

Vergabe-Nr. des Verfahrens: LUWG_13_30/2015

PROJEKTTITEL:

VERWERTUNG VON ALTFahrZEUGEN IN RHEINLAND-PFALZ

IM AUFTRAG DES LANDESAMT FÜR UMWELT RHEINLAND-PFALZ

ABSCHLUSSVERANSTALTUNG

07.10.2016



Projektziele

- ▶ Genauere Identifizierung und Analyse von Verwertungswegen der Altfahrzeuge in Rheinland-Pfalz → Umgang mit Altfahrzeugen in der Praxis
- ▶ Herausarbeitung von Vollzugsdefiziten
- ▶ Praxisgerechte Vorschläge für eine Verbesserung und Vereinfachung des Vollzugs
- ▶ Mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Verwertungsnachweises vorschlagen

Vorgehen - Arbeitspakete

AP 1 „Bestandsaufnahme“



AP 2 „Expertengespräche“



ZL 1 „Zerleger“



AP 3 „Lösungsvorschläge und Maßnahmen“



AP 1 – Bestandsaufnahme

Ziele

- ▶ Bestandsaufnahme der Altfahrzeugbetriebe in Rheinland-Pfalz
- ▶ Kurzanalyse Leistungsspektrum und Marktmodelle
- ▶ Auswahl von 20 repräsentativen Betrieben für vertiefte Gespräche
 - ▶ Darstellung der Verwertungswege für Altfahrzeuge
 - ▶ Statistische Erfassung der Altfahrzeuge
 - ▶ Genehmigungssituation und Zertifizierungen der Demontagebetriebe

AP 2 – Expertengespräche

Ziele

- ▶ Informationsgewinnung und Verbesserung der Transparenz bezüglich der Verwertung von Altfahrzeugen
- ▶ Identifikation möglicher Ursachen, die zur Nichterfassung im Verwertungssystem führen
- ▶ Identifikation von Problemen & Schwierigkeiten, aber auch möglicher Anregungen und Ideen, aus denen Maßnahmen und Lösungsvorschläge (AP 3) entwickelt werden können

AP 2 – Expertengespräche

Akteure

- ▶ Untere Abfallbehörden
- ▶ Landeskriminalamt (LKA)
- ▶ Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD)
- ▶ Sachverständige
- ▶ Sonderabfall-Management-Gesellschaft Rheinland-Pfalz mbH (SAM)
- ▶ Zulassungsstellen

ZL 1 - Zerleger

Gegenstand und Ziel

- ▶ Vertiefte Analyse von nicht anerkannten Demontagebetrieben ("illegale Zerleger")
 - ▶ Identifikation
 - ▶ Strategie zur möglichen Identifikation von „Zerlegern“
 - ▶ Beurteilung
 - ▶ Einschätzung der durchgeführten Tätigkeiten
 - ▶ Behandlungsqualität /–quantität
 - ▶ Bewertung
 - ▶ Möglichkeit der Integration in ordnungsgemäße Entsorgungskette

AP 3 - Lösungsvorschläge und Maßnahmen

- ▶ Lösungsvorschlägen und Maßnahmen
 - ▶ Verbesserung und Vereinfachung des Vollzugs
 - ▶ Erhöhung der Transparenz des Entsorgungsgeschehens
 - ▶ Verbesserung der Nachvollziehbar- und Überprüfbarkeit des Entsorgungsgeschehens
 - ▶ Verbesserung der Lenkung der Altfahrzeuge in eine ordnungsgemäße Verwertung

