn Datenschutz gewahrt, möglich	Möglich	Bei Demontagebetrieben nicht bekannt; hoch bei Kfz-Zulassungsstellen, bei „Kopfstelle“ (z. B. KBA, GESA, UBA) personeller und finanzieller Zusatzaufwand
E15b: Gebührenangleichung bei Außerbetriebsetzung	Gering bis mittel	Gering bis mittel	Gering	Möglich (Angelegenheit der Bundesländer)	Möglich	Hoch bei Letzthaltern, gegeben bei Kfz-Zulassungsstellen
E15c: Konsequentes Einfordern von VN oder Verbleibsangabe durch ZLS	Gering	Gering	Mittel	Bereits geltendes Recht	Ja, da bereits geltendes Recht	Gering bei Kfz-Zulassungsstellen

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur /Akzeptanz
E15d: Verstöße gegen die Pflicht zur Außerbetriebsetzung unter Vorlage des Verwertungsnachweises als Ordnungswidrigkeit	Gering	Gering	Mittel	Möglich	Möglich	Nicht bekannt
E15e: Online-Außerbetriebsetzung mit VN	Gering	Gering	Nicht bekannt	Möglich	Möglich	Bei Kfz-Zulassungsstellen hoch
E16: Wiederzulassungsverbot	Sehr gering	Keine/ mittel	Keine	Möglich	Möglich	Hoch bei BMVI

6.7.2 Abgrenzung Gebrauchtfahrzeug - Altfahrzeug

Ursachen der statistischen Lücke bzw. Relevanz der Abgrenzungsfrage: Die Abgrenzung von Gebraucht- und Altfahrzeugen ist sowohl in Bezug auf die Verbringung von Fahrzeugen in EU-Mitgliedstaaten, Ausfuhren in Nicht-EU-Staaten, als auch auf die Demontage im Inland relevant:

- Bei der Ausfuhr von Fahrzeugen in Nicht-EU-Staaten über den Seeweg würden unterschiedliche Statistiken relevant (Außenhandelsstatistik bzw. Abfallverbringungsstatistik). In beiden Fällen (Ausfuhr eines Gebrauchtfahrzeugs oder Verbringung eines Altfahrzeugs) würden die (Alt)Fahrzeuge jedoch statistisch erfasst. Eine Steuerung von Fahrzeugströmen aufgrund der Abgrenzung ist dann möglich, wenn diese als Altfahrzeuge ausgeführt werden oder je nach Empfängerland nach der Einstufung als Altfahrzeug teilweise einem Verbringungsverbot unterliegen.
  Bei der Ausfuhr über den Landweg ist die Vollständigkeit der statistischen Erfassung der Fahrzeuge in der Außenhandelsstatistik oder der Abfallverbringungsstatistik im Vergleich zur Datenlage bei der Ausfuhr auf dem Seeweg geringer (hohe Anzahl von Ausgangszollstellen, Vielzahl von Transporteinheiten bis hinunter zum einzelnen Fahrzeug, im Vergleich zum Hafengeschehen weniger Kontrollpunkte). Bei der Verbringung als Abfall sind hier durch Notifizierungen weitergehende statistische Erfassungen zu erwarten sowie eine verbesserte Steuerungsmöglichkeit, z. B. da Altfahrzeuge je nach Empfängerland teilweise einem Verbringungsverbot unterliegen.
- Bei der Verbringung in einen anderen EU-Mitgliedstaat ist die Erfassung in den Statistiken (mindestens im Falle einer fehlenden Wiederanmeldung) unvollständig. Eine Verbringung als Abfall würde auch hier aufgrund der Notifizierung eine weitergehende statistische Erfassung in der Abfallverbringungsstatistik ergeben.
- Bei Betrieben im Inland, die keine anerkannten Demontagebetriebe sind, führt die Abgrenzung zwischen Gebraucht- und Altfahrzeugen zu verbesserten Möglichkeiten, die Tätigkeiten dieser Betriebe zu begrenzen (Verbot der Behandlung von Abfällen in nicht-anerkannten Demontagebetrieben).
- Beim Handel mit Fahrzeugen hat eine Identifikation als Altfahrzeug die Folge, dass an den Käufer besondere Anforderungen gestellt werden (müssen).

Im Unterschied zu den grundsätzlichen Ansätzen zur Differenzierung zwischen Alt- und Gebrauchtfahrzeugen unterscheiden sich deren Operationalisierungen ggf. je nach Anwendungszusammenhang. Während bei Kontrollen von Transporten an der Grenze oder auf der Straße eine sehr schnelle Entscheidung anhand von unmittelbar sichtbaren oder erkennbaren Indizien erfolgen muss, kann bei Verhandlungen vor Gericht eine Abgrenzung auf der Grundlage von intensiven gutachterlichen Prüfungen erfolgen. Bei beiden Beispielen besteht jedoch ein systematischer Zusammenhang, da der Stopp von Fahrzeugtransporten auf der Straße schon richtungssicher und „gerichtsfest" sein sollte, da Fehlentscheidungen zu sehr hohem Aufwand für alle Beteiligten führen.

Empfehlung 17: (langfristig) Normierung EU-weit rechtsverbindlicher Kriterien und Vorgehensweisen zur Abgrenzung von Gebraucht- und Altfahrzeugen

Zur Abgrenzung von Gebraucht- und Altfahrzeugen sollten rechtsverbindliche, EU-weit einheitliche Abgrenzungskriterien und Prüf- bzw. Bewertungsverfahren vorgegeben werden, da nur so ein einheitlicher und rechtssicherer Rahmen geschaffen werden kann und eine Verlagerung von Ausfuhren z. B. von einem Hafen in den anderen unattraktiv gemacht werden kann. Es wird vorgeschlagen, analog zum Vorgehen in der WEEE-Richtlinie, in der Altfahrzeugrichtlinie entsprechende Vorgaben zur Abgrenzung aufzunehmen und über die nationalen Umsetzungen in den Mitgliedstaaten rechtsverbindlich zu machen. Dies umfasst u. a. die Festlegung von Abgrenzungskriterien, wie sie für Elektro- und Elektronikaltgeräte im Anhang der WEEE-Richtlinie aufgeführt sind[281]. Die Entwicklung einer gemeinsamen Vorgehensweise wird in einer mittelfristigen Perspektive und als Maßnahme mit hohem Aufwand gesehen (Rechtssetzungsverfahren auf EU-Ebene, Diskussion von allen Mitgliedstaaten und Stakeholdern). Die Wirkung auf die statistische Lücke sowie auf die Steuerung von Fahrzeugströmen wird entsprechend den Analysen in Kapitel 5 jedoch als hoch eingeschätzt. Als maßgebender Akteur sollte die Europäische Kommission das Vorgehen anleiten.

Die Entwicklung eines nationalen Vorgehens zur Abgrenzung, wie z. B. in Österreich praktiziert, wird angesichts der hohen Wirkung auf die statistische Lücke und die Steuerung von Fahrzeugströmen zwar als positive Option für eine schnellere Umsetzung gesehen. In der mittelfristigen Perspektive erscheint jedoch eine EU-weit einheitliche Vorgehensweise sinnvoller, nicht zuletzt um Verlagerungseffekte in einigen Mitgliedstaaten zu verhindern.

Empfehlung 17a: Technische Kriterien nach Sicherheitskriterien der RL 2014/45/EU

Grundlegend ist bei der Abgrenzung die Entscheidung, welche **technischen Kriterien** angewandt werden sollen. Von Seiten der Gutachter wird ein EU-weit einheitliches Vorgehen bei der Abgrenzung im Rahmen der Ausfuhr von Fahrzeugen als sinnvoll angesehen. Eine Option ist es, die technischen Kriterien der Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 bzw. entsprechende Vorgaben im Rahmen der EG-Altfahrzeugrichtlinie an den Sicherheitskriterien der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kfz und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG[282] zu orientieren. Sie definiert Mindestanforderungen an die technische Überwachung von Kfz in den Mitgliedstaaten und differenziert Mängel in drei Kategorien (RL 2014/45/EU Art. 7):

a) **geringe Mängel** ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten;
b) **erhebliche Mängel**, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder andere Verkehrsteilnehmer gefährden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten;

[281] Zur Beweislastumkehr siehe die vorherige Empfehlung.

[282] Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG.

c) **gefährliche Mängel**, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen und es rechtfertigen, dass ein Mitgliedstaat oder seine zuständige Behörde die Nutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen untersagt.

Die als „gefährlich" eingestuften Mängel (z. B. nicht-funktionierende Bremsen oder Lenkung) könnten dabei als Mindestanforderungen die Grundlage der technischen Kriterien zur Abgrenzung bilden.

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass solche technischen Kriterien keine Alleinentscheidungskriterien sein können, sondern sie nur im Kontext der anderen relevanten Fragen einen Beitrag liefern können.

Hinweis: Kostenbetrachtung

Eine Kostenbetrachtung für die Wiederherstellung eines fahr- bzw. zulassungsfähigen Fahrzeugs kann Indizien für eine Abgrenzung Abfall/Nicht-Abfall liefern. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass bei einer Entscheidung darüber, ob Abfall vorliegt, alle Umstände betrachten werden müssen. Die Frage der Kostenbetrachtung bei der Abfall-/Nicht-Abfall-Entscheidung stellt ein hochkomplexes Themenfeld dar, zu dem im Rahmen dieses Gutachtens zur Schließung der statistischen Lücke keine abschließende Empfehlung abgegeben wird.

Empfehlung 17b: Operationalisierung der Ansätze zur Abgrenzung von Gebraucht- und Altfahrzeugen

Die Diskussionen im Rahmen der Untersuchungen haben gezeigt, dass die Operationalisierung von Abgrenzungsvorgaben den Vollzug deutlich erleichtern kann[283].

Als relevant wurde unter anderem während des Workshops zur Abgrenzung Alt-/Gebrauchtfahrzeuge am 21.03.2016 in Berlin betont, dass „auf Augenschein"-orientierte Kriterien eine vereinfachte Identifizierung kritischer Fahrzeuge ermöglicht, die eine schnelle vorläufige Entscheidung über das Vorliegen der Abfalleigenschaft ohne tiefergehende gutachterliche Analyse erlauben. Ein solcher vereinfachter Kriterienkatalog wird beispielsweise in Niederbayern genutzt (vgl. Aiblinger-Madersbacher 2015). Ggf. kann dieser Ansatz zur EU-weiten Grundlage weiterentwickelt werden. Das Schweizer Schema zur Beurteilung von Unfallfahrzeugen („Punkteschema") (vgl. Luther 2016) stellt ebenfalls einen sehr praxisorientierten Ansatz dar (siehe Kapitel 4.11.4 dieses Berichts), unterscheidet sich jedoch stärker von dem Ansatz der ALL9. In Österreich wurden z. B. Prüfroutinen festgelegt (siehe Kapitel 4.4.2) (vgl. Löw 2016) sowie in Zusammenarbeit mit Sachverständigen ein Online-Tool entwickelt, anhand dessen eine Beurteilung der Abfalleigenschaft erfolgt[284]. In Deutschland wurde z. B. von Sachverständigen die Methode des Entscheidungsbaumes zur Identifikation von Altfahrzeugen entwickelt[285].

Aus gutachterlicher Sicht bietet die ALL9 als Ausgangsbasis den Vorteil, dass sie als gemeinsamer Willen der Mitgliedstaaten eine bereits bestehende gemeinsame Basis darstellen.

Die Festlegung sollte im Rahmen einer überarbeiteten EG-Altfahrzeugrichtlinie bzw. einer auf ihr basierenden Rechtssetzung wie z. B. einer Kommissionsentscheidung erfolgen. Für Details der Operationalisierungen, die sich z. B. in Bezug auf die Anwendungszusammenhänge unterscheiden können

[283] Z. B. im Rahmen des Workshops zur Abgrenzung Alt-/Gebrauchtfahrzeuge am 21.03.2016 in Berlin.

[284] Vgl. www.Autopreisspiegel.at; Eine solche Beurteilung wird im Falle der Ausfuhr von den Behörden als Nachweis der Nichtabfall-Eigenschaft des Fahrzeugs anerkannt.

[285] Hierbei wird im ersten Schritt die Verkehrs- und Betriebssicherheit (größtenteils anhand der Kriterien der RL 2014/45/EU) festgestellt und in weiteren Schritten Alter (Oldtimer, Youngtimer), Verschleiß, Reparaturkosten, Verkaufspreis und Wiederbeschaffungswert berücksichtigt (vgl. Hoppe 2016).

(beispielsweise die Verbringung oder die Tätigkeit von Werkstätten im Inland) können z. B. im Rahmen von Vollzugshilfen nationale Differenzierungen sinnvoll sein.

Für den Zeitraum, bis EU-weit gültige, einheitliche Abgrenzungskriterien normiert werden, sollte auf nationaler Ebene eine praxisorientierte Vollzugshilfe geschaffen werden. Die Initialisierung auf nationaler Ebene sollte angesichts der hohen Relevanz zur Schließung der statistischen Lücke und zur Steuerung von Fahrzeugströmen kurzfristig durch die Bundesländer erfolgen. Eine Befassung könnte z. B. in der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall erfolgen, die eine ad hoc-AG unter Beteiligung der Zollbehörden, des BKA und einigen LKA einrichten könnte.

Die Entwicklung der Kriterien selbst wird als vergleichsweise aufwändig eingeschätzt, da zwar keine Rechtssetzungsverfahren notwendig sind, eine allgemeingültige Kriterienentwicklung jedoch aufgrund der Komplexität des Produkts „Kraftfahrzeug“ sehr schwierig ist.

Empfehlung 17c: Beweislastumkehr bei der Verbringung von Fahrzeugen durch nähere Maßgaben ausgestalten

Die durch Art. 1 Nr. 3 Buchst. 2 VO (EU) 660/2014 in die EU-Abfallverbringungsverordnung eingeführte Möglichkeit der Beweislastumkehr (siehe Kapitel 4.4.1) bietet für die Kontrollbehörden ein wichtiges Instrument, um Altfahrzeuge zu identifizieren. Die Mitgliedstaaten können gemäß Art. 50 Abs. 4a-4d Abfallverbringungsverordnung vom Exporteur einen Nachweis über den Herkunfts- und Bestimmungsort des betreffenden Fahrzeugs und einen Nachweis, dass es sich nicht um Abfälle handelt verlangen, gegebenenfalls einschließlich eines Nachweises der Funktionsfähigkeit. Nicht spezifiziert ist jedoch, welche Nachweise gefordert werden können und in welcher Form die geforderten Nachweise erbracht werden müssen, damit sie anerkannt werden können. Kontrollbehörden benötigen gleichwohl eine praxistaugliche Verfahrensweise, um effizient zu einer Einschätzung über das Vorliegen der Abfalleigenschaft gelangen zu können.

Die Funktionsfähigkeit beispielsweise als ein mögliches Kriterium für das Vorliegen der Abfalleigenschaft kann letztlich nur von einem Kfz-Sachverständigen oder Kfz-Mechanikern zuverlässig beurteilt werden. Die Einführung der Beweislastumkehr bedeutet daher, dass auf Verlangen der zuständigen Behörde Nachweise ggf. in Form von Gutachten erbracht werden müssen. Eine Möglichkeit wäre, dass Fahrzeuge vor der Ausfuhr eine Hauptuntersuchung bestehen müssten. Zu berücksichtigen ist dabei jedoch, dass ‚funktionsfähig’ nicht mit ‚zulassungsfähig’ gleichzusetzen ist. Die Zulassungsfähigkeit eines Fahrzeugs in Deutschland ist z. B. bereits mit dem Fehlen des linken Außenspiegels nicht mehr gegeben. Dies wird allerdings keine Abfalleigenschaft eines Fahrzeugs begründen. Um nicht deutsche bzw. europäische Maßstäbe an die Qualität der Fahrzeuge anzulegen und eine Wiederverwendung von Gebrauchtfahrzeugen mit Mängeln so zu verhindern, könnte das in Empfehlung 17a erläuterte Bewertungsschema der RL 2014/45/EU zu technischen Überwachung von Kfz eine wichtige Rolle einnehmen. Auf diese Weise könnte auch sichergestellt werden, dass keine Fahrzeuge ausgeführt werden, die aufgrund ihres Zustands erhebliche Sicherheitsrisiken in sich bergen.

Die VO (EU) 660/2014 (Erwägungsgrund 6) lässt offen, ob Nachweise auf Grundlage allgemeiner Vorschriften oder von Fall zu Fall verlangt werden[286]. Für beides gibt es valide Argumente.

- Ersteres würde den Kontrollaufwand der Behörden für das Auffinden der kritischen Fahrzeuge reduzieren. Andererseits würde sich der Aufwand für die Verbringer erhöhen, wenn für jedes Fahrzeug ein entsprechender Nachweis vorgelegt werden muss. Hinsichtlich der Abläufe z. B. am

[286] Anmerkung: In Deutschland wird keine solche allgemeine Vorschrift festgelegt (vgl. Gesetzentwurf auf www.bmub.bund.de/N39165/; in der Begründung heißt es „Solche Nachweise sollten von den Behörden von Fall zu Fall bei Vorliegen eines Verdachts verlangt werden (vgl. Erwägungsgrund 6 Satz 4 der Verordnung (EU) Nr. 660/2014).“ (BMUB 2016)

Hafen würden sich Veränderungen ergeben. Einerseits würde es zu weniger Verzögerungen aufgrund von zurückgehaltenen Fahrzeugen kommen, andererseits würde durch die Kontrolle der Nachweise ein Zusatzaufwand entstehen.

