

08.03.99

Leitlinien für die Autoverwertung der FAR-Fachgruppe Autorückmontage im BDSV
Deutsche Altautoverordnung: Erhebliche Vollzugsprobleme

Seit Inkrafttreten der AltautoVO im April 1998 haben sich für die Verwerterbranche krasse Vollzugsprobleme offenbart, die beseitigt werden müssen. Die Kontrolle der Verwertungsnachweise verläuft bisher nur ungenügend. Folglich kann nicht ausgeschlossen werden, daß Fahrzeuge auch bei nicht anerkannten Verwertern landen. Auch die geplante Europäische Direktive, die ebenfalls einen Verwertungsnachweis vorsieht, läßt bislang keinen Ansatz zur Verbesserung der Vollzugsprobleme erkennen. Diese Vollzugsprobleme müssen aber gelöst werden. Dabei stellt die Zusammenarbeit von Straßenverkehrsbehörden und den Ordnungsämtern ein wichtiges Bindeglied dar. Es hat sich gezeigt, daß auch die Verbleibserklärung nicht die gewünschte Lenkungs- und Kontrollfunktion erfüllt. Man könnte auf sie und dem mit ihr verbundenen Verwaltungsaufwand vollständig verzichten und statt dessen zum Beispiel die Vorlage des Kaufvertrages verlangen.

Die Vollzugsbehörden der Länder haben in Gesprächen mit der ARGE-Altauto ihre Unterstützung bei der Lösung von Umsetzungsproblemen angekündigt. Derzeit sind die Verwerter aber immer noch mit ihren Problemen auf sich selbst gestellt. Darauf haben die Verwerter in einer Sitzung der FAR-Fachgruppe Autorückmontage im BDSV am 03.03.1999 in Mannheim deutlich hingewiesen. Dazu gehört nach ihrer Auffassung auch das Fehlen einer wirkungsvollen Abgrenzung zwischen Gebrauchtwagen und Altfahrzeug zur Verwertung.

Geänderte Marktrahmenbedingungen durch die geplante Europäische Direktive

Die mit dem Argument des Umwelt- und Verbraucherschutzes vom Europäischen Parlament eingeforderte kostenlose Rücknahme grundsätzlich aller Altfahrzeuge behindert nach Meinung der FAR-Verwerter marktwirtschaftliche Lösungen und löst auch nicht den beklagten Umstand des Exports von "Gebrauchtwagen".

Die Hersteller werden aufgrund der Produktverantwortung bis hin zur Übernahme der Kosten zwangsläufig versuchen, die Verwertung in die eigene Hand zu nehmen. Damit wird sich das Bild der Verwertungsbranche gravierend ändern. Die Hersteller werden den Verwertern die Demontage vorgeben oder diese sogar vollständig übernehmen. Schon heute sprechen die Hersteller davon, daß von ca. 1000 zertifizierten Verwerterbetrieben dann nur etwa 300 Vertragspartner der Automobilindustrie übrig bleiben dürften.

"Hollandmodell" ungeeignet zur Lösung der diskutierten Probleme

Nach wie vor sind die nicht marktkonformen Fondsmodelle im Gespräch, die die Kostenlosigkeit garantieren, indem mit einem breit angelegten Finanzierungsmodell die Verwertung über Jahre hinaus sichergestellt werden soll. Dabei wird immer wieder vergessen, wie in der FAR-Sitzung herausgestellt wurde, daß der Verbraucher bereits vorab zur Kasse gebeten wird. Die Fehlleitung finanzieller Mittel ist vorprogrammiert, wie das "Hollandmodell" bereits zeigt. Fondsmodelle sind nicht verbraucherfreundlich, da die Kosten um ein vielfaches höher ausfallen als bei marktwirtschaftlichen Lösungen. Sie sind nicht geeignet, die umweltpolitischen Ziele zu erreichen. Das "Hollandmodell" hat es nicht geschafft, den Export von Gebrauchtwagen zu drosseln.

Lösungen nur in partnerschaftlichen Konzepten möglich

Die FAR-Fachgruppe Autorückmontage im BDSV hat in ihrer Sitzung in Mannheim deutlich gemacht, daß heute mehr denn je die Hilfe zur Selbsthilfe erforderlich ist. Nach ihrer Auffassung müssen die qualifizierten und zertifizierten Verwerter noch stärker als bisher zeigen, daß sie Qualität im gesamten Verwertungsprozess garantieren. Das Klagen über Vollzugsprobleme alleine reicht nicht.

So muß man gegen Wettbewerbsverzerrungen und Vollzugsprobleme im Einzelfalle vor Ort konstruktiv vorgehen. Dabei muß deutlich gemacht werden, daß nur sie qualitativ einwandfrei, kostengünstig sowie umweltgerecht verwerten können. Die Studien des ADAC beweisen, daß der qualifizierte Fachverwerter der richtige Partner der Verbraucher ist.

Partnerschaftlich muß auch die Rückstandsproblematik gelöst werden. Hier kann die Produktverantwortung der Hersteller zielgerecht eingesetzt werden. Dafür ist die im Rahmen der Freiwilligen Selbstverpflichtung beschlossene Förderung eines Pilotprojektes zur Aufbereitung von Shredderleichtfraktion durch die ARGE-Altauto ein gutes Beispiel (www.arge-altoauto.de "Forum").

Nach Auffassung der Verwerterunternehmen in der FAR müssen bestehende Spannungsfelder beseitigt werden. Die Aussprache in ihrer letzten Sitzung zeigte, daß z.B. zwischen Verwertern und Annahmestellen über ökonomische Anreize ein Modus gefunden werden kann, um Vorkehrungen zu treffen, daß Annahmestellen die Fahrzeuge nicht ausschachten. Die FAR ist der Auffassung, daß die permanenten und fruchtbaren Gespräche im Rahmen der ARGE-Altauto zwischen Herstellern, Annahmestellen, Verwertern und Shredderbetrieben sowie die Gespräche mit den Vertretern von Bund und Ländern weiter vertieft werden müssen.