Rahmendaten Rheinland-Pfalz

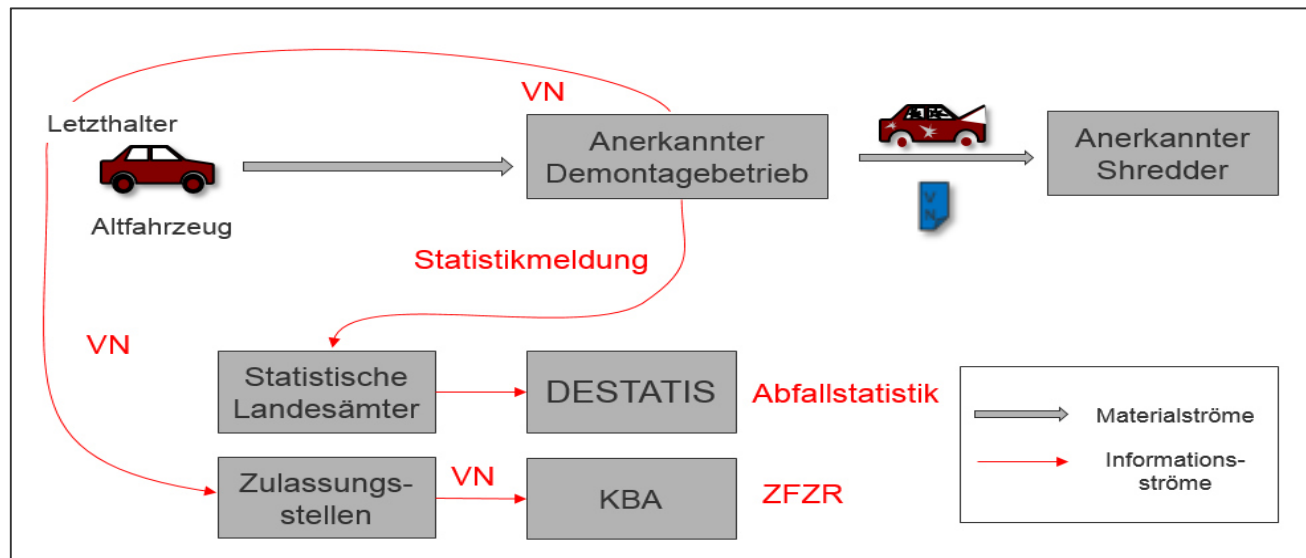
	Erfassung	Anzahl Fahrzeuge 2013	Quelle	Datensicherheit
E1	Außerbetriebsetzungen M1-Fahrzeuge Rheinland-Pfalz	444.182 (5,45 % an Gesamt-AuBS von D)	KBA	Hoch
E2	„Endgültig“ außer Betrieb gesetzte M1-Fahrzeuge	147.913 (33,3 % an Gesamt-AuBS von RP)	KBA	Mittel bis hoch
E3	Außerbetriebsetzungen N1-Fahrzeuge Rheinland-Pfalz	17.443 (4,83 % an Gesamt-AuBS von D)	KBA	Hoch
E4	„Endgültig“ außer Betrieb gesetzte N1-Fahrzeuge Rheinland-Pfalz	7.221 (41,4 % an Gesamt-AuBS von RP)	KBA	Mittel bis hoch
E5	„Endgültig“ außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge Gesamt (M1+N1) Rheinland-Pfalz	155.134 (5,42 % an Gesamt-AuBS von D)	KBA	Mittel bis Hoch
E6	Verwertete Altfahrzeuge in Rheinland-Pfalz nach Abfallstatistik	36.343	Abfallstatistik RP	Gering bis mittel*
E7	Außerbetriebsetzungen mit VN in Rheinland-Pfalz (nur M1)	1.495 (= 4,1 % der verwerteten Fz)	KBA	Hoch
E8	Außenhandelsstatistik mit Zollausfuhrstelle Rheinland-Pfalz	5.884	Zoll	Gering bis Mittel
E9	Anteil Rheinland-Pfalz an Fz mit Wiederanmeldung im EU-Ausland (REGINA)	Schätzung: 75.254 (5,45 %)	KBA	Gering
	Statistisch nicht erfasst (E5-(E6+E8+E9))	Schätzung: ca. 37.600		Gering

*Vollständigkeit der Abfallstatistik insgesamt als hoch eingestuft, jedoch trifft sie keine Aussage darüber, wie viele der erfassten Altfahrzeuge letztmalig tatsächlich in Rheinland-Pfalz zugelassen waren, was zu einer geringeren Einschätzung der Datensicherheit führt

Erkenntnisse und Empfehlungen – Außerbetriebsetzung und Verwertungsnachweis

Erkenntnisse – Außerbetriebsetzung und Verwertungsnachweis

- ▶ Doppelfunktion: Sicherstellen der ordnungsgemäßen Verwertung von Altfahrzeugen in anerkannten Demontagebetrieben + Generieren von Informationen über den Verbleib von Altfahrzeugen
- ▶ VN für 4,1 % der in Rheinland-Pfalz verwerteten AFZ (Durchschnitt Deutschland: 10%)
- ▶ Vorgesehener Ablauf der AuBS mit VN:



Erkenntnisse – VN bei Außerbetriebsetzung

- ▶ **§ 15 Abs. 1 FZV:** Nach Abgabe eines Altfahrzeug an eine nach AltfahrzeugV anerkannte Stelle muss der Letzthalter das Fahrzeug unter Vorlage eines Verwertungsnachweises außer Betrieb setzen lassen
- ▶ **§ 15 Abs. 2 FZV:** Abfrage des Verbleibs in den Fällen, in denen kein Verwertungsnachweis vorgelegt wird → Nicht-Abfall- oder Auslandsverbleib
- ▶ **§ 31 Abs. 1 Nr. 27 FZV:** Pflicht zur Speicherung von VN oder Angabe zum Verbleib (Nicht-Abfall oder Auslandsverbleib) im örtlichen Zulassungsregister

Erkenntnisse – VN bei Außerbetriebsetzung

▶ Aussagen ZLS:

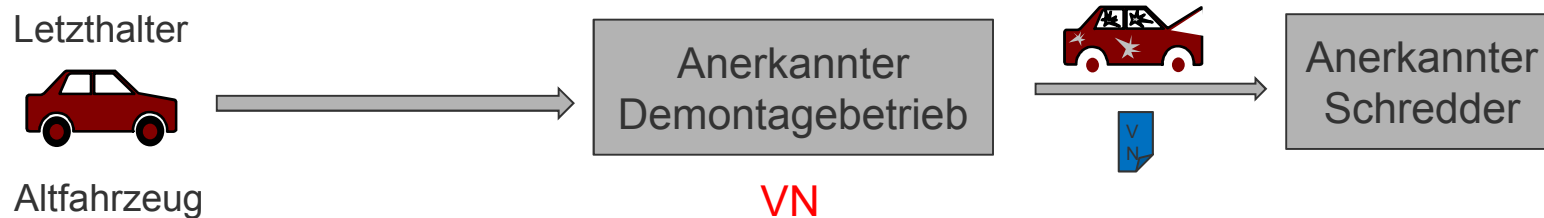
- ▶ Motivation Letztbesitzer: Beendigung der Steuerpflicht
- ▶ „verschwindend geringe Anzahl“ Letztbesitzer legt diesen vor
- ▶ ZLS fordern VN nicht ein: „in 98 % der Fälle liegt eh keiner vor“
- ▶ Erhöhte Gebühren bei AuBs mit VN
- ▶ Selten nachträgliche Vorlage, Gründe dafür nicht bekannt
- ▶ Manchmal Sammelvorlage von Demontagebetrieben
- ▶ Liegt VN vor, werde dieser im System gespeichert
- ▶ Keine Informationen über Rechte und Pflichten
- ▶ Fazit: VN derzeit nutzlos, da kein Anreiz zur Vorlage vorhanden ist!

