

**Kommission der Niedersächsischen Landesregierung
„Umweltmanagement und Kreislaufwirtschaft“ (4. Regierungskommission)**

Arbeitskreis 16 „Kfz-Recycling“

Empfehlung des Arbeitskreises zur Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge

- Eckpunkte für die Regelung der Geldströme -

Der Arbeitskreis 16 „Kfz-Recycling“ hat in seiner Sitzung am 16.05.2001 Eckpunkte für die Regelung des Geldstromes für die nationale Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge verabschiedet. Diese Eckpunkte, denen die Regierungskommission in ihrer Sitzung am 08.06.2001 zugestimmt hat, sind Bestandteil eines ganzheitlichen Konzeptes, in dem auch Eckpunkte für die Regelung der Abfall-/Material- und Datenströme erarbeitet werden. Diese werden zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt.

Eckpunkte für die Regelung der Geldströme (Stand: 08.06.2001)

1. Ziel:

Die Regelung soll

- die EU-rechtlichen Vorgaben abbilden,
- das Erreichen der Umweltziele der Richtlinie sicher stellen,
- mit wenig Verwaltungsaufwand umgesetzt werden können,
- geringe Kosten verursachen,
- einfach, transparent, flexibel, effektiv und gerecht sein,
- die Prinzipien der Marktwirtschaft berücksichtigen und den Wettbewerb zwischen den einzelnen Herstellern und zwischen den Betrieben der Entsorgungskette erhalten und ggf. auch fördern,
- bei den Betroffenen und in der Öffentlichkeit eine große Akzeptanz finden.

Bei der Regelung müssen folgende Ströme berücksichtigt werden:

- Geldstrom (Einzahlung, Verwaltung, Auszahlung),
- Material-/Abfallstrom¹,
- Datenstrom².

¹ Der Material-/Abfallstrom ist nicht Gegenstand dieser Empfehlung

² Der Datenstrom ist nicht Gegenstand dieser Empfehlung

2. Lösungsvorschlag für den Geldstrom

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge für den Geldstrom

Artikel 3 Abs. 1:

Gültigkeit der Richtlinie für Fahrzeuge und Altfahrzeuge einschließlich ihrer Bauteile und Werkstoffe.

Artikel 5 Abs. 4:

- Die Ablieferung des Altfahrzeuges bei einer zugelassenen Verwertungsanlage muss für den Letzthalter und/oder Letzteigentümer ohne Kosten aufgrund des nicht vorhandenen oder negativen Marktwertes erfolgen.
- Die Hersteller müssen alle Kosten oder einen wesentlichen Teil der Kosten der Durchführung der Entsorgung tragen und/oder Altfahrzeuge unter den im vorstehenden Spiegelstrich genannten Bedingungen zurücknehmen.
- Die Rücknahme muss dann nicht völlig kostenlos sein, wenn das Altfahrzeug wesentliche Bauteile, insbesondere den Motor und die Karosserie, nicht mehr enthält oder Abfälle enthält, die dem Altfahrzeug hinzugefügt wurden.

Artikel 12 Abs. 2:

Artikel 5 Abs. 4 gilt

- ab 01.07.2002 für ab diesem Zeitpunkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge,
- ab 01.01.2007 für die vor dem 01.07.2002 in Verkehr gebrachten Fahrzeuge.

2.2 Lösungsvorschlag des AK 16 für den Geldstrom: **Finanzierung der kostenlosen Rücknahme für den Alt- und Neubestand über den Neuwagenpreis**

Jeder Hersteller legt die Entsorgungsbeiträge, die der Deckung der Entsorgungskosten von Fahrzeugen mit negativem Marktwert dienen, individuell fest. Diese Entsorgungsbeiträge, die aufgrund der Prinzipien der Marktwirtschaft indirekt über den Kaufpreis der Neufahrzeuge vom Erstkäufer finanziert werden³, werden von jedem Hersteller eigenständig verwaltet⁴.