- Für Zweites könnte sprechen, dass es angesichts des eher geringen Anteils an Fahrzeugen, die als kritisch einzustufen sind, unverhältnismäßig sein könnte, eine generelle Nachweispflicht einzuführen, zumal die Gutachten mit Kosten verbunden sind.

Möglich wäre ein Mittelweg anhand vordefinierter Parameter wie Fahrzeugalter, -wert sowie ggf. auch unter Berücksichtigung der Zielländer im Rahmen von behördeninternen Vorgaben für die Kontrolle. Hierdurch müssten nicht gesetzliche Vorgaben in solcher Detailtiefe geprüft und ggf. angepasst werden. Auslöser einer Nachweispflicht könnte die beabsichtigte Ausfuhr von Fahrzeugen sein, die ein gewisses Alter erreicht haben oder nur einen geringen Wert aufweisen. Auf jeden Fall sollten für solche Fahrzeuge Nachweise verlangt werden, die im Container oder als gedoppelte Fahrzeuge (Fahrzeuge, die z. B. auf oder in Lkws ausgeführt werden) ausgeführt werden, da eine Überprüfung dieser Fahrzeuge deutlich erschwert ist.

Mit der Anwendung strengerer Ausfuhrkriterien könnte nach Aussage von Akteuren des Exportgeschäfts eine Verlagerung vom RoRo-Transport („Roll-on-Roll-off"; Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen mit speziell dafür gebauten Schiffen) hin zur Ausfuhr in Containern in Kombination mit einer Falschdeklaration einhergehen (pers. Komm. mit Exportakteuren am Hamburger Hafen August-Oktober 2015). Ob dafür tatsächlich ökonomische Anreize vorlägen, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Auf diese Herausforderung müsste von den Kontrollbehörden ggf. jedoch eine Antwort gefunden werden.

Kritisch zu beurteilen ist, dass die Regelungen in der VO (EU) 660/2014 bezüglich der Nachweispflicht sehr offen formuliert sind[287]. So wird das Einfordern eines Nachweises als Möglichkeit, aber nicht als Pflicht für die Kontrollbehörden formuliert. Auch die Beurteilung, ob es sich um Abfall handelt, wenn entsprechende Nachweise nicht vorgelegt werden, ist Ermessenssache der Kontrollbehörden. Dies öffnet Raum für unterschiedlich gehandhabte Praktiken, was kritisch eingeschätzt wird, unter anderem da entsprechend Erwägungsgrund 6 eben diese unterschiedlichen Regelungen in den Mitgliedstaaten als Begründung für die Einführung der Nachweispflicht angeführt werden. Ebenso wie bei der Formulierung von einheitlichen Abgrenzungskriterien sollte sichergestellt werden, dass EU-weit die gleichen Vorgehensweisen etabliert werden, da es ansonsten zu Verlagerungseffekten kommen kann.

Die gutachterlichen Einschätzungen zur Wirkung auf die statistische Lücke, zur Steuerung von Fahrzeugströmen, zur Umweltrelevanz, zu Aufwand, Kosten, zur rechtlichen und praktischen Umsetzbarkeit sowie zur Akzeptanz sind in der folgenden Tabelle 72 zusammengefasst. Die Einschätzung wird unter anderem auch dadurch bestimmt, dass seit vielen Jahren über Abgrenzungskriterien diskutiert wird und Diskussionserkenntnisse bisher nur in begrenztem Maße die Praxis sowie die Rechtssituation beeinflussen konnten.

[287] Anmerkung: Derzeit (Stand Juni 2016) wird die deutsche „Vollzugshilfe zur Abfallverbringung" überarbeitet; diese wird auch Aussagen zu Art. 50 (neu) und den Nachweisen enthalten (BMUB 2016).

Tabelle 71: Vorschläge zur Abgrenzung bei der Ausfuhr

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungshorizont	Verbindlichkeit
E17: EU-weit rechtsverbindliche Kriterien und Vorgehensweisen zur Abgrenzung	EU-KOM	Mittelfristig	Ja
E17a: Technische Kriterien nach Sicherheitskriterien der RL 2014/45/EU	EU-KOM bei Anwendung auf EU-Ebene, Bundesländer, LAGA bei nationaler Anwendung	Mittelfristig	Ja
E17b: Operationalisierung der Ansätze zur Abgrenzung von Gebraucht- und Altfahrzeugen	EU-KOM, Bundesländer, LAGA, Zoll, Polizeibehörden	Mittelfristig	Ja
E17c: Beweislastumkehr praktizieren	Bundesländer, LAGA, Zoll, Polizeibehörden	Kurzfristig	Ja

Tabelle 72: Bewertung der Vorschläge zur Abgrenzung bei der Ausfuhr

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E17: EU-weit rechtsverbindliche Kriterien und Vorgehensweisen zur Abgrenzung	Groß	Groß	Mittel bis groß	Komplex	Gegeben, aber komplex	EU-KOM: unklar, Akteure des Exports: gegeben bis gering
E17a: Technische Kriterien nach Sicherheitskriterien der RL 2014/45/EU			Mittel	Komplex	Gegeben, aber komplex	EU-KOM: unklar, Nationale Behörden: unklar, Akteure des Exports: gegeben bis gering
E17b: Operationalisierung der Ansätze zur Abgrenzung von Gebraucht- und Altfahrzeugen			Mittel	Gegeben, wenn Abgrenzungskriterien verbindlich gemacht wurden	Gegeben	EU-KOM: unklar, Vollzugsbehörden: gegeben, Akteure des Exports: gegeben bis gering

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E17c: Beweislastumkehr praktizieren			Länder: gering; Exporteure: hoch	Gegeben	Gegeben	Länder: gegeben; Exporteure: gering

6.7.3 Online-Handel

Ursache der statistischen Lücke: Über den Online-Handel einschließlich der Restwertbörsen werden unter anderem auch Fahrzeuge gehandelt, die üblicherweise als Abfall einzustufen sind (z. B. ausgebrannte Fahrzeuge). Beispielsweise sind bei einigen die Reparaturkosten so hoch, dass in der Regel ein Gebrauch entsprechend der ursprünglichen Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Befinden sich die Käufer des Altfahrzeugs im EU-Ausland, erfolgt eine Verbringung ohne Wiederanmeldung und somit keine Erfassung im REGINA-System, aber auch keine Notifizierung als Abfallverbringung[288]. Erfolgt der Kauf durch inländische Käufer, ist nicht ausgeschlossen, dass eine Demontage außerhalb anerkannter Demontagebetriebe erfolgt.

Empfehlung 18a: Verkauf von Altfahrzeugen über Restwertbörsen nur an qualifizierte Käufer

Es sollten besondere Ankaufbedingungen für Unfallfahrzeuge, die Altfahrzeuge sind, geschaffen werden. So sollte sichergestellt werden, dass Altfahrzeuge in Restwertbörsen nur von qualifizierten Einkäufern (anerkannte Demontagebetriebe oder ggf. andere Akteure, die z. B. gefährliche Abfälle transportieren oder makeln dürfen) erworben werden können. Dazu eignen sich z. B. zugangsbeschränkte Bereiche auf den entsprechenden Internetportalen, zu denen nur nachgewiesen qualifizierte Käufer Zugang erhalten.

Bei Haftpflicht- oder Kaskoschäden wird empfohlen, dass die Versicherungssumme für solche Altfahrzeuge, die über Restwertbörsen gehandelt werden, nur gezahlt wird, wenn über einen Verwertungsnachweis nachgewiesen wird, dass die rechtlichen Anforderungen der AltfahrzeugV an den Verbleib solcher Fahrzeuge erfüllt werden. Eine Änderung der AltfahrzeugV für die grundsätzliche Anforderung, dass Altfahrzeuge nur an qualifizierte Betriebe abgegeben werde dürfen, wäre nicht erforderlich, da Altfahrzeuge ohnehin entsprechend der Vorgaben des § 4 Abs. 1 AltfahrzeugV nur an anerkannte Annahme- oder Rücknahmestellen sowie anerkannte Demontagebetriebe abgegeben werden dürfen. Die Versicherer werden in der AltfahrzeugV ausdrücklich als Wirtschaftsbeteiligte genannt, die zum Erreichen der Ziele der Verordnung beitragen (AltfahrzeugV § 2 Abs. 1 Nr. 22). Eine Verpflichtung der Versicherer wird ggf. die Ergänzung anderer Rechtsbereiche (ggf. Versicherungsrecht) erfordern.

Die praktische Umsetzung ist gekoppelt an die schnelle eindeutige Einstufung eines Unfallfahrzeugs als Abfall oder Nicht-Abfall, siehe hierzu Unterkapitel 6.7.2.

Da der Eigentümer des Fahrzeuges das Recht hat, das Fahrzeug auch im Falle wirtschaftlicher Totalschäden reparieren zu lassen, sollte die Möglichkeit bestehen, dass der Halter alternativ die Reparatur bzw. die Wiederzulassung bzw. die bestandene HU nachweist.

[288] Die entsprechenden Statistiken weisen keine solche Verbringungen aus, siehe auch Kapitel 5.3.

Die Anzahl der Fahrzeuge, die aus Sicht der Versicherungen als wirtschaftlicher Totalschaden gelten, liegen bei ca. 0,5 Millionen pro Jahr (GDV 2016). Die hohe Mengenrelevanz spricht für eine kurzfristigen Umsetzungsbedarf dieser Maßnahmen[289]. Dies wäre am ehesten über freiwillige Vereinbarungen zu erreichen. Im Falle einer fehlenden Bereitschaft, müsste eine entsprechende Änderung auf rechtlicher Grundlage erreicht werden. Dies wird als mittelfristige Aufgabe eingeschätzt, die mehrere Rechtsbereiche beträfe (Versicherungen, Meldung ins ZFZR, Onlinebörsen, AltfahrzeugV).

Empfehlung 18b: Verkauf von Altfahrzeugen über Online-Handelsplattformen nur an qualifizierte Käufer

Analog zur Empfehlung für Restwertbörsen für Unfallfahrzeuge sollte auch auf allgemeinen Online-Plattformen das Angebot von Fahrzeugen, die Altfahrzeuge sind, nur an qualifizierte Käufer erfolgen dürfen (i. d. R anerkannte Demontagebetriebe). Dies wäre von den Betreibern der Online-Plattformen sicherzustellen, beispielsweise durch Regelungen in seinen AGB und Kontrolle ihrer Einhaltung. Eine Durchsetzung dieser Anforderung kann hier allerdings nicht an die Auszahlung einer Versicherungssumme gebunden werden. Daher wird die praktische Umsetzung einschließlich der Kontrollen als schwierig eingestuft.

Auch hier sind schnelle eindeutige Einstufungskriterien erforderlich, siehe hierzu Unterkapitel 6.7.2.

Die Wirkung auf die statistische Lücke wird als groß[290] eingeschätzt. Zwar werden Totalschäden auch von anerkannten Demontagebetrieben gekauft, ein relevanter Anteil wird jedoch nach Ansicht von Wirtschaftsakteuren[291] außerhalb der dokumentierten Verbleibswege genutzt (z. B. Ersatzteillager). Im Falle einer effektiven Umsetzung wäre die Steuerungswirkung auf die Fahrzeugströme als groß einzuschätzen.

Eine Initiierung sollte über das UBA/BMUB erfolgen.

Tabelle 73: Vorschläge zum Online-Handel und Restwertbörsen

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungshorizont	Verbindlichkeit
E18a: Altfahrzeuge über Restwertbörsen nur qualifizierten Akteuren anbieten	Betreiber von Restwertbörsen	Mittelfristig	Ja
E18b: Altfahrzeuge über Online-Handelsplattformen nur an Demontagebetriebe verkaufen	Online-Handelsplattformen	Mittelfristig	Ja

[289] Zwar werden nicht alle entsprechenden Fahrzeuge über Restwertbörsen gehandelt. Der Anteil ist laut GDV (2016) jedoch hoch.

[290] Der GDV quantifiziert die Fahrzeugzahl, die über Restwertbörsen verkauft werden und aus Versicherungsperspektive als Totalschaden angesehen werden auf weit über 100.000 Fahrzeuge (Linke 2016).

[291] So z. B. im Rahmen des Workshop zur Abgrenzung Alt-/Gebrauchtfahrzeug“ am 21.03.2016 in Berlin

Tabelle 74: Bewertung der Vorschläge zum Online-Handel und Restwertbörsen

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E18a: Altfahrzeuge über Restwertbörsen nur qualifizierten Akteuren anbieten	Groß	Groß	Mittel	Zu prüfen	Aufwändig	Versicherungen: nicht gegeben Betreiber von Restwertbörsen: nicht gegeben
E18b: Altfahrzeuge über Online-Handelsplattformen nur an Demontagebetriebe verkaufen			Mittel	Zu prüfen	Aufwändig	Online-Handelsplattformen: nicht gegeben

6.7.4 Sonstige Ansatzpunkte

Empfehlung 19: Änderung des Sachverständigen-Systems bei der Überprüfung der Altfahrzeugverwerter

Im Rahmen der Anerkennung von Betrieben zur Altfahrzeugverwertung nach der AltfahrzeugV soll eine Überprüfung der Input- und Outputströme erfolgen und somit auch die Möglichkeit zur Identifizierung nicht-dokumentierter Demontagen in anerkannten Demontagebetrieben bestehen (vgl. Kap. 5.3.3). Akteure aus dem Bereich Entsorgung und der öffentlichen Hand haben geäußert[292], dass die Anerkennung in einigen Fällen diesem Anspruch nicht gerecht wird. Ein möglicher Grund könnte die direkte wirtschaftliche Abhängigkeit der Sachverständigen von der Beauftragung durch den Demontagebetrieb sein. Es wird daher empfohlen, andere Wege der Beauftragung für eine Anerkennung zu prüfen, die diese Situation aufbrechen und die Beauftragung anonymisieren können wie z. B. die Beauftragung einer zentralen Stelle zur Koordination der Anerkennung, die dann wiederum den Auftrag entsprechend eines Schlüssels an einen konkreten Sachverständigen weiterleitet. Auch die Dauer, die ein Sachverständiger einen Betrieb kontrolliert, sollte beschränkt werden, um die Qualität der Überprüfung hoch zu halten[293]. Die Zweite Verordnung zur Fortentwicklung der abfallrechtlichen Überwachung (Entsorgungsfachbetriebeverordnung - EfbV)[294]. sieht vor, dass Sachverständige alle fünf Jahre wechseln müssen[295]. Ein solches Vorgehen wird auch in Hinblick auf dieses Projekt empfohlen.

[292] Unter anderem Im Rahmen des Workshops „Verwertungsnachweis“ am 29.02.2016 in Berlin und beim Workshop zum Thema „Abgrenzung von Gebraucht-/Altfahrzeugen“ am 21.03.2016 in Berlin.

[293] Im Bereich ElektroG / EfbV bestehen ähnliche Thematiken, die im Rahmen von Gutachten angesprochen wurden. Vgl. z.B. UBA Texte 05/2012, S. 36 f.

[294] Zweite Verordnung zur Fortentwicklung der abfallrechtlichen Überwachung (Entsorgungsfachbetriebeverordnung - EfbV). Drucksache 477/16 vom 24.08.2016.

[295] Zu § 22 der EfbV heißt es: „Absatz 5 enthält ein weiteres Instrument, um die Qualität der Überwachung zu steigern und die Arbeit der Sachverständigen zu kontrollieren. Nach fünf Jahren durchgängiger Überprüfungstätigkeit in einem bestimmten Unternehmen hat der Sachverständige zu wechseln. Die Regelung soll einer „Betriebsblindheit“ vorbeugen

Empfehlung 20: Überprüfung der GESA-Liste

In diesem Zusammenhang wird zudem empfohlen, die Liste der GESA-Betriebe auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben zu überprüfen (z. B. im Rahmen eine Anschreibens an alle aufgelisteten Demontagebetriebe und die Erhebung nicht-gelisteter Betriebe im Rahmen von Aktionen in den Bundesländern (siehe Kapitel 6.5.1)), da in verschiedenen Zusammenhängen die Unzuverlässigkeit von Einträgen festgestellt wurde[296].

Tabelle 75: Vorschläge zu sonstigen Ansatzpunkten

Vorschlag	Akteure / Adressaten	Umsetzungs-horizont	Verbindlichkeit
E19: Änderung des Sachverständigen-Systems bei der Überprüfung der Altfahrzeugverwerter	AltfahrzeugV	Mittelfristig	Ja
E20: Überprüfung der GESA-Liste	Bundesländer	Kurzfristig	Ja

Tabelle 76: Bewertung der Vorschläge zu sonstigen Ansatzpunkten

Vorschlag	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Prakt. Umsetzbarkeit	Hauptakteur Akzeptanz
E19: Änderung des Sachverständigen-Systems bei der Überprüfung der Altfahrzeugverwerter	Gering	Gering	Gering bis mittel	Änderung der AltfahrzeugV	Gegeben	BMUB: hierzu liegen keine Informationen vor
E20: Überprüfung der GESA-Liste	Gering	Gering	Mittel	Gegeben	Gegeben	Bundesländer: gegeben

6.8 Zusammenfassung der Empfehlungen

Die folgende Tabelle fasst die Empfehlungen in einer Übersicht zusammen.

und möglicherweise entstehenden engeren Verbindungen des Sachverständigen zum zu überprüfenden Betrieb vorbeugen."