Erkenntnisse – VN bei Demontagebetrieben

- ▶ **§ 4 (2) AltfahrzeugV:** Betreiber von Demontagebetrieben sind verpflichtet, die Überlassung nach Absatz 1 unverzüglich durch einen Verwertungsnachweis zu bescheinigen.

- ▶ Unterschiedliche Aussagen
 - ▶ „Selten“ Ausstellung, da Letztbesitzer diesen nicht einforderten
 - ▶ Teilweise Ausstellung nur auf Nachfrage
 - ▶ ≠ VN würden immer ausgestellt, auch bei teilzerlegten Fahrzeugen
 - ▶ Teils widersprüchliche Aussagen von Demontagebetrieben und Schredderbetreibern

Erkenntnisse – VN bei Schredder



- ▶ Unterschiedliche Aussagen zur Annahme von Restkarossen
 - ▶ Nur Annahme, wenn blauer Schein vorliege
 - ▶ Durch Wiegen und Anzahl der Scheine Plausibilitätskontrolle
 - ▶ Annahme auch ohne blauen Schein, aber nur von bekannten Demontagebetrieben (Szene übersichtlich, gut einschätzbar)
 - ▶ Schredderbetreiber gab an, nur Restkarossen mit einem „blauen Schein“ anzunehmen
 - ▶ aufgrund des geringen wirtschaftlichen Interesses würden alle Fahrzeuge ohne Schein konsequent abgewiesen
- ▶ Letztlich nicht bekannt, ob Restkarossen ohne blauen Schein angenommen werden

Empfehlungen – Außerbetriebsetzung und Verwertungsnachweis

- ▶ Empfehlungen

- a) Alternativer Informationsfluss

- ▶ Meldung von VN direkt durch Demontagebetriebe an Kopfstelle

- b) VN bei AuBS

- ▶ Nicht-Angeben von VN als Ordnungswidrigkeit
- ▶ Gebührenangleichung an AuBS ohne VN
- ▶ Wiedenzulassungsverbot von mit VN außer Betrieb gesetzten Fz
- ▶ Stringentere Umsetzung des § 15 FZV bei den ZLS einfordern

- c) Online-AuBS

- ▶ Zukünftig wird Online-AuBS mit VN möglich sein
- ▶ Zusätzliche Gebühren für Online-AuBS mit VN sollen entfallen
- ▶ Kontrolle durch Verknüpfung zwischen ZLS und z. B. GESA

Empfehlungen – Außerbetriebsetzung und Verwertungsnachweis Ansatzpunkt Fahrzeughalter

- ▶ Sensibilisierung der Fahrzeughalter für Zweck des Verwertungsnachweises durch geeignete Kommunikationskanäle, z. B.
 - ▶ Informationen durch Zulassungsstellen bei Ummeldung/AuBs
 - ▶ Integrierung in theoretische Führerscheinprüfung

- ▶ Good practice Beispiele in verschiedenen europäischen Ländern
 - ▶ Broschüren, Webseiten
 - ▶ Entwicklung eines einheitlichen Logos mit Wiedererkennungswert
 - ▶ Einbindung von Fahrzeugprüfern bei TÜV
 - ▶ Erinnerung im Rahmen der Einziehung der Fahrzeugsteuer
 - ▶ Informationen beim Neuwagenkauf, Überprüfungen und Ummeldungen

Erkenntnisse und Empfehlungen

– Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

- ▶ Statistische Erfassung von Altfahrzeugen
- ▶ Qualität der Verwertung
- ▶ Zertifizierung & Überwachung

Erkenntnisse

– Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Bestandsaufnahme anerkannter Demontagebetriebe in Rheinland-Pfalz

- ▶ Kontaktaufnahme mit alle Demontagebetrieben in RP, die in der GESA-Liste geführt sind
- ▶ Online-Fragebogen zur Abfrage von Strukturdaten und zur Bereitschaft von vertiefenden Interviews
- ▶ Nach mehrmaliger Kontaktierung haben 29 Unternehmen an der Befragung teilgenommen
 - ▶ 1 Schredderbetrieb, 28 Demontagebetriebe, 10 davon auch Annahmestelle

Erkenntnisse

– Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Bestandsaufnahme anerkannter Demontagebetriebe in Rheinland-Pfalz