Voraussetzung hierfür ist die Wahlfreiheit der Hersteller für das Kapitalumlage- oder das Kapitaldeckungsverfahren. Das Handelsrecht verlangt derzeit für bekannte Risiken, diese sofort und in voller Höhe abzudecken. Hieraus folgt, dass die Hersteller spätestens mit der nationalen Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge für den Altbestand sofort und in

³ Gemäß Artikel 5 Abs. 4 der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge müssen die Hersteller alle Kosten oder einen wesentlichen Teil der Kosten tragen. Hieraus folgt, dass grundsätzlich die Möglichkeit besteht, z.B auch die Halter zu beteiligen. Hierauf wird im Abschnitt 2.4 eingegangen.

⁴ Dieses schließt eine gemeinsame Nutzung der Infrastruktur zur organisatorischen Abwicklung nicht aus.

voller Höhe Rückstellungen zu bilden haben. Der derzeit diskutierte Weg, hierzu die ratierliche Ansammlung von Rückstellungen ausnahmsweise zu gestatten, führt nur zu unbefriedigenden Ergebnissen, da auch hierdurch eine erhebliche Kapitalbindung ausgelöst wird. Dieses kann im Einzelfall zur Gefahr der Überschuldung führen.

Um dem entgegen zu wirken, wird vorgeschlagen, den durch das Handelsrecht bedingten Automatismus einer sofortigen Risikovorsorge in voller Höhe (= Kapitaldeckungsverfahren) aufzubrechen und den Herstellern ausnahmsweise zu gestatten, die Finanzierung der kostenlosen Rücknahme des Altbestandes mit Hilfe des Kapitalumlageverfahrens über den Verkauf von Neufahrzeugen zu ermöglichen. Dieser Weg bietet die einzige Möglichkeit, die materielle Rückwirkung der Richtlinie auf den Altbestand zu kompensieren. Für diesen Ausnahmetatbestand müssen die entsprechenden Regelungen des Handelsgesetzbuches (HGB) geändert werden.

Begründung:

Der Lösungsvorschlag beinhaltet folgende Vorteile:

- Der Lösungsvorschlag wird den Forderungen nach Wettbewerbskonformität in vollem Umfang gerecht, da jeder Hersteller seine Risikovorsorge individuell gestalten muss.
- Der neue rechtliche Rahmen schafft die Voraussetzungen für eine eigenverantwortliche Bewältigung der gestellten Aufgaben. Damit werden die Hersteller gezwungen, die Forderungen der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge kostenoptimal umzusetzen.
- Typ- und markenspezifische Eigenschaften der Altfahrzeuge wirken sich direkt auf die Risikovorsorge der Hersteller aus. Individuelle Anstrengungen des Herstellers werden unmittelbar honoriert.
- Altfahrzeuge, die mit positivem Marktwert entsorgt werden, entlasten das individuelle System des jeweiligen Herstellers. Damit ergibt sich ein Vorteil für die Hersteller, die qualitativ hochwertige, wertbeständige Fahrzeuge herstellen.
- Verbesserungsmaßnahmen der Hersteller, die zur Senkung der Demontagekosten und zur Optimierung der Recyclingfähigkeit von Materialien führen, wirken sich langfristig auf die eigenen Recyclingkosten und damit auch auf das individuelle System des jeweiligen Herstellers aus. Dieses führt zur Minimierung der Kosten. Nutznießer guter Lösungen sind damit nur die Hersteller, die diese entwickeln (kein Problem mit Trittbrettfahren).
- Das Problem der Gestaltung der Einzahlungsmodalitäten ist nicht vorhanden.
- Die Entsorgungsbeiträge werden vom Hersteller unmittelbar und ohne großen Verwaltungsaufwand eigenständig verwaltet. Eine zusätzliche Koordinierungs- oder Verwaltungsstelle ist nicht erforderlich. Dieses führt zur Minimierung der Kosten.