[296] So z. B. im Rahmen der Fragebogenaktion im Rahmen dieses Vorhabens (siehe Kapitel 5.3.2.1) und einer bundeslandbezogenen Erhebung im Jahr 2015 durch die Gutachter.

Tabelle 77: Überblicksdarstellung der Empfehlungen zur Schließung der statistischen Lücke

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
Anteil der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge	Keine differenzierten Daten zur vorübergehenden und endgültigen Außerbetriebsetzung, bisher: Schätzung	E1a: Bestimmung durch das KBA	1. Jahr: sehr hoch: 0,52 Mio. Fz. bei regelmäßiger Berechnung: Folgejahre vermutl. geringer	nicht relevant	Gering	Nicht erforderlich	Leicht	UBA, KBA: gegeben
		E1b (alternativ zu 1a): Vereinfachte Berechnung durch das UBA			Geringer Aufwand bei UBA	Nicht erforderlich	Leicht	
Ausfuhr in Nicht-EU-Staaten		E2a. Informationsfluss zwischen Zollbehörden aufbauen	Groß (ca. 0,25 Mio.)	Entfällt	Relativ hoch: Datenerfassung und abgestimmter Transfer mit 28 MS	Möglich und offenbar geplant auf EU-Ebene	Ja	gegeben

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
	Gebrauchtfahrzeugausfuhren aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten, die an einer ausländischen Zollausgangsstelle im einstufigen Verfahren zur Ausfuhr angemeldet werden, werden nicht in der deutschen Außenhandelsstatistik erfasst	E2b. Korrekturfaktor	Groß (ca. 0,25 Mio.)	entfällt	Kurzfristig keiner, bei Neuberechnung gering	Nicht erforderlich	Sofort	UBA: gegeben EU-KOM: Verbesserung zum Status quo

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
	Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen werden aufgrund von Fehldeklaration bzw. der Nichtanmeldung beim Zoll nicht erfasst	E3: Vollzug stärken und (Zoll-)Kontrollen ausweiten	Wirksam gegen Fehl-/ Nicht-Deklaration. Potenzial geringer bei Häfen, höher bei Ausfuhr über Land	Relevanz, wenn Altfahrzeug wegen Fehldeklaration nicht erkannt wird	hoher bis sehr hoher Aufwand für zusätzlich Kontrollen, Personalbedarf	Rechtl. Grundlagen bereits vorhanden	möglich	Länder: derzeit fraglich wg. zusätzlichem Personalbedarf. Spediteure, Absender, Empfänger der Transporte: nicht gegeben wg. Zeitverzögerung

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
		E4: Informationsfluss zwischen Zollbehörden und KBA	Geringe direkte Wirkung, ggf. Wirkung über bessere Kenntnisse über Fahrzeuge, bei denen der Verbleib unklar ist	Steuerungswirkung bei Fahrzeugen, für die ein VN ausgestellt wurde und die dennoch verbracht werden sollen	Gering bis mittel	Wenn Datenschutz gewahrt, möglich	möglich	KBA, Zoll: eingeschränkt wg. zusätzlichem Aufwand
		E5a: Informationsfluss REGINA verbessern	Groß	keine	Für betroffene MS hoch	Rechtsgrundlage ausreichend	Ja, ggf. langwierig	MS: wahrscheinlich

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen zur Wiederanmeldung in anderen EU-Mitgliedstaaten	Noch keine 100%-ige Vollständigkeit der Datenübermittlungen zu den Wiederanmeldungen in anderen EU-Mitgliedstaaten über REGINA	E5b-1: Korrektur auf FIN-Basis	Groß	keine	Hoch für betroffene MS und KBA	Klärung datenschutzrechtlicher Fragen erforderlich	Technisch möglich. Ggf. Datenschutz. Möglich bei Kooperation der MS	Betroffene MS: zu klären; KBA: zu klären; EU-KOM: gegeben
		E5b-2: Korrekturfaktor	Groß	keine	Gering	Gegeben	Möglich	EU-KOM: Verbesserung zum Status quo
	Verbringung von Fahrzeugen in andere Mitgliedstaaten ohne dortige Wiederanmeldung als Gebrauchtfahrzeug und ohne Notifizierung als Altfahrzeug	Diese Punkte werden schwerpunktmäßig in den Empfehlungen E11 bis E14 und E17 behandelt.						

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
Nicht-anerkannte Demontage in anderen EU-Mitgliedstaaten	In Deutschland endgültig außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge werden verbracht und im Zielland nicht wieder angemeldet, sondern anschließend als Altfahrzeuge in nicht-anerkannten Demontagebetrieben demontiert. Es erfolgt somit keine Erfassung in der Wiederanmeldungsstatistik REGINA und keine Erfassung in der grenzüberschreitenden Abfallstatistik	Die hier relevanten Empfehlung 6 (Abgrenzung von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen definieren), Empfehlung 7 (Vollzug stärken) sowie Empfehlung 8 (Beseitigung von Hemmnissen bei der Außerbetriebsetzung) werden weiter unten im Bereich E11 bis E17 behandelt						
		E10: IMPEL-Austausch über nicht-anerkannte Altfahrzeug-Demontage	Keine unmittelbare Wirkung; Wirkung erst aufgrund von Maßnahmen, die MS anschließend ergreifen	Keine unmittelbare Wirkung; Wirkung erst aufgrund von Maßnahmen, die MS anschließend ergreifen	IMPEL-Erfahrungsaustausch nicht sehr aufwändig. Umsetzung der besprochenen Maßnahmen in den MS kann aufwändig sein	Keine Rechtsänderung erforderlich, freiwillig	ja	IMPEL: keine klare Richtung: gering wg. Zusatzaufwand, hoch wg. vergleichbarer Problemstellung in vielen MS
Demontage in anderen als anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland	In Deutschland endgültig außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge werden in nicht-anerkannten Demontagebetrieben demontiert	E11a: Überregionale Arbeitsgruppe	Groß	Hoch	Hoch	Keine Rechtsänderung erforderlich	Ja	Regionalbehörden: eingeschränkt wg. hohem Aufwand

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
		E 11b: Pool für technischen Sachverstand			Hoch	Ggf. problematisch (Ko-Finanzierung hoheitlicher Aufgaben)	Zu prüfen	Wirtschaftsbeteiligte: fraglich wg. teilweise externer Ko-Finanzierung hoheitlicher Aufgaben
		E 11c: Unterstützung beim Übergang nicht anerkannter Demontagebetriebe zu anerkannten Demontagebetrieben			Mittel	Gegeben	Ja	Regionalbehörden: eingeschränkt wg. Aufwand

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
		E 11d: Vollzugshilfe zur Beschlagnahme aus nicht anerkannten Betrieben			mittel	Zu prüfen	Zu prüfen	Regionalbehörde: gegeben
		E 12: Monitoring des Verkaufs gebrauchter Ersatzteile			Mittel	Gegeben	Gegeben	Regionalbehörden: eingeschränkt wg. Aufwand
		E 13: Zähl-/Wiegekampagnen bei Schreddern für Restkarossen		Indirekte Wirkung	Mittel	In Altfahrzeug-RL implementieren	Ja	Wirtschaftsbeteiligte der AltfahrzeugV: Kostentragung müsste geklärt sein

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
Demontage in anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland	Unvollständige Erfassung teilzerlegter Altfahrzeuge aus grauen Quellen, lückenhafte Übermittlung der Daten zu Verwertungsnachweisen an die Statistischen Landesämter, unvollständige Erfassung von Daten aus anerkannten Demontagebetrieben, wissentliche Unterschlagen von demontierten Altfahrzeugen bei der Abfrage durch die Statistischen Landesämter	E14: Intensivere Prüfung der anerkannten Demontagebetriebe	Gering	Nein	Gering (bei Nutzung von standardisierten Plausibilitätschecks) bis mittel	Gesetzesgrundlage bereits vorhanden	Gegeben in Hinblick auf fahrzeugbezogene Input-/Output-Checks, eingeschränkt in Hinblick auf die Verfügbarkeit von Plausibilitätschecks	Demontagebetriebe und Vollzugsbehörden: gering

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
Verwertungsnachweis	Nur von ca. 10 % der verwerteten Altfahrzeugen liegen Verwertungsnachweise im ZFZR vor (Anmerkung: zu den anderen Altfahrzeugen erfolgen Meldungen über die Stat. Landesämter ohne Nennung konkreter FIN).	E15a: Informationsfluss Demontagebetriebe - ZFZR	Gering	Gering/ mittel	Mittel	Ggf. Anpassung gesetzlicher Grundlagen erforderlich, Datenschutzrechtliche Anforderungen sind zu prüfen	Möglich	Bei Demontagebetrieben nicht bekannt; hoch bei Kfz-Zulassungsstellen, bei „Kopfstelle“ (z. B. KBA, GESA, UBA) personeller und finanzieller Zusatzaufwand
		E15b: Gebührenangleichung bei Außerbetriebsetzung	Gering bis mittel	Gering bis mittel	Gering	Grds. möglich (Angelegenheit/ Beteiligung der Bundesländer)	Möglich	Hoch bei Letzthaltern, gegeben bei Kfz-Zulassungsstellen

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
		E15c: Konsequentes Einfordern von VN oder Verbleibsangabe durch ZLS	Gering	Gering	Mittel	Bereits geltendes Recht	Ja, da bereits geltendes Recht	Gering bei Kfz-Zulassungsstellen
		E15d: Verstöße gegen die Pflicht zur AuBS unter Vorlage des VN als Ordnungswidrigkeit	Gering	Gering	Mittel	Möglich	Möglich	Nicht bekannt
		E15e: Online-Außerbetriebsetzung mit VN	Gering	Gering	Nicht bekannt	Möglich	Möglich	Bei Kfz-Zulassungsstellen hoch
		E16: Wiederzulassungsverbot	Gering	Keine/ mittel	Keine	Möglich	Möglich	Hoch bei BMVI

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
Abgrenzung Gebrauchtfahrzeug - Altfahrzeug	Je nach Einstufung werde unterschiedliche Statistiken bzw. Monitoringverfahren relevant	E17: EU-weit rechtsverbindliche Kriterien und Vorgehensweisen zur Abgrenzung	Groß	Groß	Mittel bis groß	Komplex	Gegeben, aber komplex	EU-KOM: unklar, Akteure des Exports: gegeben bis gering
		E17a: Technische Kriterien nach Sicherheitskriterien der FL 2014/45/EU			Mittel	Komplex	Gegeben, aber komplex	EU-KOM: unklar, Nationale Behörden: unklar, Akteure des Exports: gegeben bis gering
		E17b: Operationalisierung der Ansätze zur Abgrenzung von Gebraucht- und Altfahrzeugen			Mittel	Gegeben, wenn Abgrenzungskriterien verbindlich gemacht wurden	Gegeben	EU-KOM: unklar, Vollzugsbehörden: gegeben, Akteure des Exports: gegeben bis gering

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
		E17c: Beweislastumkehr praktizieren			Länder: gering; Exporteure: hoch	Gegeben	Gegeben	Länder: gegeben; Exporteure: gering
Online-Handel	Oftmals keine Informationen zum Verbleib des Fahrzeugs	E18a: Altfahrzeuge über Restwertbörsen nur an qualifizierte Bieter	Groß	Groß	Mittel	Zu prüfen	Aufwändig	Versicherungen: nicht gegeben, Betreiber von Restwertbörsen: nicht gegeben
		E18b: Altfahrzeuge über Online-Handelsplattformen nur an Demontagebetriebe			Mittel	Zu prüfen	Aufwändig	Online-Handelsplattformen: nicht gegeben

Bereich, in dem die statistische Lücke beeinflusst wird	Einfluss auf die statistische Lücke	Empfehlung	Wirkung stat. Lücke	Steuerung Fahrzeugströme / Umweltrelevanz	Aufwand, Kosten	Rechtl. Umsetzbarkeit	Praktische Umsetzbarkeit	Hauptakteur/ Akzeptanz bzw. Aspekte die Auswirkung auf die Akzeptanzhaben können
Sonstige Ansatzpunkte: Sachverständigen-System	Fehlende Identifizierung nicht-dokumentierter Demontagen in anerkannten Demontagebetrieben	E19: Änderung des Sachverständigen-Systems bei der Überprüfung der Altfahrzeugverwerter	Gering	Gering	Gering bis mittel	Änderung der AltfahrzeugV	Gegeben	BMUB: hierzu liegen keine Informationen vor
Sonstige Ansatzpunkte: GESA-Liste	Unsicherheit über Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben	E20: Überprüfung der GESA-Liste	Gering	Gering	Mittel	Gegeben	Gegeben	Bundesländer: gegeben

7 Quellenverzeichnis

ACEA (2016): ACEA: New passenger car registrations by country. http://www.acea.be/uploads/statistic_documents/PC_90-15_by_country_Enlarged_Europe.xlsx (aufgerufen am 21.10.2016).

Aiblinger-Madersbacher, K. (2015): Kontrolle Grenzüberschreitender Abfallverbringung Export von Altfahrzeugen und -teilen. Vortrag im Rahmen eines Workshops der Länderbehörden am 14.04.2015.

Allendorf, J. (2014): Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Erstattungsfähigkeit der Reparaturkosten im Falle einer fiktiven Abrechnung, NZV 2014, 340.

Anonym (2005): Europa-Report: EU-Kommission verklagt Deutschland wegen Altauto-Gesetz. Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht 16 (2005), 98.

Antwerpen Port Authority (2015): Pers. Komm. mit Hr. Pegg am 30.03.2015 in Antwerpen.

ArGe Altautoverwertung (Hrsg.) (o. J. a): Betriebshandbuch Teil „Verfahrensbeschreibung“. Beschreibung des Demontageverfahrens nach Altfahrzeug-Verordnung und den angrenzenden gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen für folgende Anlage. http://www.arge-altauto.de/getDownload.php?id=291. S. 4 f. (aufgerufen am 17.02.2015, mittlerweile nicht mehr auf der Homepage verfügbar).

ArGe Altautoverwertung (Hrsg.) (o. J. b): Technische Anforderungen an Altautoverwertungen. http://www.arge-altauto.de/getDownload.php?id=175 (aufgerufen am 17.02.2015, mittlerweile nicht mehr auf der Homepage verfügbar).

ARIA (2016): End-of-Life Vehicles (ELV) and Waste Electrical and Electronic Equipment (WEEE): Combating illegal treatment facilities, a challenge aimed at reducing accidental risks. http://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/wp-content/uploads/2016/03/2016-03-01-FL-SitesIllegauxDEEEetVHU-PA-GB-Vfin.pdf (aufgerufen am: 11.10.2016).

AUTOonline (2014): Über AUTOonline. http://www.autoonline.de/ueber-autoonline.html (aufgerufen am 20.02.2015).

Bachmeier, W. (2013): Rechtshandbuch Autokauf. 2. Aufl., München.

Beckmann, M. (1999): Konkretisierung des Abfallbegriffs sowie der gesetzlichen Grundsätze und Pflichten der Kreislaufwirtschaft. NuR 1999, 24.

Beckmann, M. (2015): § 7 KrWG. In: Landmann; R.; Rohmer, G.: Umweltrecht. 77. EL August 2015, München.

Belgischer Zoll (2015): Pers. Komm. mit dem belgischen Zoll, Abteilung General Administration of Customs and Excise, am 23.10.2015.

BioIS/ Arcadis/ IEEP (2014): Ex-post evaluation of certain waste stream Directives. Final Report to DG Environment. http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/target_review/Final%20Report%20Ex-Post.pdf (aufgerufen am 07.09.2016).

Blume, T.; Walther, M. (2013): The End-of-life Vehicle Ordinance in the German automotive industry. Journal of Cleaner Production 56 (2013), 29-38.

BMUB (2016): pers. Komm. Herr Ernst BMUB am 29.06.2016

Breuer, R.; Epiney, A.; Oexle, A. (2009): EG-Abfallverbringungsverordnung, Köln.

Brinktrine, R. (2013): Altfahrzeug-Verordnung (AltfahrzeugV). In: Schmehl, A. (Hrsg.): GK-KrWG, 1. Auflage, Köln.

Buller, D. (2007): Autokauf im Internet – Arten der Handelswege und unseriöse Vorgehensweisen. NZV 2007, 13.

Bundesamt für Umwelt (BAFU) Schweiz (2011): Export von Konsumgütern – Gebrauchtware oder Abfall? Nützliche Hinweise für Händler, Transporteure und Hilfswerke. http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01613/index.html?lang=de&download=NHzLpZig7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCGeoJ3hGym162dpYbUzd,Gpd6emK2Oz9aGodetmqaN19XI2IdvoaCVZ,s-.pdf (aufgerufen am 03.06.2015).

Bundesfinanzdirektion Nord (2015): Pers. Komm. mit Bundesfinanzdirektion Nord am 18.11.2015.

Bundeskriminalamt (BKA) (2011): Kfz-Kriminalität. Bundeslagebild 2011. https://www.bka.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/JahresberichteUndLagebilder/KfzKriminalitaet/kfzKriminalitaetBundeslagebild2011.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (aufgerufen am 26.05.2015).

Bundeskriminalamt (BKA) (2013): Kfz-Kriminalität. Bundeslagebild 2013. https://www.bka.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/JahresberichteUndLagebilder/KfzKriminalitaet/kfzKriminalitaetBundeslagebild2013.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (aufgerufen am 26.05.2015).