- ▶ Ergebnisse der Befragung:
 - ▶ Beschäftigte: zwischen 1 – 17, nur 5 Betriebe 10 Mitarbeiter und mehr
 - ▶ Durchsatz an Altfahrzeugen pro Woche: zwischen 1 – 50, aber 25 von 28 Unternehmen haben 15 Altfahrzeuge oder weniger pro Woche
 - ▶ Betriebsflächen mit abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten: 27 von 28 Unternehmen: 10.000 m² oder weniger, teilweise nur wenige Hundert m²
 - ▶ Geschäftsfelder: 13 von 29 Unternehmen sind auch im Bereich Kfz-Werkstätten aktiv, 12 im Gebrauchtwagenhandel, 9 im Schrotthandel aktiv

Erkenntnisse – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Nichterfassung in anerkannten Demontagebetrieben

- ▶ Keine konkreten Kenntnisse bei Behörden zu Nichterfassung in anerkannten Demontagebetrieben
- ▶ Divergierende Annahmen
 - ▶ keine mengenmäßig relevante Nichterfassung trotz möglicher Nichtausstellung von VN
 - ▶ Datenerfassung kein großer Aufwand, Motivation fehle
 - ▶ Mengenmäßig relevante Nichterfassung (verstärkt in kleinen Betrieben)
 - ▶ Tlw. Verwertung zum Schein → Teilverwertung & Weitergabe an Schrotthändler
- ▶ Einzelfälle bekannt
- ▶ Schätzung Gesamtdeutschland: ≈ 20.000 Fz

Erkenntnisse – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Zertifizierung von anerkannten Demontagebetrieben

- ▶ Freie Wahl der Sachverständigen durch Demontagebetriebe
- ▶ Zertifizierung einmal im Jahr, längste Gültigkeit 18 Monate
- ▶ Überprüfung anhand eigener vorgefertigter Checklisten (Anforderungen der AltfahrzeugV)
- ▶ Kontrolle der benötigten Unterlagen (Genehmigung, Brandschutz etc.), des allgemeinen Zustands und der Input-Outputmengen

Erkenntnisse – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Zertifizierung von anerkannten Demontagebetrieben

- ▶ Abweichungen
 - ▶ Würden vermerkt, Behebung innerhalb bestimmter Frist, ansonsten kein Zertifikat
 - ▶ Gründe
 - ▶ Größtenteils Arbeitsschutz
 - ▶ Nicht ordnungsgemäße Vorbehandlung
 - ▶ Nichtausstellung VN
- ▶ Meldung der Nichtausstellung des Zertifikats an die GESA
- ▶ Zertifizierung könne keine Permanentkontrolle leisten, stelle immer nur den Stand am Tag der Zertifizierung dar

Erkenntnisse – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Input-Outputkontrollen bei der Zertifizierung

- ▶ Plausibilitätskontrolle anhand der Angaben in Betriebstagebuch
 - ▶ Input: Fahrzeugbriefe, VN
 - ▶ Gut geeignet seien Betriebsmittel (z. B. Altöl) → relativ genau
 - ▶ Abrechnung von Schredderbetrieb über gelieferte Mengen
 - ▶ Berücksichtigung von Inventuren

Erkenntnisse – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Input-Outputkontrollen bei Zertifizierung

- ▶ Kritik an Überprüfung anhand Betriebsmittel
 - ▶ Durch **Werkstattbetrieb** (z.B. Ölwechsel bei noch betriebenen Fahrzeugen) Altölmenge oft über der durchschnittlich in Altfahrzeugen enthaltenen Menge.
 - ▶ Altfahrzeuge häufig **leer** zum Demontagebetrieb → bereits durch Hobbybastler, Kfz-Werkstätten, Gebrauchtwarenhändler, etc. trockengelegt.
 - ▶ **Unfallfahrzeuge** (Frontschäden) häufiger Grund für Mindermengen → Kühlflüssigkeiten oft nicht mehr vorhanden.
 - ▶ Zunehmender Verkauf von gebrauchten **Kühlflüssigkeiten**. Oft Entnahme durch Händler direkt nach AuBS → **Mindermengen** in den Abfallbilanzen der Altfahrzeugverwerter.

Erkenntnisse – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Qualität der Zertifizierung

- ▶ Einschätzung insgesamt
 - ▶ ordentliche Qualität und gute Arbeit der Mehrheit der Sachverständigen und Demontagebetriebe
 - ▶ Entlastung der Behörden zumindest partiell erfüllt
- ▶ Jedoch
 - ▶ Qualität der Zertifizierung unterscheide sich teilweise stark
 - ▶ „Erhalt der Zertifizierung bedeute nicht automatisch, dass im Betrieb ordnungsgemäß und qualitätsbewusst gearbeitet werde“
 - ▶ Zertifizierung falle bei Betrieben mit Mängeln tlw. genauso anstandslos aus wie bei sehr gut geführten Betrieben
 - ▶ Die Qualität der Zertifizierung sei manchmal fraglich, oberflächliche Kontrollen

Erkenntnisse – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Qualität der Zertifizierung

- ▶ Bemängelte Punkte:
 - ▶ Wirtschaftliche Abhängigkeit von selbstständigen Sachverständigen
 - ▶ Kein konsequentes Einfordern der Behebung von benannten Mängeln
 - ▶ „Freundschaftliche Verhältnisse“ könnten zu lascheren Kontrollen führen, „Gefahr“ entdeckt zu werden sehr gering
 - ▶ „Wer überprüft Zertifizierer“?
- ▶ Aussagen aus AP1