- Der Hersteller kann die Mittel ohne den Einfluss Dritter verwalten (Entscheidungsfreiheit des einzelnen Herstellers). Damit sind alle Voraussetzungen dafür geschaffen, die Mittel optimal zu bewirtschaften. Dieses führt zur Minimierung der Kosten.
- Der Hersteller kann die Auszahlungsmodalitäten eigenständig festlegen (z.B. Verträge mit zertifizierten Betrieben der Entsorgungskette oder Ausschreibung von Losen jeweils auf der Grundlage definierter Randbedingungen). Dieses führt zur Minimierung der Entsorgungskosten, die dem Hersteller bei negativem Marktwert eines Altfahrzeuges in Rechnung gestellt werden.
- Der Lösungsvorschlag führt zu einer gesicherten Mittelaufbringung und Mittelverwaltung, um den jeweiligen, auf der Grundlage der Altautoverordnung zertifizierten⁵ und von den Herstellern durch Vertrag autorisierten⁶ Betrieben der Entsorgungskette und - sofern dieses kartellrechtlich zulässig ist - Kooperationen dieser Betriebe die Kosten für die Entsorgung von Altfahrzeugen mit negativem Marktwert zu erstatten. Einzelheiten sind vertraglich zwischen Hersteller und Betrieb zu regeln.

Die vorgeschlagene Lösung umfasst sowohl den Neubestand als auch den Altbestand. Sie führt zu keinen Eingriffen in die Entsorgung der Altfahrzeuge, die einen positiven Marktwert besitzen. Diese können von ihren Eigentümern auch weiterhin auf dem freien Markt unter Nutzung marktwirtschaftlicher Elemente an zugelassene (Annahmestellen)/Verwertungsbetriebe mit oder auch ohne Bindung an die einzelnen Hersteller verkauft werden.

Die Voraussetzungen für ein marktwirtschaftlich geprägtes System sind somit erfüllt. Das vorgeschlagene System erfüllt das im Abschnitt 1 beschriebene Ziel in vollem Umfang.

2.3 Ergänzende Anforderungen an eine „gerechte“ Lösung

Im Hinblick auf eine möglichst gerechte Lösung⁷ müssen bei dem Lösungsvorschlag zusätzlich folgende Punkte berücksichtigt werden:

1. Der jeweilige Hersteller muss von solchen Kosten freigestellt werden, die aus Unfallschäden resultieren, da diese eine Folge der individuellen Halterverantwortung sind, die nicht dem Einfluss der Hersteller unterliegt.

⁵ Ein Betrieb der Entsorgungskette ist zertifiziert, wenn er die Anforderungen der Altautoverordnung erfüllt und dieses im Rahmen der Zertifizierung durch einen Sachverständigen bestätigt wird.

⁶ Ein Betrieb der Entsorgungskette ist autorisiert, wenn er auf der Grundlage eines Vertrages mit einem Hersteller Fahrzeuge dieses Herstellers entgegennehmen darf, die einen negativem Marktwert aufweisen.

⁷ Gerecht bedeutet, dass

- dem Hersteller keine Kosten angelastet werden dürfen, die nicht in seine Verantwortung fallen,
- der Hersteller die Freiheit haben muss, sich seine Vertragspartner für die Entgegennahme von Fahrzeugen mit negativem Marktwert selbst auszusuchen.

Lösung für 1.:

Es ist - ggf. in Abstimmung mit der EU-Kommission - eine Analogie zu Artikel 5 Absatz 4 3. Unterabsatz der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge zu entwickeln, mit deren Hilfe die Mitgliedstaaten festlegen können, dass ein erhöhter Entsorgungsaufwand durch Unfallschäden und damit ein aus Unfällen resultierender negativer Marktwert von den Fahrzeughaltern (z.B. bei Selbstbeteiligung oder Eigenfinanzierung des Unfallschadens) bzw. ihren Versicherungsunternehmen und nicht von den Herstellern zu tragen ist. Die Versicherungsunternehmen können ggf. eine Zusatzversicherung zur Abdeckung des Entsorgungsrisikos bei Eigenverschulden anbieten.

2. Es muss verhindert werden, dass Gebrauchtfahrzeuge aus den europäischen Nachbarländern importiert werden mit dem Ziel, diese dann als Altfahrzeuge mit negativem Marktwert in Deutschland kostenlos abgegeben. Dadurch würde das deutsche Finanzierungssystem und damit die deutsche Volkswirtschaft zusätzlich belastet.

Lösung zu 2:

In der nationalen Umsetzung ist festzulegen, dass die Hersteller nur dann verpflichtet werden, die Kosten für die Entsorgung eines Altfahrzeuges mit negativem Marktwert zu tragen, wenn dieses im Geltungsbereich der nationalen Umsetzung zugelassen war.