Bundeskriminalamt (BKA) (2014): PKS-Straftatenkatalog 2013. https://www.bka.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/PolizeilicheKriminalstatistik/2013/pks2013Jahrbuch.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (aufgerufen am 07.09.2016).

Bundeskriminalamt (BKA) (2016): Pers. Komm. mit BKA am 06.05.2016.

Bundeskriminalamt (Hrsg.) (2015): Bundeslagebild Kfz-Kriminalität 2014, Wiesbaden. https://www.bka.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/JahresberichteUndLagebilder/KfzKriminalitaet/kfzKriminalitaetBundeslagebild2014.html?nn=28014 (aufgerufen am: 12.02.2016).

Bundesministerium der Finanzen (BMF) (Hrsg.) (2004): Umsatzsteuervergünstigungen auf Grund Art. 67 Abs. 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut (NATO-ZAbk), Erlass vom 22.12.2004, IV A 6 - S 7492 - 13/04, https://www.berlin.de/imperia/md/content/senatsverwaltungen/finanzen/steuern/steuerinformationen/bmf_schreibenv.22.12.04.pdf?start&ts=1249460909&file=bmf_schreibenv.22.12.04.pdf (aufgerufen am 16.02.2015).

Bundesministerium der Finanzen (BMF) (Hrsg.) (2010): Erlass Umsatzsteuerbefreiung für Ausfuhrlieferungen (§ 4 Nr. 1 Buchst. a, § 6 UStG): IT-Verfahren „ATLAS-Ausfuhr“ - Pflicht zur Teilnahme am elektronischen Ausfuhrverfahren seit 01.07.2009; Auswirkungen auf den Ausfuhrnachweis für Umsatzsteuerzwecke, V D 3 - S 7134/07/10003, 03.05.2010. Berlin. https://www.ihk-muenchen.de/ihk/documents/Recht-Steuern/Steuerrecht/Neuer-Ordner/BMF-Schreiben-Ausfuhr-IT-ATLAS-vom-3.05.2010.pdf (aufgerufen am 18.02.2015).

Bundesministerium der Finanzen (BMF) (Hrsg.) (2012): Umsatzsteuer; Beleg- und Buchnachweispflichten bei der Steuerbefreiung für Ausfuhrlieferungen (§ 4 Nr. 1 Buchst. a, § 6 UStG); Änderungen der §§ 9 bis 11, 13 und 17 UStDV durch die Zweite Verordnung zur Änderung steuerlicher Verordnungen (Bezug: BMF-Schreiben vom 27. Januar 2012 - IV D 3 - S 7134/12/10001 (2012/0081306) - GZ IV D 3 - S 7134/12/10001, 6. Februar 2012. http://files.vogel.de/iww/iww/quellenmaterial/dokumente/120533.pdf (aufgerufen 02.01.2016).

Bundesministerium der Finanzen (BMF) (Hrsg.) (2013): Schreiben vom 16.09.2013 (AZ IV D 3 – S 7141/13/10001). http://datenbank.nwb.de/Dokument/Anzeigen/476435/ (aufgerufen am07.09.2016).

Bundesministerium der Finanzen (BMF) (Hrsg.) (2015): Umsatzsteuerbefreiung für Ausfuhrlieferungen (§ 4 Nr. 1 Buchstabe a, § 6 UStG): Anerkennung der Ausgangsvermerke im IT-Verfahren ATLAS als Ausfuhrnachweis für Umsatzsteuerzwecke. BMF-Schreiben vom 15. Dezember 2014-IV D 3 -S 7134/07/10003-02 (2014/1075175), 23. Januar 2015. https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Umsatzsteuer/Umsatzsteuer-Anwendungserlass/2015-01-23-umsatzsteuerbefreiung-ausfuhrlieferungen-anerkennung-der-ausgangsvermerke-im-IT-Verfahren-ATLAS-ausfuhrnachweis-umsatzsteuerzwecke.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (aufgerufen 02.01.2016).

Bundesministerium der Finanzen (BMF) (Hrsg.) (o. J.): Ausfuhr von Kraftfahrzeugen durch Privatpersonen. http://www.zoll.de/DE/Privatpersonen/Reisen/Reisen-nach-Deutschland-aus-einem-nicht-eu-Staat/Zoll-und-Steuern/Kauf-von-Kraftfahrzeugen/kauf-von-kraftfahrzeugen.html (aufgerufen am 17.02.2015).

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) Österreich (2015): Erlass zur Altfahrzeugeverordnung. Stand April 2015. https://www.wko.at/Content.Node/branchen/noe/Fahrzeugtechnik/Erlass_zur_AltfahrzeugeVO.PDF (aufgerufen am 03.06.2015).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (Hrsg.) (2015): Arbeitsentwurf Zweite Verordnung zur Fortentwicklung der abfallrechtlichen Überwachung. Stand: 24.07.2015. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Gesetze/entwurf_abfallrechtliche_ueberwachung_bf.pdf (aufgerufen am 25.05.2016).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB); Umweltbundesamt (UBA) (2013): Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland im Jahr 2012. Dessau-Roßlau/Bonn.

http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Abfallwirtschaft/jahresbericht_altfahrzeug_2012_bf.pdf (aufgerufen am 18.02.2015).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB); Umweltbundesamt (UBA) (2014): Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland im Jahr 2012 gemäß Art. 7 Abs. 2 der Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Abfallwirtschaft/jahresbericht_altfahrzeug_2012_bf.pdf (aufgerufen am 07.09.2016).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB); Umweltbundesamt (UBA) (2015): Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland im Jahr 2013 gemäß Art. 7 Abs. 2 der Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Abfallwirtschaft/jahresbericht_altfahrzeug_2013_bf.pdf (aufgerufen am 22.11.2015).

Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. (bvse) (2014): EU-Kreislaufwirtschaftspaket nicht auf die lange Bank schieben. Pressemitteilung vom 23.12.2014, Berlin. http://recyclingportal.eu/Archive/9940 (aufgerufen am 07.09.2016).

Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. (bvse) (2015): Presseerklärung Vollzugsdefizit: Altauto-Demontage laut bvse auf „beklagenswert niedrigem Niveau“. Recyclingportal, http://recyclingportal.eu/Archive/13142 (aufgerufen am 12.02.2016).

Bundesvereinigung deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V. (Hrsg.) (2012): BREFS für Großschredderanlagen, Dezember 2012, http://www.bdsv.org/downloads/BREF_Grossschredder.pdf (aufgerufen am 18.02.2015).

Callparts (2015): Kurzinput beim Expertenworkshop zum Projekt „Verbleib von Altfahrzeugen“ am 24.04.2015 im Umweltbundesamt in Dessau.

Chan, F.; Chan, H. K.; Jainc, V. (2012): A framework of reverse logistics for the automobile industry. International Journal of Production Research Vol. 50, No. 5, 1 March 2012. 1318-1331.

Christ, P. (1998): Rechtsfragen der Altautoverwertung, Baden-Baden.

Czekalla, F. (2016): Altautoverwertung - Probleme im Vollzug der Altfahrzeug-Verordnung. Vortrag im Rahmen eines Expertenworkshops des UBA zur Abgrenzung Gebraucht- und Altfahrzeug in Berlin am 21.03.2016.

Dammann, U. (2011): § 3 Rdnr. 23. In: Simitis, S. (Hrsg.): BDSG, 7. Aufl., Baden-Baden.

De Jong, A. (2015): ARN director De Jong wants the entire automotive industry to accept its environmental responsibility, ARN News 13.07.2015. http://www.arn.nl/en/news/arn-director-de-jong-wants-the-entire-automotive-industry-to-accept-its-environmental-responsibility/ (aufgerufen am 02.10.2016).

Delfs, S. (2013): Kommentierung zu § 3 KrWG, in: Schmehl, A. (Hrsg.): GK-KrWG, Köln.

Denkmann (2015): Denkmann, E.: BayWotch V4.2 Programmdokumentation, www.baywotch.de/help4/bw4doku.pdf, letzter Zugriff 10.10.2016

Deutsche Botschaft Stockholm (2016): Abmeldung von Kfz im Ausland. http://www.stockholm.diplo.de/contentblob/1803254/Daten/4078057/download_MB__Abmeldung_von_KFZ_im_Ausland.pdf (aufgerufen am 17.01.2015).

Deutscher Bundestag (2004): Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. BT-Drs. 15/3351. http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/15/033/1503351.pdf (aufgerufen am 19.02.2015).

Dippel, M. (2014): KrWG § 20. In: Giesberts, L.; Reinhard, M. (Hrsg.): BeckOK UmweltR, Stand 01.01.2015. München.

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Alsace) (2013): Filière de démantèlement des véhicules hors d’usage en Alsace - Contrôles réalisés par la DREAL en 2013. Strasbourg, 2013.

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas de Calais (DREAL Nord-Pas de Calais) (2014): Action sur les centres VHU, 2014. https://www.nord-pas-de-calais-picardie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/bilan_action_vhu_et_deee_-_npdc.pdf (aufgerufen am 07.09.2016).

Doležal (2015): Persönliche Kommunikation mit Ministry of Finance, Customs, Tschechien am 16.10.2015.

Doumet, J.; Hermanns, I. (2014): Der Legislativvorschlag zur Änderung der Abfallrahmenrichtlinie und weiterer Richtlinien. AbfallR 2014, 258-269.

Dreher, J. (2002): Das Recht der Altautoverwertung: die Umsetzung der EG-Altauto-Richtlinie (2000/53/EG) in nationales Recht unter besonderer Berücksichtigung der bisherigen deutschen Rechtslage. Baden-Baden.

Ellinghaus, U. (2013): Art. 1-10 VVA, in: Schmehl, A. (Hrsg.): GK-KrWG, Köln.

EReg (Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities) (2016): Preventing and Combating Vehicle Crime and Fraud: Damaged Cars. Final Report EReg Topic Group XVI. https://www.ereg-association.eu/media/1509/final-report-ereg-topic-group-xvi.pdf. (aufgerufen am: 02.10.2016).

Europäische Kommission (2015c): 2014 e-Customs progress report. Brussels, 08 July 2015. http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/ecustoms_initiative/2014_progress_report.pdf (aufgerufen am 07.03.2016).

Europäische Kommission (Hrsg.) (2015a): Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle. Brüssel, 02.12.2015. COM(2015) 595 final. http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:c2b5929d-999e-11e5-b3b7-01aa75ed71a1.0022.02/DOC_1&format=PDF (aufgerufen am 18.03.2016).

Europäische Kommission (Hrsg.) (2015b): Mitteilung der Kommission „Den Kreislauf schließen – Ein Aktionsplan der EU für die Kreislaufwirtschaft. Brüssel, 02.12.2015, COM(2015) 614 final. http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8a8ef5e8-99a0-11e5-b3b7-01aa75ed71a1.0004.02/DOC_1&format=PDF (aufgerufen am 18.03.2016).

Europäische Kommission (Hrsg.) (2016a): Den Kreislauf schließen: Kommission verabschiedet ehrgeiziges neues Maßnahmenpaket zur Kreislaufwirtschaft, um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, Arbeitsplätze zu schaffen und ein nachhaltiges Wachstum zu erreichen. Brüssel, 2. Dezember 2015. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6203_de.htm (aufgerufen am 26.01.2015).

Europäische Kommission (Hrsg.) (2016b): Factsheet: Das Paket zur Kreislaufwirtschaft: Fragen und Antworten, Brüssel, 2. Dezember 2015, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-6204_de.htm (aufgerufen am 26.1.2016).

Europäische Union (EU) (2015): Consumer market study on the functioning of the market for second-hand cars from a consumer perspective - Final Report Part 1: Synthesis Report. Brüssel, 2015. http://ec.europa.eu/consumers/consumer_evidence/market_studies/docs/2ndhandcarsreportpart1_synthesisreport_en.pdf (aufgerufen am 12.02.2016).

Europäisches Parlament und Europäischer Rat (2000): Directive 2000/53/EC European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on End-of-Life Vehicles. Official Journal of the European Communities. L 269/34, 21.10.2000.

European Commission (2014a): Development of Guidance on Extended Producer Responsibility (EPR). Final report. http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/target_review/Guidance%20on%20EPR%20-%20Final%20Report.pdf (aufgerufen am 11.10.2016).

European Commission (2014b): ANNEX 2 MASP Rev. 2014 v1.2 Consolidated Project Fiches, Taxud.a.3 (2014)2151261. Brussels, 21.11.2014. http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/e-customs_initiative/masp_annex2_en.pdf, S. 31-35 Projektblatt 1.6 (aufgerufen am 02.02.2016).

European Commission (2015a): Directorate-General Taxation and Custom. 2014 e-Customs progress report. TAXUD.A.3(2015)3216215. Brussels, 08 July 2015. http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/e-customs_initiative/2014_progress_report.pdf (aufgerufen am 02.02.2016).

European Commission (2015b): Electronic Customs Multi-Annual Strategic Plan 2014 REVISION MASP Rev.2014. Brussels, 21.11.2014. Taxud.a.3(20142151261), http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/e-customs_initiative/masp_strategic_plan_en.pdf, S. 11 (aufgerufen am 02.02.2016).

European Commission (Hrsg.) (o. J.): Taxation and Customs Union: Individual projects. http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/electronic_customs_initiative/it_projects/index_en.htmhttp://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/electronic_customs_initiative/it_projects/index_en.htm (aufgerufen am 18.02.2015).

European Commission Eurostat, Directorate E (2013): Sectoral and regional statistics Unit E-3: Environmental and forestry statistics (Hrsg.), How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC. Revision by Eurostat: 06 May 2013. http://ec.europa.eu/eurostat/documents/342366/351811/ELV-Guidance-052013.pdf (aufgerufen am 18.02.2015).

European Parliament (2015a): Committee on Petitions (ed.) (2015), NOTICE TO MEMBERS Subject:Petition No 2237/2014 by Oliver Ohlendorf (German), on the validity of German temporary registration plates throughout the EU, Commission reply, 30.10.2015. http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=COMPARL&reference=PE-571.578&format=PDF&language=EN&secondRef=01, S.http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=COMPARL&reference=PE-571.578&format=PDF&language=EN&secondRef=01, S. 2 (aufgerufen am 02.02.2016).

European Parliament (2015b): Committee on the Internal Market and Consumer Protection, Second Report on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council simplifying the transfer of motor vehicles registered in another Member State within the Single Market (COM(2012)0164 – C7-0092/2012 – 2012/0082(COD)). Rapporteur: Dita Charanzová, 27 February 2015, PE 549.287v01-00, A8-0028/2015. http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0028+0+DOC+XML+V0//ENhttp://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0028+0+DOC+XML+V0//EN (aufgerufen am 03.01.2016).

EUWID (2014): Immer weniger Altautos in Frankreich über offizielle Kanäle verwertet. In: EUWID Recycling und Entsorgung 50. S. 28.

Faser, N.; Engler, M. (2005): Rohstoffliche Verwertung als Bestandteil des Recyclings von Altautos und Elektronikgeräten. VerArch 2005, 513-534.

Federation International Vehicules Anciens (2015): EU Legislation Update. February 2015. http://www.fiva.org/site/en/publications/category/6-eu-updates-en?download=476:eu-update-february (aufgerufen am 03.01.2016, nicht mehr aufrufbar).

Fornes Martínez, E. (2009): Spanish and Valencia Region Experience in ELVs - INFRA 32644. http://eea.government.bg/bg/prev_nsmos/waste/waste-sofia-07-2009/ELVs%20Spain.ppt (aufgerufen am 02.05.2016).

Forslind, H. (2006): Return to Sender: Essays on Extended producer Responsibility. Linköping Studies in Arts and Science No. 368. http://liu.diva-portal.org/smash/get/diva2:23053/FULLTEXT01.pdf (aufgerufen am 02.05.2016).

Förtsch, G.; Meinholz, H. (2015): Handbuch Betriebliche Kreislaufwirtschaft, Wiesbaden, S. 212-226.

Frenz, W. (2012): § 3 KrWG. In: Fluck, J.; Frenz, W.; Fischer, K.; Franßen, G. (Hrsg.): Kreislaufwirtschaftsrecht, Abfallrecht und Bodenschutzrecht, Bd. 1, 127. Aktualisierung Dezember 2015. Heidelberg/München.

Frey, B.; Hauser, A.; Rufener, S. (2016): Export von Konsumgütern –Gebrauchtware oder Abfall? Nützliche Hinweise für Händler, Transporteure und Hilfswerke 2. aktualisierte Ausgabe, April 2016. Herausgeber: Bundesamt für Umwelt (BAFU). www.bafu.admin.ch/ud-1042-d (aufgerufen am 24.10.2016).

Fuchs, R. (2013): Umsatzsteuerliche Besonderheiten im Kraftfahrzeuggebrauchtwagenhandel. Nürnberg.

Gabriel, R.; Stock, G.; Kanzian, R. (2000): Altautos, Abfallströme und Behandlung. Endbericht. Juni 2000. http://wko.at/up/Bericht%20-%20AFZ-Behandlung.pdf (aufgerufen am 16.02.2015).

Garcia Lopez, L. P. (2011): The treatment of end-of-life vehicles in Spain and the trend over time. In: Seguridad y Medio Ambiente, Vol. 31, Nr. 123.

Gassner, U. (1998): Abfallbegriff und Umsetzungspflicht. NVwZ 1998, 1148.

Gattermann, J. (2013): Produktverantwortung nach dem Elektrogesetz und der Altfahrzeugverordnung, Kassel.