- Zertifizierung findet bei alle Unternehmen regelmäßig statt und es wurden keine Schwierigkeiten bei der eigenen Zertifizierung berichtet
- Allerdings wurde von einigen Interview-Partner die Qualität der Zertifizierung bei anderen Unternehmen in Frage gestellt
 - Zertifizierung per Fax
 - Zu geringe Flächen für den offensichtlichen Durchsatz an Fahrzeugen
 - Große Öls Spuren bei der Ein- und Ausfahrt auf das Gelände, lässt auf schlampige Trockenlegung schließen

Erkenntnisse – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Überprüfung durch Behörden

- ▶ Unterschiedliche Aussagen
 - ▶ Schredder alle zwei Jahre, kleinere D.-Betriebe sehr unregelmäßig
 - ▶ ca. alle 3 Jahre: „Immissionsschutzkontrolle“/ „Komplexkontrolle“ → allgemeiner Zustand, keine Kontrolle Input-Output
 - ▶ je nach Zuständigkeitsgebiet Kontrollen mind. 1x im Jahr angestrebt (allgemeiner Zustand) oder Anlasskontrollen (allgemeiner Zustand)
 - ▶ Stichprobeneffekte
 - ▶ alle 4-5 Jahre (allgemeiner Zustand), ansonsten Kontrollen nur durch SGD (bei Beschwerden)

Erkenntnisse – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Überprüfung durch Behörden

- ▶ Aussagen aus AP1:

- ▶ Kontrollen durch Behörden wie der SGD oder Kreisverwaltungen nur sehr sporadisch, früher häufiger
- ▶ Zum Teil große Unzufriedenheit bei den Verwertern mit Behörden vor Ort „trauen sich nicht auf unseren Hof“

- ▶ Gründe für geringe Kontrollen:

- ▶ Personalmangel, Zeitmangel
- ▶ Mangel an Fachwissen bei zuständigen Behörden
- ▶ Wenige Hinweise auf Unregelmäßigkeiten

Erkenntnisse – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Kommunikation zwischen SV und Behörden

- ▶ Seit 2002: Anzeigen von anstehenden Zertifizierungen bei UA
 - ▶ UA kann an Zertifizierung teilnehmen
 - ▶ früher häufig gemacht, heute selten

- ▶ Informationsfluss „Sachverständige → Behörden“ nach Zertifizierung
 - ▶ Sehr unterschiedliche Handhabung
 - ▶ Gutachten „immer“, „manchmal“ oder „in der Regel nicht“ an Behörden
 - ▶ Kein etablierter Mechanismus, da Aufgabe der Demontagebetriebe
 - ▶ Aussage: Schreiben von Gutachten eingestellt, da von niemandem mehr verlangt
 - ▶ Wunsch: Kommunikation beiderseitig verbessern

Erkenntnisse – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Zentrale Erkenntnisse

- ▶ Tlw. keine ausreichenden Kapazitäten für eine regelmäßige Kontrolle der Betriebe (Personal, Zeit, Wissen) bei zuständigen Behörden
- ▶ Übergeordnete Behörden verfügen über benötigtes Fachwissen, jedoch ebenfalls nicht über ausreichende Personal- und Zeitkapazitäten.
- ▶ Input-Output-Kontrollen erfolgen einzig durch öffentlich bestellte Sachverständige im Rahmen der Zertifizierung → Zweifel, ob die dabei angewandte Methodik der Kontrollen genaue Überprüfungen des In- und Outputs ermöglichen
- ▶ Teilweise fraglich, ob Qualität der Zertifizierung ausreichend ist, u. a. da einige Sachverständige wirtschaftlich abhängig von Aufträgen der Betriebe sind
- ▶ Keine konkreten Anhaltspunkte für mengenrelevante Nichterfassung von Altfahrzeugen in anerkannten Demontagebetrieben

Empfehlungen – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Kooperation von Sachverständigen und Behörden

- ▶ Inhaltlich-technisches Knowhow zur Beurteilung der Tätigkeiten von anerkannten Demontagebetrieben bei Sachverständigen vorhanden
- ▶ Teilweise begrenztes technisches Detail-Knowhow bei Behörden
- ▶ Zusammenführung → Kostendeckung?
 - ▶ § 18 Abs. 4 LKrWG: Kosten für eine Überwachungsmaßnahme durch die zuständigen Behörden vom Betreiber einer Abfallentsorgungsanlage zu übernehmen
 - ▶ Konzertierte Aktion

Empfehlungen – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Input-Output-Richtwerte zur Kontrolle von Stoffströmen

- ▶ Überprüfung der Input- und Outputströme im Rahmen der Zertifizierung durch Sachverständige
- ▶ Unterschiedliche Beurteilung wg. großer Spannbreite von „Erwartungswerten“ für durchschnittliche Menge/AFZ
 - ▶ Motoröl bspw. 2,7 kg VW Lupo - 13 kg 7er BMW
- ▶ Fehlen von nachvollziehbaren Richtwerten für die Beurteilung von Input- und Outputströmen
- ▶ Empfehlung: Erarbeitung von Richtwerten (Hersteller, IDIS)
- ▶ Aufgrund der Annahme, dass Nichterfassung in anerkannten Demontagebetrieben wenig mengenrelevant ist, keine hohe Priorität zur Feststellung des Verbleibs

Empfehlungen – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Überprüfung der GESA-Liste, Routine zur Qualitätssicherung

- ▶ GESA-Liste unvollständig, obwohl Sachverständige nach § 7 Abs. 2a AltfahrzeugV zur Meldung verpflichtet sind

BETRIEBE ANZEIGEN

Sie befinden sich hier: [GESA](#) > [Willkommen](#) > **Betriebe anzeigen**

ÜBERSICHT ANERKANNTE BETRIEBE

In der GESA-Datenbank sind keine den unten aufgeführten Suchkriterien entsprechenden gemäß AltfahrzeugV anerkannten Betriebe erfaßt.