3. Es muss verhindert werden, dass Personenkraftfahrzeuge vor ihrer Abgabe als Altfahrzeug bei einer Annahmestelle/einem Verwertungsbetrieb durch den Ausbau oder dem Austausch von („wertvollen“) Teilen derart in ihrem Wert gemindert werden, dass dieser negativ wird und damit die Hersteller die Kosten der Entsorgung tragen müssen.

Dieses gilt in gleicher Weise für Personenkraftfahrzeuge, die von Gebrauchtfahrzeug- oder Neuwagenhändlern z.B. im Rahmen der Inzahlungnahme entgegengenommen werden, jedoch nicht verkauft werden (können) und nach z.T. mehrjähriger Standzeit und ggf. auch nach Austausch/Ausbau von („wertvollen“) Bauteilen als Altfahrzeuge mit negativem Marktwert einer Annahmestelle/einem Verwertungsbetrieb übergeben werden.

Lösung zu 3.:

In der nationalen Umsetzung ist festzulegen, dass die Hersteller nur dann verpflichtet werden, die Kosten für die Entsorgung von Altfahrzeugen mit negativem Marktwert zu tragen, wenn das Fahrzeug mindestens 6 Monate auf den Halter zugelassen war, der das Fahrzeug bei einem Verwertungsbetrieb zur Entsorgung abgibt. Für Fahrzeuge, bei denen nachweislich kurz nach der Zulassung ein Schaden aufgetreten ist oder festgestellt wurde (z.B. Motorschaden bei einem 15 Jahre alten Kleinwagen), dessen Reparatur sich nicht mehr lohnt und dessen Entsorgung Kosten verursacht (negativer Markt-

wert), müssen die Hersteller eine Problemlösung anbieten.

4. Der Hersteller muss die Freiheit haben, Verträge mit zertifizierten Betrieben der Entsorgungskette seines Vertrauens zu schließen.

Lösung zu 4.:

In der nationalen Umsetzung ist festzulegen, dass die Hersteller verpflichtet sind, den jeweiligen zertifizierten und autorisierten Betrieben der Entsorgungskette die Kosten für die Entsorgung von Altfahrzeugen mit negativem Marktwert zu erstatten.

5. Es ist zu verhindern, dass es im Rahmen der Autorisierung der Betriebe der Entsorgungskette zu einer mehrfachen Überprüfung der Zertifizierung (= abfallrechtlich begründeter Anforderungen) durch die einzelnen Automobilhersteller kommt.

Lösung zu 5.:

Bei den Herstellern ist darauf hinzuwirken, dass die durch die Altautoverordnung festgelegten materiellen Anforderungen an die Betriebe der Entsorgungskette als Grundlage für die Autorisierung anerkannt werden und nicht noch einmal zusätzlich überprüft werden. Voraussetzung hierfür ist, dass die Leistungen der Zertifizierer (= Sachverständige) einheitlich hohen Standards gerecht werden.

6. Die Hersteller dürfen nicht mit Kosten belastet werden, die aus der Entsorgung von Anbauteilen resultieren, die nicht von Ihnen in den Verkehr gebracht wurden. Im Rahmen der Produktverantwortung darf ein Hersteller nur dann zur Übernahme der Entsorgungskosten verpflichtet werden, wenn er die Möglichkeit hat, die Produktgestaltung einschließlich der Werkstoffauswahl zu gestalten. Außerdem muss verhindert werden, dass andere Wirtschaftsbeteiligte das einzurichtende Entsorgungssystem und dessen Finanzierung nutzen und keine eigenen Finanzierungsbeiträge liefern (Problem mit Trittbrettfahren).
7. Die Hersteller dürfen nicht mit Kosten belastet werden, die entstehen, wenn Altfahrzeuge wesentliche Bauteile nicht mehr enthalten.