Gemeinsame Stelle Altfahrzeuge (GESA) (Hrsg.) (o. J.): Was ist die GESA? http://www.altfahrzeugstelle.de/de/55 (aufgerufen am 16.02.2015).

Gerrard, J.; Kandlikar, M. (2007): Is European end-of-life vehicle legislation living up to expectations? Assessing the impact of the ELV Directive on 'green' innovation and vehicle recovery. Journal of Cleaner Production 15 (2007), 17-27.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) (2014): Diebstahl kaskoversicherter Pkw 1992-2013. http://www.gdv.de/2014/09/autodiebstahl-2013-alle-zahlen/#Kfz-Statistik%20gesamt (aufgerufen am 18.02.2016).

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) (2015a): Kurzinput beim Expertenworkshop zum Projekt „Verbleib von Altfahrzeugen" am 24.04.2015 im Umweltbundesamt in Dessau.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) (2015b): Pers. Komm. mit GDV im September 2015.

GHK/ BioIS (2006): A study to examine the benefits of the End of Life Vehicles Directive and the costs and benefits of a revision of the 2015 targets for recycling, re-use and recovery under the ELC Directive. Final Report to DG Environment.

Giesberts, L. (1998): Kreislaufwirtschaft Altauto: Altautoverordnung und freiwillige Selbstverpflichtung; Rechtsfragen und praktische Umsetzung. Berlin.

Giesberts, L.; Hilf, M. (1998): Neue Instrumente der Altautoentsorgung. NVwZ 1998, 1158.

Giesberts, L.; Reinhardt, M. (Hrsg.) (2015): Beck´scher Online-Kommentar Umweltrecht, Stand 38. Ed. 01.10.2015. München.

Go, T. F.; Wahab, D. A.; Rahman, M. N.; Ramli, R.; Azhari, C. H. (2011): Disassemblability of end-of-life vehicle: a critical review of evaluation methods. Journal of Cleaner Production Volume 19, Issue 13, September 2011. 1536-1546.

Gola, P.; Klug, C.; Körffer, B. (2010): § 29 BDSG. In: Gola, P; Schomerus, R. (Hrsg.):BDSG. 10. Aufl., München.

Häberle, P. (2016): § 3 KrWG. In: Erbs, G.; Kohlhaas, M. (Hrsg.): Strafrechtliche Nebengesetze. 210. Auflage. C. H. Beck. München.

Halbgewächs, R. (2008): Der merkantile Minderwert bei älteren Fahrzeugen. NZV 2008, 125.

Hamm, H. (2016): Pers. Komm. mit Hamm (ecar) beim Workshop zum Verwertungsnachweis am 29.02.2016.

Hammer, W.-H. (2006): Zur Einbeziehung der Restwertbörsen im Totalschadenfall. DS 2006, 52.

Handelskammer Hamburg (Hrsg.) (o. J.): Intrastat-Meldungen bei innergemeinschaftlichen Warenbewegungen 2013. https://www.hk24.de/produktmarken/beratung-service/recht_und_steuern/steuerrecht/umsatzsteuer_mehrwertsteuer/umsatzsteuer_mehrwertsteuer_international/intrastat/1167654 (aufgerufen am 13.02.2015).

Heise (2009): Abwrack-Betrug, http://www.heise.de/autos/artikel/Abwrack-Betrug-Massendelikt-oder-Sommerloch-Aufreger-460103.html, (aufgerufen am 07.09.2016).

Hentschel, P.; König, P.; Dauer, P. (2015): Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage. München.

Henzler, O.; Pfohl, M. (2004): Der unerlaubte Betrieb von Anlagen zur Lagerung und Behandlung von ausgedienten Kraftfahrzeugen. Wistra 2004, 331-335.

Hering, S. (2013): Unternehmen und Behörden in der Konfliktsituation Umweltschutz: Spieltheoretische und empirische Analyse für die Bundesrepublik Deutschland. Berlin.

Hochtaunuskreis (2015): Verbleibserklärung. http://www.hochtaunuskreis.de/htkmedia/B%C3%BCrgerservice/Formulare/40_30_10+Kfz_Zulassung/Au%C3%9Ferbetriebsetzung+eines+Fahrzeuges/Verbleibserkl%C3%A4rung.pdf (aufgerufen am 22.11.2015).

Hofmann, E. (2015): KrWG § 7. In: Giesberts; L.; Reinhardt, M. (Hrsg.): Beck´scher Online-Kommentar Umweltrecht, Stand 38. Ed. 01.10.2015. München.

Höpfner, D., Hanusch, J., Lambrecht, U. (2009): Abwrackprämie und Umwelt – eine erste Bilanz - Studie im Auftrag des BMUB. Bonn.

Hoppe, A. (2016): Vortrag beim Expertenworkshop zum UBA-Forschungsprojekt „Verbleib von Altfahrzeugen" „Perspektiven für eine praxistaugliche Abgrenzung von Gebraucht- und Altfahrzeugen" am 21.03.2016 in Berlin.

IHK Hochrhein-Bodensee (o. J.): Warenverkehrsbescheinigungen EUR.1 und A.TR.. http://www.konstanz.ihk.de/international/Import-und-Export/zoll_warenursprung/ursprung/Warenverkehrsbescheinigung_A_TR_und_EUR_1/1675136 (aufgerufen am 07.09.2016).

IHK Stuttgart (o. J.): Vereinfachte Verfahren bei der Ausfuhr. https://www.stuttgart.ihk24.de/Fuer-Unternehmen/international/import_export/Zollverfahren/Vereinfachte_Verfahren/675286 (aufgerufen am 07.09.2016).

Institut pro Verejnou Správu Praha (IVS) (o. J.): Czech Point. Registrú částníků provozu M http://www.zdarns.cz/kurzy/maisoh.pdf (aufgerufen am: 11.10.2016).

Janzen, H.-G. (2012): Atlas-Verfahren: Die Codierungen 9DEG und 9DEH gibt es nicht mehr. IWW-Informationsdienste 11/2012, 12. http://www.iww.de/asr/steuern-und-abgaben/ausfuhrlieferungen-atlas-verfahren-die-codierungen-9deg-und-9deh-gibt-es-nicht-mehr-f61197 (aufgerufen am 13.02.2015).

Kfz-Zulassungsstelle Bad Dürkheim (2016): Pers. Komm. mit Kfz-Zulassungsstelle Bad Dürkheim am 17.02.2016.

Kfz-Zulassungsstelle Kaiserslautern (2016): Pers. Komm. mit Kfz-Zulassungsstelle Kaiserslautern am 20.01.2016.

Kfz-Zulassungsstelle Westerwaldkreis (2016): Pers. Komm. mit Kfz-Zulassungsstelle Westerwaldkreis am 02.09.2016.

Kilthau, K. (BMVI) (2016): Aussagen im Rahmen des Expertenworkshops des UBA zum Thema „Verwertungsnachweis“ am 29.02.2016 in Berlin.

Kitagawa, K. (o.J.): Automobile Recycling in Europe, Japan & North America. http://www.inecc.gob.mx/descargas/dgcenica/2011_09_09_kkitagawa.pdf (aufgerufen am 02.05.2016).

Knode, M. (2015): Pers. Komm. mit Knode (retek) am 01.12.2015.

Köck, W. (1990): Abfallvermeidung durch kommunale Verpackungsabgaben. Taunusstein.

Köhler und Klett Rechtsanwälte (2010): zit. bei Institut für Wirtschaft und Umwelt e.V., 02.05.2010. http://www.iwu-ev.de/service/wissenswertes/53-rechtsprechung-zum-beginn-der-abfalleigenschaft-bei-altfahrzeugen (aufgerufen am 10.02.2015).

Kohlmeyer, R. (2015a): Persönliche Kommunikation beim Auftakttreffen zum UFOPLAN-Vorhaben Altfahrzeug-Monitoring am 08.10.2015.

Kopp, A. (2003): Altfahrzeug-Gesetz. Zu Artikel 4 Änderung der StVZO. 1. Auflage, Baden-Baden.

Kopp-Assenmacher, S.; Glass, C. (2010): Das Ende der Abfalleigenschaft bei Gebrauchtteilen aus Altfahrzeugen. AbfallR 05/2010, 228-234.

Kopp-Assenmacher, S.; Schwartz, F. (2015): § 3 KrWG. In: Kopp-Assenmacher, Stefan (Hrsg.): KrWG. Berlin.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2013a): Suchvermerke im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR). Stand 03/2013. http://www.kba.de/DE/ZentraleRegister/ZFZR/Fachartikel/Suchvermerke_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (aufgerufen am 07.09.2016).

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2013b): Arbeitsstatistik zu Mengenangaben über Wiederanmeldungen von Gebrauchtfahrzeugen im Ausland. Persönliche Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes an das BMUB vom 26.03.2010, 14.04.2010, 04.03.2011, 27.02.2012 und 19.02.2013, zit. in . BMUB/UBA (Hrsg.), Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland im Jahr 2012. Berlin, http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Abfallwirtschaft/jahresbericht_altfahrzeug_2012_bf.pdf (aufgerufen am 13.02.2015).

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2013c): Fachartikel REGINA. http://www.kba.de/DE/ZentraleRegister/ZFZR/Fachartikel/Regina_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (aufgerufen am 23.02.2015).

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2014): Löschungen in den Jahren 1955 bis 2006 und Außerbetriebsetzungen in den Jahren 2007 bis 2014 nach Fahrzeugklassen. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Ausserbetriebsetzungen/Fahrzeugklassen Aufbauarten/a_fzkl_zeitreihe.html?nn=664274 (aufgerufen am 17.02.2016).

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2015): pers. Komm. Herr Heinzmann KBA vom 28.10.2015

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2015a): Workshop beim KBA am 08.04.2015 in Flensburg.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2015b): Pers. Komm. mit KBA am 11.06.2015.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2015c): Heinzmann, H. J.: Persönliche Kommunikation am 28.10.2015.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2015d): Heinzmann, H. J.: Persönliche Kommunikation am 16.04.2015

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2016): Ergebnisse der Auswertung ‚Altfahrzeuge'. Auftragsarbeit des KBA für Ökopol zur Berechnung des Anteils der endgültigen Außerbetriebsetzungen. Nicht veröffentlicht.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2016a): Pers. Komm. vom 29.01.2016

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2016b): Pers. Komm. vom 09.03.2016

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2016c): KBA per. Komm. im Zeitraum vom 09.03.2016 bis 11.03.2016

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (o. J. a): Löschungen in den Jahren 1955 bis 2006 und Außerbetriebsetzungen in den Jahren 2007 bis 2014 nach Fahrzeugklassen. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Ausserbetriebsetzungen/Fahrzeugklassen Aufbauarten/a_fzkl_zeitreihe.html?nn=664274 (aufgerufen am 02.05.2015).

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (o. J. h): Bestand am 1. Januar 2013 nach Fahrzeugklassen. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2013/2013_b_fzkl_eckdaten_absolut.html?nn=793846 (aufgerufen am: 13.10.2016).

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (o. J. b): Außerbetriebsetzungen, o. J.. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Ausserbetriebsetzungen/ausserbetriebsetzungen_node.html (aufgerufen am 13.02.2015).

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (o. J. c): Außerbetriebsetzungen von Lkw im Jahr 2013 nach zulässiger Gesamtmasse. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Ausserbetriebsetzungen/Groessenklassen/2013/2013_a_groessenklassen_lkw_dusl_absolut.html?nn=1173374 (aufgerufen am: 13.10.2016).

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (o. J. d): Neuzulassungen. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/neuzulassungen_node.html (aufgerufen am: 13.10.2016)

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (o. J. e): Bestand. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html (aufgerufen am: 13.10.2016).

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (o. J. f): Neuzulassungen im Jahr 2013 nach Fahrzeugklassen. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/FahrzeugklassenAufbauarten/2013/2013_n_fzkl_eckdaten_absolut.html?nn=1129100 (aufgerufen am: 13.10.2016).

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (o. J. g): Bestand am 1. Januar 2014 nach Fahrzeugklassen. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2014/2014_b_fzkl_eckdaten_absolut.html?nn=1133542 (aufgerufen am: 13.10.2016).

Kramarík (2015): Persönliche Kommunikation mit Ministry of Finance, Customs, Tschechien, am 15.10.2015.

Krell, P. (2011): Das Verschenken eines nicht mehr fahrbereiten Altfahrzeugs und der objektive Tatbestand des § 326 I Nr. 4a StGB. NuR 2011, 487

Kropp, O. (2012): Der Begriff der „nicht unerheblichen Menge" in § 326 Abs. 2 Nr. 1 StGB. AbfallR 2/2012, 60-65.

KSM (Hrsg.) (o. J.): Wir zeigen, wie der Auto Export funktioniert. https://www.kurzzeitkennzeichen-versicherung.net/ratgeber/auto-export (aufgerufen am 14.02.2015).

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) (2011): Handlungsanleitung zur guten Arbeitspraxis „Tätigkeiten mit Gefahrstoffen beim Recycling von Kraftfahrzeugen". Karlsruhe. http://www.bvse.de/pdf/oeffentlich/Schrott/Wie_geht_das/Kfz-Recycling_Handlungsanleitung.pdf. (aufgerufen am 22.11.2015).

Landesbeauftragte für den Datenschutz (Hrsg.): Datenschutzrechtliche Hinweise zum HIS (Stand 1.6.2012). https://fragdenstaat.de/files/foi/6310/2012-10-26-ld-bw-gesamt.pdf. (aufgerufen am 22.11.2015).

Ledwig, T. (BMVI) (2016): Aussagen im Rahmen der zweiten Beiratssitzung des Projekts „Verbleib von Altfahrzeugen" am 29.04.2016 im Umweltbundesamt in Berlin.

Lindhqvist, T.; Lifset, R. (1998): Getting the goal right: EPR and DfE. Journal of Industrial Ecology, 2 (1) (Winter), S. 6-8.

Linke, K. (2016): pers. Komm. Herr Linke GDV am 14.03.2016 sowie während des Workshop zum Thema „Abgrenzung Alt-/Gebrauchtfahrzeug“ am 21.03.2016 in Berlin

Litauischer Zoll (2016): Pers. Komm. mit dem litauischen Zoll am 07.01.2016.

Livora (2015): Persönliche Kommunikation mit Ministry of the Environment (ELV takeback), Tschechien am 16.10.2015.

Lohse, J.; Sander, K. (2000): Stellungnahme zum ersten Monitoringbericht der ARGE Altauto im Auftrag des Umweltbundesamtes. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3137.pdf (aufgerufen am 13.02.2015).

Löw, S. (BMLFUW) (2016): Gebrauchtfahrzeuge –Altfahrzeuge Abgrenzung bei inländischer Nutzung/Verwertung - Situation in Österreich. Vortrag im Rahmen eines Expertenworkshops des UBA am 21.03.2016 in Berlin.

Luther, M. (2016): Vollzugspraxis aus der Schweiz. Vortrag im Rahmen eines Expertenworkshops des UBA am 21.03.2016 in Berlin.

Manhart, J. (2015): Persönliche Kommunikation mit Ministry of the Environment (Director Waste Management) Tschechien am 16.10.2015.

Mas-Alique, P.; Muñoz-Jiménez, D. (2012): A Look at the Spanish end of Life Vehicles Management. Current Status and Improvement Proposals. Rev. 2 del 9/ene/2012, Pag. 1/ 10 Publicaciones DYNA SL -- c) Mazarredo nº69 -4º. Bilbao.

Meffert, R. (2010): Illegaler Export von Altgeräten und Altfahrzeugen. In: Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung Rheinland Pfalz (Hrsg.): Expertengespräch „Effiziente Nutzung metallischer Sekundärrohstoffe“. 23. Februar 2010. MUFV Mainz (aktuelle Bezeichnung: MULEWF). http://www.mwkel.rlp.de/Kreislaufwirtschaft/Abfallwirtschaft/Veranstaltungen/Effiziente-Nutzung-metallischer-Sekundaerrohstoffe/binarywriterservlet?imgUid=0f630ad2-f347-4131-886f-62465e1df7d1&uBasVariant=11111111-1111-1111-1111-111111111111 (aufgerufen am 10.02.2015, nicht mehr abrufbar).

Mehlhart, G. et al. (2011): European second-hand car market analysis. Final Report. Contract Number No. 07.0307/2009/549021/SER/C5 European Commission - DG Climate Action.

Merz, C.; Mehlhart, G. (2011): Import und Export von Gebrauchtfahrzeugen in Europa -- Manuskript --,Darmstadt. 2011. www.oeko.de/oekodoc/1448/2012-031-de.pdf (aufgerufen am: 24.10.2016).

Merz, C.; Mehlhart, G. (2012): Import und Export von Gebrauchtfahrzeugen in Europa. Manuskript im Auftrag des Öko-Institut e.V., Darmstadt 2012. http://www.oeko.de/oekodoc/1448/2012-031-de.pdf (aufgerufen am 08.02.2015).

Meßerschmidt, K. (1986): Umweltabgaben als Rechtsproblem. Berlin.

Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l‘Energie (2015): Fight against illegal sites and activities – what’s at stake. LaDefense, 2015.

Ministerio de la Presidencia (2003): Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil. BOE núm. 3, de 3 de enero de 2003, S. 185 – 191. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2003-92 (aufgerufen am 02.05.2016).