Anlagentyp:	Demontagebetrieb
Bundesland:	Rheinland-Pfalz
Ort:	Koblenz

Empfehlungen – Verwertung in anerkannten Demontagebetrieben

Qualitätssicherung bei den Sachverständigen nach § 6 AltfahrzeugV

- ▶ Massiver ökonomischer Druck auf Sachverständige, der in vielen Fällen zu Defiziten in der Überprüfung der Demontagebetriebe führt
- ▶ Finanzielle Abhängigkeiten von den beauftragenden Unternehmen, die das Risiko einer „Betriebsblindheit“ erhöhen

- ▶ Optionen im Referentenentwurf zur Entsorgungsfachbetriebeverordnung:
Einbezug eines weiteren Sachverständigen alle drei Jahre
- ▶ Option: Einrichtung einer zentralen Stelle für Beauftragung der Sachverständigen
- ▶ Option: Möglichkeit der Behörden, vom Sachverständigen Nachweis einzelner Zertifizierungsinhalte zu verlangen (z.B. Prüfbericht)

Erkenntnisse und Empfehlungen – Verwertung in nicht-anerkannten Demontagebetrieben

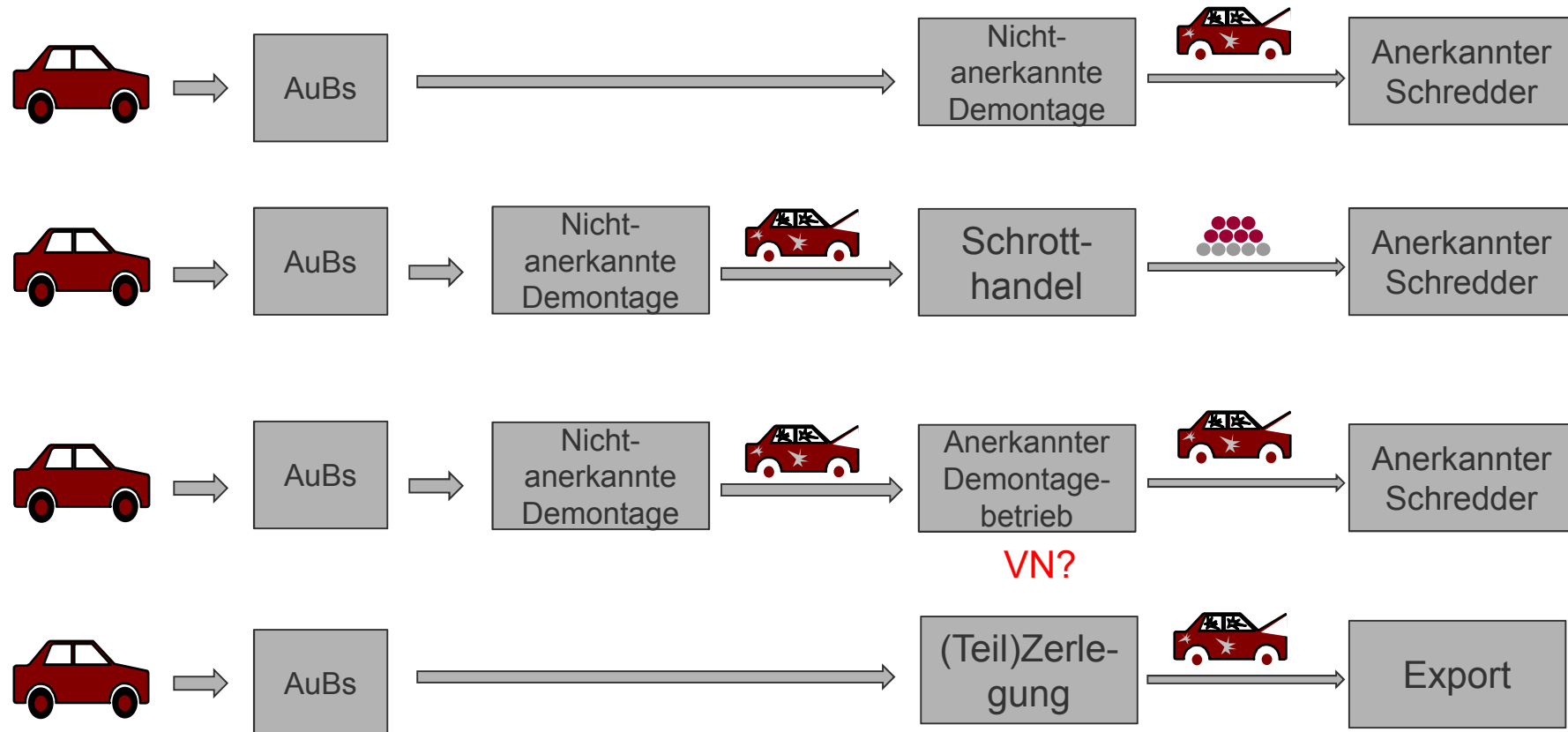
Erkenntnisse – Verwertung in nicht-anerkannten Demontagebetrieben

Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage

- ▶ Komplexe Problemstellung
 - ▶ Akteurskonstellationen (z. B. Privatpersonen auf gewerblichem oder nichtgewerblichem Gelände, Werkstätten mit ihren sehr unterschiedlichen Ausprägungen, Händler, Exporteure)
 - ▶ Konkrete Kontrolltätigkeiten
 - ▶ Ahndungen (z. B. Zuständigkeiten der Behörden, Identifikation der nicht-anerkannten Demontage, rechtssichere Ahndung von Tätigkeiten, Verantwortliche)
 - ▶ Hohe Anforderungen an Fachkompetenz
- ▶ Limitierte personelle Ressourcen
- ▶ Teilweise mangelndes technisches Knowhow bei den regionalen Behörden

Erkenntnisse – Verwertung in nicht-anerkannten Demontagebetrieben

Verbleibspfade



Erkenntnisse – Verwertung in nicht-anerkannten Demontagebetrieben

Verbleibspfade Restkarossen

▶ Aussagen aus AP1:

- Auch nichtzertifizierte Unternehmen bekommen ihre Restkarossen problemlos bei Schrotthändlern, Schredderbetrieben oder anderen Demontagebetrieben los
- Bei Schrotthändlern werden die Karossen dann zerkleinert, mit dem Bagger zerrissen etc.

- Die Firmen, die im Schrotthandel aktiv sind, sprachen davon, dass Karosserieteile immer mal wieder im Mischschrott zu finden sind, aber keine kompletten Restkarossen
- Allerdings eher untergeordnete Rolle, so dass eine Abschätzung der Anzahl an Fahrzeugen nicht möglich ist
- Firma Steil berichtet, dass Karosserieteile „wie Autotüren werden aussortiert und der Polizei gemeldet“

Erkenntnisse – Verwertung in nicht-anerkannten Demontagebetrieben

Nichterfassung durch nicht-anerkannte Demontage

- ▶ **SV**
 - ▶ Zerlegung relevant, Menge nicht abschätzbar
 - ▶ Privatpersonen
 - ▶ Hinterhofzerleger
 - ▶ Sonstige Betriebe mit anderen Tätigkeitsschwerpunkten (z. B. Werkstätten)
- ▶ **Behörden**
 - ▶ Größtenteils keine Kenntnisse
 - ▶ Vermutung: potentiell mengenrelevant
 - ▶ Restkarossen bei Schrottplatzkontrollen
 - ▶ Abfalltransportkontrollen
 - ▶ Zusammenarbeit von Zerlegern und D.-Betrieben

Erkenntnisse – Verwertung in nicht-anerkannten Demontagebetrieben

Nichterfassung durch nicht-anerkannte Demontage

▶ Aussagen aus AP1:

„40% der Fahrzeuge werden durch nicht-zertifizierte Betriebe abgewrackt“

„Schätzung von 5-7 Unternehmen in der unmittelbaren Umgebung,
nehmen 50% des Marktes weg“

„80-90% des Marktes an nicht-zertifizierte Unternehmen“

„mehr als 50% des Marktes über diese Kanäle“

„30-50% des Marktes“

„illegale Zerlegung ist definitiv ein Problem in RLP“

Erkenntnisse – Verwertung in nicht-anerkannten Demontagebetrieben

Zentrale Erkenntnisse

- ▶ Statistische Nichterfassung von Altfahrzeugen durch nicht-anerkannte Demontage wird durch die derzeitige Ausgestaltung des Systems der Außerbetriebsetzung begünstigt.
- ▶ Den Behörden fehlt es derzeit an Möglichkeiten zur Feststellung und flächendeckender Kontrolle zur Verhinderung nicht-anerkannter Demontage, was u. a. an fehlenden Personalkapazitäten liegt.
- ▶ Die statistische Nichterfassung von Altfahrzeugen durch nicht-anerkannte Demontage wird von den Interviewpartnern als vermutlich mengenrelevant eingeschätzt.

Empfehlungen

- Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage

- ▶ Minimierung der Hemmnisse bei der Abgabe von Altfahrzeugen an anerkannte Demontagebetriebe (VN, Online-AuBS, etc.)
- ▶ Nutzung des Internets zur Identifizierung von nicht-erkannten Demontagebetrieben

Empfehlungen

- Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage

ZL 1 – „Zerleger“ - Gegenstand und Ziel

- ▶ Vertiefte Analyse von nicht-anerkannten Demontagebetrieben ("illegale Zerleger")
 - ▶ Identifikation
 - ▶ Strategie zur möglichen Identifikation von „Zerlegern“
 - ▶ Zielgröße: 20 identifizierte Betriebe, davon 5 zur weiteren Bewertung
 - ▶ Beurteilung
 - ▶ Einschätzung der durchgeführten Tätigkeiten
 - ▶ Behandlungsqualität /–quantität
 - ▶ Bewertung
 - ▶ Möglichkeit der Integration in ordnungsgemäße Entsorgungskette