Lösung zu 7.:

Neben den Vorgaben, die aus Artikel 5 Abs. 4, 3. Unterabsatz der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge resultieren, das heißt, wenn das Altfahrzeug

- die wesentlichen Bauteile eines Fahrzeuges, insbesondere den Motor und die Karosserie, nicht mehr enthält oder
- Abfälle enthält, die dem Altfahrzeug hinzugefügt wurden,

und die unter den Nummern 1 und 3 festgelegt worden sind, ist in der nationalen Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge festzulegen, dass die kostenlose Rück-

nahme von Fahrzeugen mit negativem Marktwert dann nicht eingefordert werden kann, wenn aufgrund des Fehlens wesentlicher Bauteile die Rollfähigkeit nicht mehr gegeben ist.

2.4 Weitere Optionen für die Regelung des Geldstromes

2.4.1 Allgemeines

Artikel 12 Abs. 2 der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge unterscheidet zwischen

- dem Altbestand, das heißt, zwischen Fahrzeugen, die vor einem bestimmten Stichtag (01.07.2002) in Verkehr gebracht worden sind, und
- dem Neubestand, das heißt, Fahrzeugen, die nach dem In-Kraft-Treten (01.07.2002) in Verkehr gebracht worden sind.

Daraus folgt, dass auch bei der Finanzierung der kostenlosen Rücknahme die grundsätzliche Möglichkeit besteht, Finanzierungsmodelle für den Altbestand und für den Neubestand zu unterscheiden. Nach den Empfehlungen des ZEW-/IfM-Gutachtens sollte zunächst ein zielkonformes und effizientes Finanzierungsmodell für den Neubestand erarbeitet werden, da hier die getroffenen Regelungen die Finanzierung der kostenlosen Rücknahme über einen sehr langen Zeitraum prägen werden. Die Regelungen für den Altbestand, wie immer sie auch aussehen mögen, betreffen hingegen einen begrenzten Übergangszeitraum, der mit der Zeit zwangsläufig an Bedeutung verliert.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Hersteller gemäß Artikel 5 Absatz 4 der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge alle Kosten oder einen wesentlichen Teil der Kosten tragen, die bei der Durchführung der Entsorgung entstehen (= x %). Es besteht somit im Rahmen der nationalen Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge grundsätzlich die Möglichkeit, dass ein Teil der Kosten auch von Dritten getragen wird ((100 - x)%).

Auf der Grundlage dieser Randbedingungen wurden im AK 16 „Kfz-Recycling“ folgende Überlegungen diskutiert:

2.4.2 Finanzierung der kostenlosen Rücknahme für den Neubestand durch prozentuale und ausgewiesene Beteiligung des Erstkäufers:

Für die Finanzierung der kostenlosen Rücknahme des Neubestandes muss jedem Hersteller die Möglichkeit gegeben werden, eigenständig darüber zu entscheiden, ob er das Kapitalumlage- oder das Kapitaldeckungsverfahren wählt (siehe auch 2.2).

Zusätzlich könnte festgelegt werden, dass der Hersteller nicht mit 100 % der Kosten belastet wird, die durch die kostenlose Rücknahme von Altfahrzeugen mit negativem Marktwert entstehen, sondern nur mit dem Anteil x %. Den Differenzbetrag, der sich aus dem Anteil (100 - x) % ergibt, würde der Erstkäufer bezahlen. Dieser Betrag würde vom Hersteller mit verwaltet und gemeinsam mit dem Entsorgungsbeitrag des Herstellers eingezahlt. Hier-

aus würden sich die folgenden Vorteile ergeben:

- Die Vorteile, die sich für die Entsorgungsbeiträge des Herstellers ergeben, würden in vollem Umfang auch für die Beträge des Erstkäufers gelten.
- Der Betrag könnte ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand beim Kauf des Neuwagens erhoben und auf der Rechnung getrennt ausgewiesen werden.
- Es brauchte kein zusätzliches System zur Verwaltung der Beträge der Erstkäufer mit allen damit verbundenen Problemen und Kosten eingerichtet zu werden. Da der Hersteller ein großes Interesse daran hat, sein Geld optimal zu bewirtschaften, würde dieses automatisch dem Geld des Erstkäufers zu Gute kommen.
- Das System wäre unabhängig von der politischen Entscheidung. Das heißt, es würde sowohl mit als auch ohne (ausgewiesene) Beteiligung des Erstkäufers funktionieren. Die Politik hätte damit - das heißt, durch die Beteiligung des Erstkäufers - alle Möglichkeiten, beim Kapitaldeckungsverfahren die Höhe der Rückstellungen und der Steuerausfälle so zu beeinflussen, dass sie sowohl betriebswirtschaftlich (= Begrenzung der Höhe der Rückstellungen und damit der finanziellen Belastung der Hersteller) als auch volkswirtschaftlich/gesamtstaatlich (Begrenzung der Steuerausfälle aufgrund der Bildung von Rückstellungen) so verträglich wie möglich sind. Beim Kapitalumlageverfahren kommt es zu keiner zusätzlichen Belastung von Hersteller und Staat.
- Die Belastung des Erstkäufers würde immer konstant bleiben. Das heißt, er würde immer die Summe aus dem Entsorgungsbeitrag des Herstellers (indirekt über den erhöhten Neuwagenpreis) und direkt über den ausgewiesenen „Eigenanteil“ zahlen.