Ministerio de Medio Ambiente (2001): Resolucion de 25 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de agosto de 2001, por el que se aprueba el Plan Nacional de Vehículos al final de su vida útil (2001-2006). http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2001-19205 (aufgerufen am 02.05.2016).

Ministerio de Medio Ambiente (2009): Resolución de 20 de enero de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan Nacional Integrado de Residuos para el período 2008- 2015. https://www.boe.es/boe/dias/2009/02/26/pdfs/BOE-A-2009-3243.pdf (aufgerufen am 02.05.2016).

Ministerium für Umwelt, Klima und Energie Baden-Württemberg (Hrsg.) (o. J.): Betrieblicher Umweltschutz in Baden-Württemberg, http://www.bubw.de/?lvl=1853 (aufgerufen am 07.02.2015).

Mobile.de (2015): Kurzinput beim Expertenworkshop zum Projekt „Verbleib von Altfahrzeugen“ am 24.04.2015 im Umweltbundesamt in Dessau.

Möller, H.-J. (2015): Pers. Komm. mit Herrn Möller (GAA Hildesheim) Oktober 2015.

Nedelka (2015): Persönliche Kommunikation mit Autovrakovište AUTO-EXTRA am 15.10.2015.

Niederländischer Zoll (2016): Pers. Komm. mit dem niederländischen Zoll am 18.05.2016 und 25.05.2016

Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall mbH (1994): Studie über die abfallwirtschaftliche Beurteilung von Kfz-Werkstätten in Niedersachsen. Hannover.

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (2012): Gewässerschutz Mineralölhaltiges Abwasser; Vollzugshinweise für Behörden und Informationen für Betriebe. http://www.nlwkn.niedersachsen.de/download/74163/Vollzugshinweise_mineraloelhaltiges_Abwasser.pdf (aufgerufen am 20.02.2015).

Nieskoven, G. (2011): Exportumsätze: BMF plant bedeutsame Änderungen beim Buch- und Belegnachweis. Praxis Internationale Steuerberatung. Ausgabe 11/2011, S. 287. http://www.iww.de/index.cfm?pid=1314&pk=149977&spid=1296&spk=10&sfk=40 (aufgerufen am 05.02.2015).

Nugel, M. (2015): Smart Repair zur Schadensbeseitigung. NZV 2015, 12.

Oehlmann, C.; Seifert, U. (2013): Die europäische Abfallverbringungsverordnung im Spannungsfeld rohstoff- und umweltpolitischer Ansprüche. AbfallR 2013, 198-207.

Öko-Institut (2007): Verbesserung der Edelmetallkreisläufe: Analyse der Exportströme von Gebraucht-Pkw und –Elektro(nik)geräten am Hamburger Hafen. Forschungsprojekt im Auftrag des Umweltbundesamtes. http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3199.pdf (aufgerufen am 02.06.2015).

Öko-Institut (2011a): Import und Export von Gebrauchtfahrzeugen in Europa (Manuskript). http://www.oeko.de/oekodoc/1448/2012-031-de.pdf (aufgerufen am 03.06.2015).

Öko-Institut (2011b): European second-hand car market analysis. Final Report. http://www.oeko.de/oekodoc/1114/2011-005-en.pdf (aufgerufen am 02.06.2015).

Pajer, M. (2015): Persönliche Kommunikation mit CEBIA am 16.10.2015.

Polnischer Zoll (2016): Pers. Komm. mit dem polnischen Zoll am 26.02.2016.

Port Authority Antwerpen (2015): Persönliche Kommunikation mit Herrn Pegg (Senior Adviser) am 30.03.2015.

Prelle, R. (2010): Abfallrechtliche Produktverantwortung. ZUR 2010, 512.

Queitsch, P. (2013): Kommentierung zu § 20 KrWG, in: Schmehl, Arndt (Hrsg.), GK-KrWG, Köln.

Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) (2015): Vortrag im Rahmen eines Workshops des UBA am 7.10.2015 in Berlin.

Sachverständigenrat für Umweltfragen (2007): Umweltverwaltungen unter Reformdruck. Sondergutachten, Wiesbaden 2007. http://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2007_SG_Umweltverwaltungen_unter_Reformdruck_Buch.pdf?__blob=publicationFile (aufgerufen am 22.11.2015).

Sakai, S.; Yoshida, H.; Hiratsuka, J. (2014): An international comparative study of end-of-life vehicle (ELV) recycling systems. J Mater Cycles Waste Manag 16 (2014), 1-20.

Sander, K.; Holzhauer, R.; Rödig, L.; Zwisele, B.; Wagner, L.; Baberg, L.; Spiecker, T.; Winterstein, M. (2016): Evaluierung und Fortschreibung der Methodik zur Ermittlung der Altfahrzeugverwertungsquoten durch Schredderversuche unter der EG-Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG“, Umweltforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) Forschungskennzahl 3715 33 305 0. Veröffentlichung geplant für 2016.

Schenk, M. (1998): Altautomobilrecycling: Technisch-ökonomische Zusammenhänge und wirtschaftspolitische Implikationen. Diss. Darmstadt. Wiesbaden.

Schilling, S. (2011): Steigerung der Ressourceneffizienz durch effiziente Kontrollen von Abfallverbringungen. Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes. FKZ 3709 33 311, Texte 58/2011. Ökopol-Institut. Hamburg. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/3709_33_311_bf.pdf aufgerufen am 07.09.2016).

Schink, A.; Krappel, T. (2012): § 3. In: Schink, A; Versteyl, A. (Hrsg.) (2012): Kommentar zum Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG). Lexxion Verlagsgesellschaft.

Schmehl, A. (Hrsg.) (2013): Gemeinschaftskommentar zum Kreislaufwirtschaftsgesetz (GK-KrWG), Köln.

Scholz AG (2015a): Persönliche Kommunikation am 16.10.2015.

Scholz AG (2015b): Pers. Komm. am 25.11.2015 und 27.11.2015.

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen (Hrsg.) (2014): Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) am 06.02.2014: Zuständigkeiten der Polizei im Lande Bremen für die grenzüberschreitende Abfalltransportkontrolle. Bericht zum Antrag der Fraktionen B 90/ Die Grünen und SPD„ Transport von Abfällen über Bremer Häfen effektiver kontrollieren, 27.01.2014. http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/BdV_L_Abfalltransporte_Endf.pdf (aufgerufen am 02.02.2015).

Sermond, P. (2005): Anmerkung zu LG Koblenz, Urt. v. 29.09.2004, 12 S 123/04, DS 2005, 39.

Stadt Berlin (o. J.): Kraftfahrzeug außer Betrieb setzen am Standort Kfz-Zulassungsbehörde-Friedr.-Kreuzberg. https://service.berlin.de/dienstleistung/120877/standort/121364/ (aufgerufen am 24.01.2016).

Stadt Hamburg (2009): Merkblatt Gebrauchtwagen-Export über den Hamburger Hafen. http://www.hamburg.de/contentblob/1447964/data/merkblatt-gebrauchtwagen-export.pdf (aufgerufen am 20.05.2015).

Stadt Hamburg (o. J.): Abmeldung. http://www.hamburg.de/lbv-abmelden/ (aufgerufen am 24.01.2016).

Stadtamt Bremen (o. J.): Kraftfahrzeug abmelden (Außerbetriebsetzung). http://www.stadtamt.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen128.c.110328.de&asl=bremen116.c.6141.de (aufgerufen am 24.01.2016).

Štástný (2015): Persönliche Kommunikation mit Autovrakoviste Hejtmánka am 16.10.2015.

Statistik Austria (2016): Pers. Komm. am 25.10.2016.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2014a): Persönliche Kommunikation am 01.07.2014.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2014b): Außenhandel. Qualitätsbericht. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Qualitaetsberichte/Aussenhandel/QualitaetsberichtAussenhandel.pdf?__blob=publicationFile (aufgerufen am 10.06.2015).

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2015a): Pers. Komm. mit Hr. Mohr am 08.05.2015 in Hamburg.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2015b): Kapitel 87 Zugmaschinen, Kraftwagen, Krafträder, Fahrräder und andere nicht schienengebundene Landfahrzeuge, Teile davon und Zubehör. https://www.destatis.de/DE/Methoden/Klassifikationen/Aussenhandel/Kap87.pdf;jsessionid=4116238E7E4E2AE188D2D384FD1F9411.cae4?__blob=publicationFile (aufgerufen am 23.02.2015).

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2015c): Aus- und Einfuhr (Außenhandel): Tabelle 51000-0016, Deutschland, Jahre, Ware (6-/8-Steller), Länder. https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/link/tabellen/51000*, (zuletzt abgerufen am: 23.11.2016).

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2015d): Umwelt. Abfallentsorgung 2013. Fachserie 19. Reihe 1. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Umweltstatistische Erhebungen/Abfallwirtschaft/Abfallentsorgung2190100137004.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt abgerufen am: 12.03.2016).

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2015e): Pers. Komm. am 12.11.2015.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2015f): Pers. Komm. am 27.11.2015.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2016a): Pers. Komm. mit Destatis am 23.06.2016.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hrsg.) (2013): Warenverzeichnis Außenhandelsstatistik 8-Steller, Länderverzeichnis, Daten für 2012, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (o. J.): Außenhandel. https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesamtwirtschaftUmwelt/Aussenhandel/Aussenhandel.html (aufgerufen am: 13.10.2016).

Struktur- und Genehmigungsdirektionen Nord und Süd Rheinland-Pfalz (2011): Planungshinweise Kraftfahrzeugwerkstätten“, Juni 2011. http://www.sgdsued.rlp.de/icc/Internet/med/767/76770c72-24bb-4131-c297-f711072e13d6,11111111-1111-1111-1111-111111111111.pdf (aufgerufen am 21.02.2015).

Timmers, H.; Niemeijer, F. (2015): Erläuterungen im Rahmen des Expertenworkshops „Whereabouts of End-of-life vehicles – expert workshop on the situation in the Netherlands“ am 07.10.2015 im Umweltbundesamt Berlin.

Trentmann, C. (2014): Die behördliche Entstempelung von KfZ-Kennzeichen – „keine bloße Formsache“. NZV 2014, 298-302.

TSR Recycling GmbH (2015a): Pers. Komm. am 25.11.2015 und 27.11.2015.

TSR Recycling GmbH (2015b): Pers. Komm. am 19.11.2015.

Umweltbundesamt (UBA) (2013): Grenzüberschreitende Verbringung von zustimmungspflichten Abfällen 2013– Export. http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/dokumente/ustatg2013-export_2.pdf (aufgerufen am 09.06.2015).

Umweltbundesamt (UBA) (2015): Persönliche Mitteilung des Umweltbundesamts im Mai 2015.

Umweltbundesamt Österreich GmbH (2010): End of life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach. Study on behalf of the European Parliament´s Committee on Environment, Public Health and Food Safety.

University of Buckingham (2013): The Used Car Market Report 2013. www.bcamarketplaceplc.com/~/media/Files/B/BCA/documents/bca-2013-used-car-market-report.pdf (aufgerufen am 11.11.2015).

Verband Deutscher Automobilhersteller (VDA) (Hrsg.) (2016): Datenschutzrechtliche Aspekte bei der Nutzung vernetzter und nicht vernetzter Fahrzeuge. Presserklärung. Berlin/Schwerin. 26. Januar 2016. https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20160126-datenschutzrechtliche-aspekte-bei-der-nutzung-vernetzter-und-nicht-vernetzter-fahrzeuge.html. (aufgerufen am25.05.2016).

Versteyl, L.-A. (2012): Kommentierung zu § 3 KrWG. In: Versteyl, L.-A.; Mann, T.; Schomerus, T. (Hrsg.): KrWG. 3. Aufl., München.

Wallau, F. (2013): Kreislaufwirtschaftssystem Altauto: Eine empirische Analyse der Akteure und Märkte der Altautoverwertung in Deutschland, Berlin.

Wallau, F. (o.J.): Vier Finanzierungsmodelle zur Altautoentsorgung in ausgewählten europäischen Ländern. http://wko.at/up/Alt-Pkw-FinanzierungsstudieBRD2.pdf (aufgerufen am 22.11.2015).

Wasserschutzpolizei (WSP) (2015): Persönliche Kommunikation am 29.04.15.

Weerth, C. (2015): Art. 161 ZK. In: Wolffgang, H.-M.; Simonsen, S.; Rogmann, A. (Hrsg.): AWR-Kommentar Online. Kommentar für das gesamte Außenwirtschaftsrecht, Köln.

Weidemann, C.; Neun, A. (2004): Zum Ende der Abfalleigenschaft von Bauteilen aus (Elektro- und elektronik-) Altgeräten und Altfahrzeugen. NuR 2004, 97-105.

Wellner, W. (2012): Typische Fallgestaltungen bei der Abrechnung von Kfz-Schäden. NJW 2012, 7.

Wendt, R. (1975): Die Gebühr als Lenkungsmittel. Heidelberg.

Wilts, H.; Bringezu S.; Bleischwitz, R.; Lucas, R.; Wittmer, D. (2011): Challenges of metal recycling and an international covenant as possible instrument of a globally extended producer responsibility. Waste Manag Res 29 (2011), 902-910.

Wittek, L. (2014): StGB § 326. In: Heintschel-Heinegg, B. (Hrsg.): BeckOK StGB. Stand: 10.11.2014.

Wöhrl, S. (2016): Vortrag des VDA beim Expertenworkshop „Abgrenzung von Gebraucht- und Altfahrzeugen“ im Forschungsprojekt des UBA „Verbleib von Altfahrzeugen“ am 21.03.2016 in Berlin.

Wolf, J. (2016): § 3 KrWG. In: Giesberts, L.; Reinhardt, M. (Hrsg.): Beck´scher OK Umweltrecht. KrWG. C. H. Beck.

Wortmann, F.-W. (2010): Die Rechtsprechung des BGH zur Kfz-Schadensermittlung. DS 2010, 296.

Zoll (2013): Zoll stoppt illegalen Abfalltransport. Pressemitteilung vom 19. Juli 2013. http://www.zoll.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Sonstiges/2013/z14_abfall.html;jsessionid=190CD24B9BD2990952E1E3CE7F049E8C.live0492?nn=20458 (aufgerufen am: 16.02.2016).

Zoll (Hrsg.) (2014): Verfahrensanweisung zum IT-Verfahren ATLAS (Stand: Mai 2014). http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/ATLAS/ATLAS-Publikationen/Verfahrensanweisung/verfahrensanweisung_node.html (aufgerufen am 01.02.2015).

Zoll (o. J. a): Außenhandelsstatistik. http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Aussenwirtschaft-Bargeldverkehr/Aussenhandelsstatistik/aussenhandelsstatistik_node.html;jsessionid=235118A7B24D6B42DFFDC11D99258F22 (aufgerufen am 10.06.2015).#

Zoll (o. J. b): Allgemeines Besteuerungsverfahren, http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verkehrsteuern/Kraftfahrzeugsteuer/Verfahren/verfahren_node.html (aufgerufen am 17.01.2015).

Zoll (o. J. c): Ausfuhr von Kraftfahrzeugen durch Privatpersonen. http://www.zoll.de/DE/Privatpersonen/Reisen/Reisen-nach-Deutschland-aus-einem-nicht-eu-Staat/Zoll-und-Steuern/Kauf-von-Kraftfahrzeugen/kauf-von-kraftfahrzeugen_node.html (aufgerufen am 03.01.2016).

Zoll (o. J. d): Passive Veredelung. http://www.zoll.de/DE/Unternehmen/Warenverkehr/Einfuhr-aus-einem-Nicht-EU-Staat/Verfahren/Passive-Veredelung/passive-veredelung.html (aufgerufen am 07.09.2016).

Zoll (o. J. e): Zugelassener Ausführer. http://www.zoll.de/DE/Unternehmen/Warenverkehr/Ausfuhr-in-einen-Nicht-EU-Staat/Verfahren/Verfahrenserleichterungen/Zugelassener-Ausfuehrer/zugelassener-ausfuehrer_node.html (aufgerufen am 01.02.2015).

Zweites Deutsches Fernsehen (ZDF) (2015): Schrottexport: Autoschiebern auf der Spur. Beitrag im ZDF-Magazin „Frontal 21“ am 31.03.2015. https://www.youtube.com/watch?v=-Eryf7Negtg (aufgerufen am 07.09.2016).