Empfehlungen

- Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage

Identifikation nicht-anerkannter Demontagebetriebe

- ▶ Hinweise von Marktakteuren und anderen Experten
- ▶ Analyse von Satellitenbildern (+ Prüfschritte bei Verdachtsfällen)
- ▶ Auswertung Satellitenbilder
 - ▶ Größere und kleinere Städte in Rheinland-Pfalz untersucht
 - ▶ Oft: Konzentration von Zerlegern in typischen räumlichen Zusammenhängen

Empfehlungen

- Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage

Anhaltspunkte zur Identifikation

- ▶ Plätze mit einer hohen Dichte an Fahrzeugen
- ▶ Lagerhalle oder Ähnliches (Ort der Zerlegung der Fahrzeuge)
- ▶ Ersatzteile oder demontierte/beschädigte Fahrzeuge

Empfehlungen

- Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage

Prüfschritte bei Verdachtsfällen

- ▶ Abgleich Adresse der Lokalität mit den hinterlegten Daten der anerkannten Demontagebetriebe in der GESA-Liste (auch: unmittelbare Umgebung)
- ▶ Kein GESA-Eintrag: weitergehende Internetrecherche (Besitzer, die Art des Geschäfts (z. B. Autohändler, Werkstatt, Exporteur, Teilehändler etc.), Internetseite, ...)
- ▶ Prüfung: unter der potentiellen Adresse Autoteile über ebay, ebay Kleinanzeigen oder ähnlichen Portalen in größerer Zahl verkauft ?
 - ▶ Eingrenzung der Anbieter über die Postleitzahl und die Eingrenzung der Reichweite des Artikelstandorts)
 - ▶ Ebay: selten Klarnamen
 - ▶ Ebay-Shops: teilweise Adressen und/oder Namen
 - ▶ Andernfalls: Anfrage auf ein Inserat

Empfehlungen

- Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage

Prüfschritte bei Verdachtsfällen (Forts.)

- ▶ Liste mit potentiellen Standorten von „Zerlegern“
 - ▶ → Abgleich mit verschiedenen Informationsquellen durch das Landesamt für Umwelt (Datengrundlagen, Behörden)
 - ▶ Ausschluss z.B. von anerkannten Demontagebetrieben, die nicht in der GESA-Liste geführt werden
 - ▶ Bereinigung der Liste → 16 potentielle „Zerleger“
- ▶ Vor-Ort-Untersuchungen
 - ▶ Befahren der identifizierten Orte unerlässlich
 - ▶ Gespräch mit Betreibern manchmal möglich
- ▶ → Beurteilung der Tätigkeiten

Empfehlungen

- Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage

Beurteilung/Bewertung

- ▶ Bei Vor-Ort-Untersuchungen festgestellte Auffälligkeiten bei einigen der betrachteten Betriebe mit dem LfU und den zuständigen Behörden diskutieren
- ▶ Anschließend: Eine Bewertung der „Zerleger“ und die Prüfung der Möglichkeit einer Integration in die ordnungsgemäße Verwertungskette

Empfehlungen

- Vollzug gegen die nicht-anerkannte Demontage

Vorläufige Ergebnisse der Recherchen

- ▶ 16 identifizierte potentielle Zerleger
 - ▶ Bei 6 Anfangsverdacht nicht verstärkt
 - ▶ 1 zertifizierter Demontagebetrieb mit möglichen Mängeln (potentiell nicht entfrachtete Altfahrzeuge auf unbefestigtem Untergrund)
 - ▶ Bei 9 Anfangsverdacht verstärkt
 - ▶ Bei 2-3 Zerlegern scheint der Aufwand für eine Zertifizierung als D.-Betrieb gering, bei 3-4 mittel
 - ▶ Bei 3 Zerlegern Aufwand für Zertifizierung als D.-Betrieb hoch

Weitere Empfehlungen

- ▶ Einrichtung eines übergeordneten Kerns einer Task Force (Knowhow zu Fahrzeugtechnik und Demontage)
 - ▶ Ergänzung dieses Kerns bei Aktionen in den Regionen jeweils durch regionalzuständige Behörden

- ▶ Abgrenzung Gebrauchst-/Altfahrzeuge

Weitere Empfehlungen

Abgrenzung Gebrauchst-/Altfahrzeug

- ▶ Relevant u. A. bei
 - ▶ Ausfuhr in andere EU-MS
 - ▶ Ausfuhr in nicht-EU-Länder
 - ▶ Beginn der Abfalleigenschaft („Werkstatt-Thematik“, Restwert-börsen...)

- ▶ Statistische Auswirkungen
 - ▶ Fz ggf. nicht in Statistik (z. B. bei Ausfuhr in anderen EU-MS unterhalb der Wertgrenze)
 - ▶ Fz teilweise in „falscher“ Statistik → (z. B. Ausfuhr als Waren, keine Nennung in Abfallstatistik)

Weitere Empfehlungen

Abgrenzung Gebrauchst-/Altfahrzeug

- ▶ Etablierung technischer Abgrenzungskriterien auf EU-Ebene
- ▶ Kostenbetrachtung für Reparaturen/Wiederinstandsetzungen
- ▶ Rechtsverbindlichkeit der Kriterien auf EU-Ebene
- ▶ Entwicklung eines Kriterienleitfadens für Kontrollen
 - ▶ Anschaulichkeit
 - ▶ Schnelle Entscheidung
 - ▶ Basierend auf rechtsverbindlichen EU-Kriterien
 - ▶ Umsetzung auf nationaler Ebene

- ▶ Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!