Bewertung:

Auch wenn es in der Gesetzgebung durchaus üblich ist, die Höhe der finanziellen Belastung eines Betroffenen (hier: Erstkäufer) durch bestimmte Prozentsätze festzulegen, z.B. im Rahmen der Steuergesetzgebung, scheitert die Umsetzung dieser prozentualen Aufteilung der Finanzierung der kostenlosen Rücknahme zwischen Hersteller und Erstkäufer daran, dass der Betrag (= Entsorgungskosten), der prozentual aufgeteilt werden soll, zu dem Zeitpunkt des Neuwagenkaufes nicht exakt ermittelt werden kann und damit unbestimmt ist. Dieser - auf den ersten Blick für alle Beteiligten sehr vorteilhafte - Lösungsweg wird daher nicht weiter verfolgt.

2.4.3 Finanzierung der kostenlosen Rücknahme für den Altbestand durch Halterbeteiligung (= Finanzierung durch den aktuellen Halter):

Die Finanzierung der kostenlosen Rücknahme des Altbestandes stellt für die Hersteller eine Kostenbelastung dar, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die Fahrzeuge hergestellt wurden, nicht bekannt war und somit auch nicht bei der Kalkulation des Verkaufspreises berücksichtigt werden konnte. Die Rechtsprechung schützt die Betroffenen in der Regel vor derartigen

Belastungen durch das sogenannte Rückwirkungsverbot.

Um die Hersteller auch ohne ein zeitaufwendiges Streitverfahren vor den aus juristischer Sicht strittigen finanziellen Belastungen zu schützen, besteht die grundsätzliche Möglichkeit, in der nationalen Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge ein gesondertes Finanzierungsmodell für die kostenlose Rücknahme des Altbestandes festzulegen. Auch bei einem solchen Modell bestünde aufgrund von § 5 Abs. 4 der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge grundsätzlich die Möglichkeit, dass die Kosten zwischen Hersteller und weiteren Beteiligten aufgeteilt werden.

Auf dieser Grundlage ergibt sich die Möglichkeit, Beiträge für die Finanzierung der Entsorgung von Altfahrzeugen mit negativem Marktwert (Altbestand)

- von dem Halter zu erheben, der ein Fahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt (z.B. In-Kraft-Treten der nationalen Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge) besitzt (einmalige Halterabgabe), oder
- von der Halterkette aufbringen zu lassen (z.B. Versicherungsmodell).

Bewertung:

Die Diskussion innerhalb des AK 16 „Kfz-Recycling“ hat gezeigt, dass einige der in der Nr. 1 beschriebenen Ziele sowohl mit einer einmaligen Halterabgabe (= Abgabe des aktuellen Halters) als auch mit der Beteiligung der Halterkette (z.B. über ein Versicherungsmodell) aus folgenden Gründen⁸ nicht erreicht werden können:

- Die Finanzierung erfolgt pauschal und nicht differenziert unter Berücksichtigung der tatsächlichen Entsorgungskosten.
- Es ist unklar, nach welchen Kriterien die Höhe der Entsorgungskosten ermittelt werden soll.
- Es entsteht ein erheblicher Verwaltungsaufwand für die Erhebung, Verwaltung und Verteilung der Mittel. Dieses gilt insbesondere für die Versicherungslösung, bei der über mehrere Jahre sehr kleine Geldbeträge eingesammelt werden müssen, um bei Eintritt des Versicherungsfalles (= kostenlose Entsorgung bei negativem Marktwert) einen vergleichsweise kleinen Betrag (ca. DM 100,- bis DM 300,-) auszahlen zu können.
- Bei der einmaligen Zahlung durch den Halter entsteht ein zentraler Fonds, der nach den Kriterien des Bundeskartellamtes kritisch zu bewerten ist.
- Zentrale Fonds und auch Versicherungslösungen bergen das Risiko, dass höhere Entsorgungspreise gefordert werden als bei rein marktwirtschaftlich orientierten Modellen.
- Typ- und markenspezifische Eigenschaften der Fahrzeuge bleiben völlig unberücksichtigt.

⁸ Diese Gründe dürfen nicht alle auf das von der Automobilindustrie präferierte Modell übertragen werden (siehe 2.4.4)

tigt.

- Es ist unklar, wer die Mittel nach welchen Kriterien verteilt.
- Im Jahr 2002, in dem die nationale Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge politisch diskutiert werden wird, findet die Bundestagswahl statt. Es wird von allen Parteien kaum zu vermitteln sein, dass die Eigentümer von Personenkraftwagen eine zusätzliche Abgabe zur Entsorgung von Altfahrzeugen entrichten müssen, um die Automobilindustrie finanziell zu entlasten.

2.4.4 Finanzierung der kostenlosen Rücknahme für den Alt- und Neubestand durch den Erstkäufer mit gesetzlich fixiertem Festbetrag und separater Ausweisung der allgemeinen und übergreifenden Kosten, die den Automobilherstellern durch die Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge entstehen

Zusätzlich zu der Internalisierung der Entsorgungskosten in den Neuwagenpreis ist es aus Sicht der Automobilindustrie erforderlich, die allgemeinen und übergreifenden Kosten für

- die Errichtung und den Erhalt der von den Herstellern autorisierten Rücknahmestellen,
- Forschung und Entwicklung zur recyclinggerechten Konstruktion,
- den Aufbau von Materialkreisläufen,
- die herstellereigenen Systeme zur Erfassung, Verfolgung und Umsetzung der Stoffverbräuche,
- die Finanzierung der Entsorgung von Altfahrzeugen von nicht mehr im Markt befindlicher Hersteller,
- den Aufbau und die Verwaltung von Finanzierungssystemen

zu erheben und auf der Rechnung gesondert auszuweisen.

Für diese Grundkosten, die bei jedem Hersteller unabhängig von den eigentlichen Entsorgungskosten entstehen - letztere sollen entsprechend dem Vorschlag des AK 16 (siehe 2.2) über den Preis des Neuwagens abgedeckt werden - soll ein gesetzlich fixierter Kostenbeitrag in Höhe von € 100,- beim Kauf eines Neufahrzeuges erhoben und in der Rechnung ausgewiesen werden. Dieser Beitrag könnte alternativ auf der Grundlage eines jährlichen Beitrages in Höhe von € 5,- von der gesamten Halterkette über die jeweilige Haftpflichtversicherung des Fahrzeuges erhoben werden.

Bewertung:

Der AK 16 „Kfz-Recycling“ verfolgt diesen Vorschlag nicht weiter, weil es nicht üblich und in der Regel auch nicht möglich ist, Kosten, die aus zusätzlichen gesetzlichen Anforderungen resultieren (z.B. separate Ausweisung der Grundkosten, die den Herstellern durch verän-

derte Abgasreinigungsvorschriften entstehen), separat auszuweisen und staatlich festzulegen. Hinzu kommt, dass das mit diesem Vorschlag angestrebte Ziel der Internalisierung der aus der nationalen Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge resultierenden Kosten, das heißt die Finanzierung dieser Kosten über den Neuwagenpreis und die damit verbundene Kostentragung durch den Erstkäufer (= Beteiligung des Ersthalters) mit dem im Kapitel 2.2 beschriebenen Lösungsweg erreicht wird.

Die Vertreter der Automobilindustrie sind der Auffassung, dass dieser Vorschlag der Automobilindustrie unabhängig von dieser Einschätzung des Arbeitskreises weiter verfolgt werden muss.