Tabelle 78: Auflistung empirischer Quellen

Institution	Art der Erhebung	Datum	Ort
Antwerpen Port Authority	Vor-Ort-Gespräch	30.03.2015	Antwerpen
Autovrakoviště AUTO-EXTRA	Vor-Ort-Gespräch	15.10.2015.	Prag
Autovrakoviste Hejtmánka	Vor-Ort-Gespräch	16.10.2015.	Prag
Belgischer Zoll, Abteilung General Administration of Customs and Excise	Emailkommunikation	23.10.2015	-
Bundesfinanzdirektion Nord, Abteilung Zentrale Facheinheit	Vor-Ort-Gespräch	18.11.2015	Hamburg
Bundeskriminalamt	Emailkommunikation	06.05.2016	-
CEBIA Tschechien	Vor-Ort-Gespräch	16.10.2015.	Prag
Destatis	Vor-Ort-Gespräch	08.05.2015	Hamburg
Destatis	Emailkommunikation	12.11.2015	-
Destatis	Telefonat	23.06.2016	-
Diverse anerkannte Demontagebetriebe in Deutschland	Vor-Ort-Gespräch	Zwischen April und Mai 2015 und zwischen Dezember 2015 und März 2016	Diverse
Ecar	Telefonat	Mehrfach im Projektzeit-raum	
Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim	Telefonat	Juli 2015	
Kraftfahrt-Bundesamt	Workshop	08.04.2015	Flensburg
Kraftfahrt-Bundesamt	Emailkommunikation	11.06.2015	-
Litauischer Zoll	Emailkommunikation	07.01.2016	-
Ministry of the Environment, Tschechien	Vor-Ort-Gespräch	16.10.2015	Prag
Ministry of the Environment (ELV takeback), Tschechien	Vor-Ort-Gespräch	16.10.2015	Prag
Ministry of Finance, Customs, Tschechien.	Vor-Ort-Gespräch	16.10.2015.	Prag
Ministry of Finance, Customs, Tschechien	Vor-Ort-Gespräch	15.10.2015.	Prag
Niederländischer Zoll	Emailkommunikation	18.05.2016; 25.05.2016	-
Polnischer Zoll	Emailkommunikation	26.02.2016	-
Retek AG	Telefonat	Mehrfach im Projektzeit-raum	
Scholz AG	Vor-Ort-Gespräch	16.10.2015	Prag
Scholz AG	Emailkommunikation	27.11.2015	-

Sechs Akteure des Hamburger Gebrauchtfahrzeugexportgeschäfts (Spediteure, Terminalbetreiber, Reedereien)	Leitfadenbasierte Interviews	Zwischen August und Oktober 2015	Hamburg
TSR Recycling GmbH	Emailkommunikation	19.11.2015	-
TSR Recycling GmbH	Emailkommunikation	25.11.2015	-
Wasserschutzpolizei Hamburg	Vor-Ort-Gespräch	29.04.2015	Hamburg
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe	Vor-Ort-Gespräch	11.01.2016	Hamburg

Tabelle 79: Übersicht über im Projekt durchgeführte Workshops

Workshop	Datum	Ort
Behördentreffen	14.04.2015	UBA, Dessau
1. Beiratssitzung	23.04.2015	UBA, Dessau
1. Expertenworkshop „Daten“	24.04.2015	UBA, Dessau
Workshop zum Thema „Whereabouts of End-of-life vehicles – expert workshop on the situation in the Netherlands“	07.10.2015	UBA, Berlin
Workshop zum Thema „Verwertungsnachweis	29.02.2016	UBA, Berlin
Workshop zum Thema „Abgrenzung von Gebraucht-/Altfahrzeugen“	21.03.2016	UBA, Berlin
2. Beiratssitzung	29.04.2016	UBA, Berlin
Fachgespräch	15.06.2016	BMUB, Berlin

8 Anhang

8.1 Anhang 1: Verwendete Fragebögen bei Interviews mit Behörden und anerkannten Demontagebetrieben in Mitgliedstaaten

Für den Import von Gebrauchtfahrzeugen zuständige Behörden:

Block 1: Einleitung (5 Minuten)

- Vorstellung des Projekts sowie der eigenen Person
- Erläuterungen zur Durchführung des Interviews in Bezug auf Vertraulichkeit, Dauer und Gliederung

Block 2: Allgemeine Situation im Umgang mit Altfahrzeugen (25 Minuten)

- Eröffnungsfrage: Einschätzung zur Umsetzung der Altauto-Richtlinie 2000/53/EG
- Einschätzung zur Qualität der Behandlung von Altfahrzeugen, notwendige Zertifizierungen
- Institutionelle Zuständigkeiten für Anmeldung/ Abmeldung sowie Import/ Export
- Verfahren zur Nachweisführung bei Außerbetriebssetzung der Fahrzeuge sowie Anmeldung von Gebrauchtfahrzeugen
- Wertschwellen bei der Erfassung von Importen/ Exporten von Fahrzeugen
- Abgrenzung von Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug
- Kontrollen an Grenzen, insb. Häfen, und Transitrouten
- Relevante Kosten für Verbraucher, Importeure/ Exporteure, Behandler

Block 3: Konkrete Situation mit Blick auf den Verbleib von Fahrzeugen aus Deutschland (25 Minuten)

- Einschätzung zum Vergleich KBA-Daten/ Außenhandelsstatistik
- Einschätzung zur Vollständigkeit der REGINA-Meldungen an Deutschland
- Einschätzung zum Import (welche Fahrzeuge, welche Routen, welche Akteure)
- Einschätzung zum Verbleib mit Blick auf Transit-Exporte: finale Zielorte, Abnehmer, Routen
- Einschätzungen zum Verbleib mit Blick auf Behandlung im Inland: Ausschlachtungen, Verwertungswege für einzelne Fraktionen

Block 4: Abschluss (5 Minuten)

- aktuelle Themenschwerpunkte im jeweiligen Land
- weitere Informationsquellen, Unterlagen oder Ansprechpartner
- Rückfragen durch den Interviewpartner
- Dank und weiteres Vorgehen

Ausgewählte Demontagebetriebe:

Block 1: Einleitung (5 Minuten)

- Vorstellung des Projekts sowie der eigenen Person
- Erläuterungen zur Durchführung des Interviews in Bezug auf Vertraulichkeit, Dauer und Gliederung

Block 2: Allgemeine Situation im Umgang mit Altfahrzeugen (25 Minuten)

- Eröffnungsfrage: Wie kommt das Unternehmen an die im Betrieb behandelten Altfahrzeuge?
- Verfahren zur Nachweisführung bei Außerbetriebssetzung der Fahrzeuge sowie Anmeldung von Gebrauchtfahrzeugen
- Umgang der Behörden mit diesen Angaben, Evaluierung und Kontrolle
- Kriterien für Verschrottung und Ausschlachtung/ Entnahme von Ersatzteilen oder Export
- Hauptabnehmer für Schrott, Einzelteile oder Gebrauchtfahrzeuge

Block 3: Konkrete Situation mit Blick auf den Verbleib von Fahrzeugen aus Deutschland (25 Minuten)

- Einschätzung zum Import (welche Fahrzeuge, welche Routen, welche Akteure)
- Einschätzung zum Verbleib mit Blick auf Transit-Exporte: finale Zielorte, Abnehmer, Routen
- Einschätzungen zur Frage, welche Art von Betrieben oder welche Personen die Fahrzeuge aus Deutschland zerlegen (ich vermute, dass viele Fahrzeuge, die zerlegt werden nicht bei Demontagebetrieben zerlegt werden) siehe auch Fragebogen Demontagebetriebe Deutschland
- Einschätzungen zum Verbleib mit Blick auf Behandlung im Inland: Ausschlachtungen, Verwertungswege für einzelne Fraktionen

Block 4: Abschluss (5 Minuten)

- aktuelle Themenschwerpunkte im jeweiligen Land
- weitere Informationsquellen, Unterlagen oder Ansprechpartner
- Rückfragen durch den Interviewpartner
- Dank und weiteres Vorgehen

8.2 Anhang 2: Fragebogen zum Verbleib von (Alt)Fahrzeugen

Hintergrund

Jährlich werden in Deutschland rund 3 Millionen Pkw endgültig stillgelegt. Nach den vorliegenden statistischen Quellen sind knapp 500.000 davon Altfahrzeuge; rund 1 bis 1,5 Mio. werden als Gebrauchtwagen exportiert. Der Verbleib von jährlich ca. 1 Million der endgültig stillgelegten Pkw lässt sich statistisch nicht belegen. Daher verfolgt das Projekt „Verbleib von Altfahrzeugen“ das Ziel, die verschiedenen Ursachen der „statistischen Lücke“ zu untersuchen und Lösungen für eine Verbesserung der Datenlage zu entwickeln (siehe beigefügte Projektskizze).

Aus der Branche sind in letzter Zeit Hinweise gekommen, dass es Fälle gebe, in denen Fahrzeuge ohne Verwertungsnachweis außer Betrieb gesetzt und in einer nicht nach der Altfahrzeugverordnung zertifizierten Zerlegung in Deutschland ausgeschlachtet bzw. entsorgt würden. Die Einzelteile des Fahrzeugs würden z.B. als Ersatzteile verkauft (u.a. Online-Handel) oder exportiert.

Bitte um Unterstützung der Ursachensuche zur „statistischen Lücke“

Da sich nicht nach der Altfahrzeugverordnung zertifizierte Zerlegungen in den offiziellen Statistiken der statistischen Landesämter nicht widerspiegeln, möchten wir weitere Informationen, basierend auf persönlichen Erfahrungen und Einschätzungen aus der Praxis, erheben. Daher bitten wir Sie um Mithilfe durch die Beteiligung an der Umfrage. Hierbei geht es um Ihre Einschätzungen zur Mengenrelevanz und zu den Geschäftsmodellen. **Bitte achten Sie darauf, dass im Antwortbogen keine personen- oder unternehmensbezogenen Daten erkennbar sind, die Rückschlüsse auf Personen oder Unternehmen zulassen.** Deine Weitergabe Ihrer Angaben an den Auftraggeber Umweltbundesamt erfolgt ausschließlich in vollständig anonymisierter und zusammengefasster Form, bei der keine Möglichkeit für einen Rückschluss auf den Antwortenden und die betroffenen Betriebe besteht.

Mit der Beantwortung der Fragen können Sie helfen, Hinweise auf mögliche Ursachen für den „unbekannten Verbleib“ von Fahrzeugen zu geben, um anschließend praxisnahe Lösungen zu entwerfen, wie die Lücke verkleinert oder geschlossen werden kann.

Wir bitten Sie um Beantwortung bis zum ….

Am hilfreichsten ist eine vollständige Beantwortung, um einen möglichst umfassenden und repräsentativen Querschnitt zu erlangen. Aber auch Teilinformationen und persönliche Einschätzungen mit teilweise subjektivem Charakter helfen weiter.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an den Projektleiter Knut Sander (sander@oekopol.de, Tel.: 040 39 100 2-0), der auch die ausgefüllten Fragebögen entgegennimmt.

Die Fragen können Sie in den meisten Fällen durch Anklicken der Antwortkästchen ☐ beantworten. In älteren Versionen von WORD klappt das nicht. Bitte ersetzen Sie dann die jeweiligen Kästchen durch ein X.

Fragen

I. Nicht nach Altfahrzeugverordnung zertifizierte Zerlegung: Mengenrelevanz

1. Wie schätzen Sie die Situation in Ihrem Umfeld ein: Gibt es Betriebe oder Personen, die Autozerlegung betreiben, aber nicht als Demontagebetrieb zertifiziert (anerkannt) sind?

☐ 1 Zerleger ☐ 3 Zerleger ☐ mehr als 4 Zerleger ☐ Nicht bekannt

☐ 2 Zerleger ☐ 4 Zerleger

→ Bei Antwort „Nicht bekannt“ weiter mit Frage 10.

2. Welchen Fahrzeugdurchsatz haben die Ihnen bekannten Zerleger nach Ihrer Einschätzung?

(Sofern oben die Antwort „mehr als 4 Zerleger“ erfolgte, beantworten Sie bitte die folgenden Fragen für 4 Zerleger, bei denen Sie meinen, die Verhältnisse gut einschätzen zu können).

Geschätzter Durchsatz an Altfahrzeugen pro Jahr	Zerleger 1	Zerleger 2	Zerleger 3	Zerleger 4
1 bis 5	☐	☐	☐	☐
5 bis 25 (bis 2 pro Monat)	☐	☐	☐	☐
25 bis 50 (2 bis 4 pro Monat)	☐	☐	☐	☐
50 bis 150 (1 bis 3 pro Woche)	☐	☐	☐	☐
150 bis 250 (3 bis 5 pro Woche)	☐	☐	☐	☐
250 bis 500 (5 bis 10 pro Woche)	☐	☐	☐	☐
mehr als 500 (> 10 pro Woche)	☐	☐	☐	☐
Nicht bekannt	☐	☐	☐	☐

3. Im Jahr 2012 wurden in den anerkannten Demontagebetrieben 479.256 Altfahrzeuge verwertet. Wie schätzen Sie die Anzahl der Fahrzeuge ein, die jährlich in Deutschland in einer nicht nach der Altfahrzeugverordnung zertifizierten Zerlegung zerlegt werden?

Anzahl Fahrzeuge ☐

II. Nicht nach Altfahrzeugverordnung zertifizierte Zerlegung: Geschäftsmodelle

4. In welcher Art treten die Zerleger am Markt auf?

Betriebsart	Zerleger 1	Zerleger 2	Zerleger 3	Zerleger 4
Reparaturwerkstatt	☐	☐	☐	☐
Fahrzeughändler	☐	☐	☐	☐
Abschleppdienst	☐	☐	☐	☐
Schrotthändler	☐	☐	☐	☐
„Hinterhof“zerleger	☐	☐	☐	☐
Vorübergehende Aktivität, Aktivität an wechselnden Orten	☐	☐	☐	☐
Privatperson	☐	☐	☐	☐
Sonstiges: _____	☐	☐	☐	☐

5. Wie werben die Zerleger um Fahrzeuge?

Werbemedium	Zerleger 1	Zerleger 2	Zerleger 3	Zerleger 4
„Kärtchen“ an Fahrzeugscheiben	☐	☐	☐	☐
Lokale Presse	☐	☐	☐	☐
Gelbe Seiten	☐	☐	☐	☐
Suchanzeigen in Online-Portalen	☐	☐	☐	☐
Eigene Internetseite	☐	☐	☐	☐
Persönliche Kontakte	☐	☐	☐	☐
Sonstiges: _____	☐	☐	☐	☐

6. Woher beziehen nach Ihrer Einschätzung die Zerleger ihre Fahrzeuge?

Fahrzeugherkunft	Zerleger 1	Zerleger 2	Zerleger 3	Zerleger 4
Autohäuser	☐	☐	☐	☐
Gebrauchtwagenhändler	☐	☐	☐	☐
Automärkte	☐	☐	☐	☐
Werkstätten	☐	☐	☐	☐
über Restwertbörsen	☐	☐	☐	☐
Privatpersonen	☐	☐	☐	☐
Sonstiges Internet	☐	☐	☐	☐
Sonstiges: _____	☐	☐	☐	☐
Nicht bekannt	☐	☐	☐	☐

7. Wo treten die Zerleger bei der Fahrzeugbeschaffung zu Ihnen in Wettbewerb?

Ort des Wettbewerbs	Zerleger 1	Zerleger 2	Zerleger 3	Zerleger 4
Bei Autohäusern	☐	☐	☐	☐
Bei Gebrauchtwagenhändlern	☐	☐	☐	☐
Bei Automärkten	☐	☐	☐	☐
Bei Werkstätten	☐	☐	☐	☐
Bei Restwertbörsen	☐	☐	☐	☐
Bei Privatpersonen	☐	☐	☐	☐
Sonstiges Internet	☐	☐	☐	☐
Sonstiges: _____	☐	☐	☐	☐

III. Nicht nach Altfahrzeugverordnung zertifizierte Zerlegung: Absatz der Gebrauchtteile und Restkarossen

8. Über welche Kanäle werden die gewonnenen Gebrauchtteile nach Ihrer Einschätzung abgesetzt?

Absatzkanäle	Zerleger 1	Zerleger 2	Zerleger 3	Zerleger 4
Vor Ort-Verkauf	☐	☐	☐	☐
Internethandel	☐	☐	☐	☐
An Händler	☐	☐	☐	☐
Für Export	☐	☐	☐	☐
Sonstiges: _____	☐	☐	☐	☐
Nicht bekannt	☐	☐	☐	☐

9. Wohin geben die Zerleger nach Ihrer Einschätzung die Restkarossen bzw. Karosserieteile?

Absatzkanäle	Zerleger 1	Zerleger 2	Zerleger 3	Zerleger 4
An zertifizierten Demontagebetrieb	☐	☐	☐	☐
An Schredder	☐	☐	☐	☐
An Schrottscheren	☐	☐	☐	☐
An Schrotthändler	☐	☐	☐	☐
In den Export	☐	☐	☐	☐
Sonstiges: _____	☐	☐	☐	☐
Nicht bekannt	☐	☐	☐	☐

IV. Weitere Anregungen

10. Besteht aus Ihrer Sicht Verbesserungsbedarf und haben Sie Vorschläge?

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

11. Haben Sie sonstige Anregungen zu diesem Thema?

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Vielen Dank für Ihre Antwort!
Das Projektteam

8.3 Anhang 3: Verteilungen der Variablen aus dem Fragebogen zur nicht-anerkannten Demontage in Kombination mit dem Marktauftreten

Die Tabellen im Anhang 3 zeigen die im Kapitel 5.3.2.1 erwähnten Verteilungen verschiedener Variablen in Kombination mit dem Marktauftreten. Bei den Variablen, wo sich mittels eines Chi-Quadrat-Tests[297] statistische Auffälligkeiten haben feststellen lassen[298], ist dies farbig markiert. Es ist anzumerken, dass aufgrund der geringen Stichprobengröße die Voraussetzungen für den Test nicht immer erfüllt waren, beispielsweise, dass die erwarteten Häufigkeiten in jeder Zelle mindestens den Wert 5 betragen[299]. Dies schränkt die Zuverlässigkeit des Tests ein. Bei den Fällen, in denen statistische Auffälligkeiten festgestellt wurden, war diese Voraussetzung erfüllt. Die Fälle, bei denen dies nicht gegeben war, wurden nicht hervorgehoben.

[297] Der Chi-Quadrat-Test ist ein statistisches Prüfverfahren, ob ein Zusammenhang in der Grundgesamtheit der Daten besteht. Zur Berechnung des Chi-Quadrat-Tests werden für jedes Feld der Tabelle die quadrierten Abweichungen der erwarteten von den tatsächlichen Häufigkeiten dividiert. Die Summe dieser Quotienten über alle Felder der Kreuztabelle bilden den Chi-Quadrat-Wert (vgl. Brosius, Felix: SPSS 19. HJR-Verlag. Heidelberg. 2011. S. 422).

[298] So lässt sich aufgrund der Ergebnisse des Chi-Quadrat-Tests mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 % oder weniger sagen, dass innerhalb der vorliegenden Stichprobe zwischen diesen Variablen ein Zusammenhang besteht, diese also nicht unabhängig voneinander zu sein scheinen.

[299] Vgl. Brosius 2011, S. 425.

8.3.1 Verteilung der Art der Fahrzeugwerbung nach Marktauftreten in Anzahl und in Prozent

Art der Werbung / Marktauftreten	Kärtchen an Fahrzeugscheiben		Lokale Presse		Gelben Seiten		Suchanzeigen in Internetportalen		Eigene Internetseite		Persönliche Kontakte		Sonstiges		Gesamtnennungen Marktauftreten
	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Anzahl
Reparaturwerkstatt	13	31,0%	18	42,9%	2	4,8%	10	23,8%	6	14,3%	19	45,2%	10	23,8%	**42**
	12,6	-	14,2	-	1,2	-	9,5	-	4,0	-	17,3	-	8,3	-	**-**
Fahrzeughändler	30	50,0%	26	43,4%	3	5,0%	20	33,3%	5	8,3%	17	28,3%	6	10,0%	**60**
	18	-	20,3	-	1,7	-	13,6	-	5,8	-	24,7	-	11,9	-	**-**
Abschleppdienst	9	50,0%	8	44,4%	1	5,6%	5	27,8%	1	5,6%	4	22,2%	26	33,3%	**18**
	5,4	-	6,1	-	0,5	-	4,1	-	1,7	-	7,4	-	3,6	-	**-**
Schrotthändler	14	51,9%	12	44,4%	1	3,7%	6	22,2%	2	7,4%	10	37,0%	1	3,7%	**27**
	8,1	-	9,2	-	0,8	-	6,1	-	2,6	-	11,1	-	5,3	-	**-**
Hinterhofzerleger	21	35,0%	18	30,0%	0	0,0%	21	35,0%	2	3,3%	24	40,0%	13	21,7%	**60**
	18,0		20,3	-	1,7	-	13,6	-	5,8	-	24,7	-	11,9	-	**-**
Vorübergehende Aktivität an wechselnden Orten	2	25,0%	2	25,0%	0	0,0%	2	25,0%	1	12,5%	5	62,5%	1	12,5%	**8**
	2,4	-	2,7	-	0,2	-	1,8	-	0,8	-	3,3	-	1,6	-	**-**
Privatperson	7	20,6%	10	29,4%	0	0,0%	6	17,6%	3	8,8%	14	41,2%	10	29,4%	**34**
	10,2	-	11,5	-	1,0	-	7,7	-	3,3	-	14,0	-	6,7	-	**-**
Sonstiges	2	28,6%	2	28,6%	1	14,3%	2	28,6%	2	28,6%	1	14,3%	1	14,3%	**7**
	2,1	-	2,4	-	0,2	-	1,6	-	0,7	-	2,9	-	1,4	-	**-**
Gesamtnennungen Art der Werbung	**53**		**60**		**5**		**40**		**17**		**73**		**35**		**177**

Hervorgehobene Zellen = statistische Auffälligkeiten mit Irrtumswahrscheinlichkeit bis 5 %; gelb = beobachtete Häufigkeit höher als erwartete Häufigkeit; rot = beobachtete Häufigkeit niedriger als erwartete Häufigkeit.

8.3.2 Verteilung der Fahrzeugherkunft nach Marktauftreten in Anzahl und Prozent

Fahrzeugherkunft / Marktauftreten	Autohäuser		Gebrauchtwagenhändler		Automärkte		Werkstätten		Restwertbörsen		Privatpersonen		Sonstiges Internet		Sonstiges		Nicht bekannt		Gesamtnennungen Marktauftreten
	Beobachtet	%	Beobachtet	%	Beobachtet	%	Beobachtet	%	Beobachtet	%	Beobachtet	%	Beobachtet	%	Beobachtet	%	Beobachtet	%	Anzahl
	Erwartet		Erwartet		Erwartet		Erwartet		Erwartet		Erwartet		Erwartet		Erwartet		Erwartet		
Reparaturwerkstatt	23	54,8 %	17	40,5 %	13	31,0 %	20	47,6 %	10	23,8 %	37	88,1 %	21	50,0 %	1	2,4%	1	2.4 %	**42**
	19,8	-	19,2	-	11,8	-	16,8	-	7,2	-	33,5	-	18,9	-	0,7	-	1,6	-	**-**
Fahrzeughändler	42	70,0 %	39	65,0 %	17	28,3 %	26	43,3 %	14	23,3 %	51	85,0 %	22	36,7 %	2	3,3%	2	3,3 %	**60**
	28,4	-	27,4	-	16,8	-	24,1	-	10,2	-	47,8	-	27,0	-	1,0	-	2,3	-	**-**
Abschleppdienst	11	61,1 %	9	50,0 %	7	38,9 %	14	77,8 %	5	27,8 %	16	88,9 %	9	50,0 %	2	11,1 %	0	0,0 %	**18**
	8,5	-	8,2	-	5,0	-	7,2	-	3,1	-	14,3	-	8,1	-	0,3	-	0,7	-	**-**
Schrotthändler	17	63,0 %	17	63,0 %	14	51,9 %	19	70,4 %	7	25,9 %	21	77,8 %	16	59,3 %	0	0,0%	1	3,7 %	**27**
	12,8	-	12,3	-	7,6	-	10,8	-	4,6	-	21,5	-	12,2	-	0,4	-	1,0	-	**-**
Hinterhofzerleger	28	43,1 %	26	40,0 %	17	26,2 %	23	35,4 %	11	16,9 %	54	83,1 %	31	47,7 %	0	0,0%	3	4,6 %	**65**
	30,7	-	29,6	-	18,2	-	26,1	-	11,1	-	51,8	-	29,3	-	1,1	-	2,5	-	**-**
Vorübergehende Aktivität an wechselnden Orten	5	62,5 %	1	12,5 %	1	12,5 %	4	50,0 %	0	0,0%	8	100,0 %	2	25,0 %	0	0,0%	0	0,0 %	**8**
	3,8	-	3,6	-	2,2	-	3,2	-	1,4	-	6,4	-	3,6	-	0,1	-	0,3	-	**-**
Privatperson	11	28,9 %	6	15,8 %	12	31,6 %	10	26,3 %	3	7,9%	33	86,8 %	19	50,0 %	0	0,0%	0	0,0 %	**38**
	18,0	-	17,3	-	10,6	-	15,2	-	6,5	-	30,3	-	17,1	-	0,6	-	1,5	-	**-**
Sonstiges	3	42,9 %	3	42,9 %	0	0,0%	3	42,9 %	1	14,3 %	6	85,7 %	5	71,4 %	0	0,0%	0	0,0 %	**7**
	3,3	-	3,2	-	2,0	-	2,8	-	1,2	-	5,6	-	3,2	-	0,1	-	0,3	-	**-**
Gesamtnennungen der Fahrzeugherkunft	**86**		**83**		**51**		**73**		**31**		**145**		**82**		**3**		**7**		**182**

Hervorgehobene Zellen = statistische Auffälligkeiten mit Irrtumswahrscheinlichkeit bis 5 %; gelb = beobachtete Häufigkeit höher als erwartete Häufigkeit; rot = beobachtete Häufigkeit niedriger als erwartete Häufigkeit

8.3.3 Verteilung der Konkurrenz bei der Fahrzeugbeschaffung nach Marktauftreten in Anzahl und Prozent

Beschaffungskonkurrenz bei Marktauftreten	Autohäuser		Gebrauchtwagenhändler		Automärkte		Werkstätten		Restwertbörsen		Privatpersonen		Sonstiges Internet		Sonstiges		Nennungen Marktauftreten
	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Anzahl
Reparaturwerkstatt	28	66,7 %	20	47,6%	10	23,8 %	23	54,8 %	7	16,7 %	36	85,7%	11	26,2 %	2	4,8%	**42**
	26,6	-	20,3	-	9,4	-	22,7	-	6,0	-	35,5	-	11,3	-	2,9	-	**-**
Fahrzeughändler	47	78,3 %	40	66,7%	11	18,3 %	37	61,7 %	11	18,3 %	50	83,3%	16,2	20,0 %	6	10,0 %	**60**
	37,9	-	29,0	-	13,4	-	32,4	-	8,6	-	50,7	-	16,2	-	4,1	-	**-**
Abschleppdienst	13	72,2 %	13	72,2%	7	38,9 %	14	77,8 %	6	33,3 %	15	83,3%	6	33,3 %	0	0,0%	**18**
	11,4	-	8,7	-	4,0	-	9,7	-	2,6	-	15,2	-	4,9	-	1,2	-	**-**
Schrotthändler	23	85,2 %	20	74,1%	10	37,0 %	24	88,9 %	7	25,9 %	22	81,5%	5	18,5 %	1	3,7%	**27**
	17,1	-	13,0	-	6,1	-	14,6	-	3,9	-	22,8	-	7,3	-	1,9	-	**-**
Hinterhofzerleger	36	63,2 %	28	49,1%	14	24,6 %	30	52,6 %	11	19,3 %	53	93,0%	16	28,1 %	1	1,8%	**57**
	36,0	-	27,5	-	12,8	-	30,8	-	8,2	-	48,2	-	15,4	-	3,9	-	**-**
Vorübergehende Aktivität an wechselnden Orten	5	62,5 %	1	12,5%	1	12,5 %	3	37,5 %	0	0,0%	7	87,5%	2	25,0 %	0	0,0%	**8**
	5,1	-	3,9	-	1,8	-	4,3	-	1,1	-	6,8	-	2,2	-	0,6	-	**-**
Privatperson	15	50,0 %	11	36,7%	8	26,7 %	13	43,3 %	2	6,7%	28	93,3%	7	23,3 %	4	13,3 %	**30**
	19,0	-	14,5	-	6,7	-	16,2	-	4,3	-	25,3	-	8,1	-	2,1	-	**-**
Sonstiges	5	71,4 %	5	71,4%	2	28,6 %	4	57,1 %	2	28,6 %	7	100,0 %	2	28,6 %	0	0,0%	**7**
	4,4	-	3,4	-	1,6	-	3,8	-	1,0	-	5,9	-	1,9	-	0,5	-	**-**
Gesamtnennungen Beschaffungskonkurrenz	**110**		**84**		**39**		**94**		**25**		**147**		**47**		**12**		**174**

Hervorgehobene Zellen = statistische Auffälligkeiten mit Irrtumswahrscheinlichkeit bis 5 %; gelb = beobachtete Häufigkeit höher als erwartete Häufigkeit; rot = beobachtete Häufigkeit niedriger als erwartete Häufigkeit

8.3.4 Verteilung der Absatzkanäle der Ersatzteile nach Marktauftreten in Anzahl und Prozent

Absatzkanal Ersatzteile / Marktauftreten	Vor-Ort-Verkauf		Internethandel		Händler		Export		Sonstiges		Gesamtnennungen Marktauftreten
	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Anzahl
Reparaturwerkstatt	31	73,8%	31	73,8%	1	2,4%	18	42,9%	5	11,9%	42
	21,0		31,0		5,5		19,8		2,4		
Fahrzeughändler	23	38,3%	43	71,7%	7,8	11,7%	38	63,3%	3	5,0%	60
	30,0		44,3		7,8		28,3		3,4		
Abschleppdienst	9	50,0%	15	83,3%	0	0,0%	14	77,8%	1	5,6%	18
	9,0		13,3		2,4		8,5		1,0		
Schrotthändler	14	51,9%	23	85,2%	6	22,2%	20	74,1%	0	0,0%	27
	13,5		19,9		3,5		12,7		1,5		
Hinterhofzerleger	31	51,7%	50	83,3%	6	10,0%	28	46,7%	4	6,7%	60
	30,0		44,3		7,8		28,3		3,4		
Vorübergehende Aktivität an wechselnden Orten	4	50,0%	5	62,5%	2	25,0%	0	0,0%	1	12,5%	8
	4,0		5,9		1,0		3,8		,5		
Privatperson	16	48,5%	28	84,8%	2	6,1%	13	39,4%	1	3,0%	33
	16,5		24,4		4,3		15,6		1,9		
Sonstiges	5	71,4%	5	71,4%	1	14,3%	3	42,9%	1	14,3%	7
	3,5		5,2		,9		3,3		,4		
Gesamtnennungen Absatzkanäle Ersatzteile	**88**		**130**		**23**		**83**		**42**		**176**

Hervorgehobene Zellen = statistische Auffälligkeiten mit Irrtumswahrscheinlichkeit bis 5 %; gelb = beobachtete Häufigkeit höher als erwartete Häufigkeit; rot = beobachtete Häufigkeit niedriger als erwartete Häufigkeit

8.3.5 Verteilung der Absatzkanäle der Restkarossen nach Marktauftreten in Anzahl und Prozent

Absatzkanal Restkarossen / Marktauftreten	Zertifizierte Demontagebetriebe		Schredder		Schrottscheren		Schrotthändler		Export		Sonstiges		Nicht bekannt		Gesamtnennungen Marktauftreten
	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Beobachtet / Erwartet	%	Anzahl
Reparaturwerkstatt	23	54,8%	17	40,5%	2	4,8%	28	66,7%	4	9,5%	0	0,0%	1	2,4%	**42**
	13,1		11,4		4,0		29,9		6,5		0,2		1,4		
Fahrzeughändler	17	28,3%	22	36,7%	6	10,0%	42	70,0%	11	18,3%	1	1,7%	2	3,3%	**60**
	18,7		16,3		5,7		42,7		9,3		0,3		2,0		
Abschleppdienst	10	55,6%	11	61,1%	0	0,0%	15	83,3%	2	11,1%	0	0,0%	0	0,0%	**18**
	5,6		4,9		1,7		12,8		2,8		0,1		0,6		
Schrotthändler	11	40,7%	15	55,6%	2	7,4%	24	88,9%	5	18,5%	0	0,0%	0	0,0%	**27**
	8,4		7,4		2,6		19,2		4,2		0,2		0,9		
Hinterhofzerleger	27	42,2%	13	20,3%	4	6,3%	50	78,1%	9	14,1%	1	1,6%	2	3,1%	**64**
	19,9		17,4		6,0		45,5		10,0		0,4		2,1		
Vorübergehende Aktivität an wechselnden Orten	1	12,5%	0	0,0%	0	0,0%	6	75,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	**8**
	2,5		2,2		0,8		5,7		1,2		0,0		0,3		
Privatperson	14	36,8%	9	23,7%	3	7,9%	30	78,9%	3	7,9%	0	0,0%	1	2,6%	**38**
	11,8		10,3		3,6		27,0		5,9		0,2		1,3		
Sonstiges	2	33,3%	1	16,7%	0	0,0%	2	33,3%	3	50,0%	0	0,0%	1	16,7%	**6**
	1,9		1,6		0,6		4,3		0,9		0,0		0,2		
Gesamtnennungen Absatzkanäle Restkarossen	**56**		**49**		**17**		**128**		**28**		**1**		**6**		**180**

Hervorgehobene Zellen = statistische Auffälligkeiten mit Irrtumswahrscheinlichkeit bis 5 %; gelb = beobachtete Häufigkeit höher als erwartete Häufigkeit; rot = beobachtete Häufigkeit höher als erwartete Häufigkeit

8.4 Anhang 4: Verwendeter Interviewleitfaden für Interviews mit Akteuren aus Mitgliedstaaten

Block 1: Einleitung (5 Minuten)

- Vorstellung des Projekts sowie der eigenen Person
- Erläuterungen zur Durchführung des Interviews in Bezug auf Vertraulichkeit, Dauer und Gliederung

Block 2: Allgemeiner Ansatz zur Schließung/ Vermeidung von Datenlücken beim Verbleib von Altfahrzeugen (15 Minuten)

- Eröffnungsfrage: Einschätzung zur Umsetzung der Altauto-Richtlinie 2000/53/EG
- Institutionelle Zuständigkeiten für Anmeldung/ Abmeldung sowie Import/ Export
- Verfahren zur Nachweisführung bei Außerbetriebssetzung der Fahrzeuge sowie Anmeldung von Gebrauchtfahrzeugen

Block 3: Konkreter Fokus auf das Instrument XY (35 Minuten)

- Hintergrund und Geschichte der Einführung des Instruments
- Zentrale Parameter der Umsetzung (rechtlicher Rahmen, Höhe, Zuständigkeiten)
- Koordination mit anderen Stakeholdern
- Einschätzung zu Kosten des Systems, Monitoringmöglichkeiten und Vollzug
- Einschätzung von Effekten
- zentrale Erfolgsfaktoren
- Spezifische nationale Voraussetzungen, die einer Umsetzung in Deutschland entgegenstehen könnten?

Block 4: Abschluss (5 Minuten)

- aktuelle Themenschwerpunkte im jeweiligen Land
- weitere Informationsquellen, Unterlagen oder Ansprechpartner
- Rückfragen durch den Interviewpartner
- Dank und weiteres Vorgehen