

SCHROTT MUSS MAN KÖNNEN.
Die BDSV. DER Stahlschrott-Verband.



NEUE ANFORDERUNGEN AN DIE ALTAUTOVERWERTUNG DURCH DIE ELEKTROMOBILITÄT

Rechtsanwalt (Syndikusrechtsanwalt)

Guido Lipinski BDSV

Vortrag am 05.10.2022

AVT in Hohenroda

Elektromobilität nimmt deutlich zu

- Die Bundesregierung sieht in der Elektromobilität den Schlüssel für klimafreundliche Mobilität und Innovation und fördert die Elektromobilität mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket:
 1. Unterstützung von Forschung und Entwicklung
 2. Kaufprämie für Elektroautos
 3. Ausbau der Ladeinfrastruktur
 4. Beschaffungsziele für die öffentliche Hand.
- Die Zulassungszahlen bei Elektroautos steigen. **Im Jahr 2021 wurden mit 365.425 BEV (+83,3 %) und 325.449 PHEV (+62,3 %) erheblich mehr Elektrofahrzeug-Zulassungen als 2020 registriert.** Damit beträgt der Anteil der Elektrofahrzeuge (BEV + PHEV) an den Gesamtzulassungen im Jahr 2021 bereits knapp 26 Prozent.
- Das politische Ziel von einer Million Elektroautos wurde Mitte 2021 erreicht. Die neue Zielmarke der Ampelkoalition heißt: **15 Millionen E-Autos bis 2030.**

Genehmigungsrechtliche Voraussetzungen der Altfahrzeugverordnung (AltfahrzeugV)

Das Recycling von Altfahrzeugen wird in Deutschland durch die Altfahrzeugverordnung (AltfahrzeugV) gesetzlich geregelt, die seit 2002 die auf EU-Ebene geltende Altfahrzeugrichtlinie 2005/53/EG auf nationaler Ebene umsetzt.

1. Begriffsbestimmungen:

- „Altfahrzeuge“ sind „Fahrzeuge, die Abfall im Sinne des § 3 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz sind“.
- „Fahrzeuge“ sind gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 AltfahrzeugV „Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht bis zu 3,5 t sowie dreirädrige Kraftfahrzeuge, jedoch keine dreirädrigen Krafträder.“
- Demontagebetriebe sind gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 16 AltfahrzeugV „Betriebe oder Betriebsteile, in denen Altfahrzeuge zum Zwecke der nachfolgenden Verwertung behandelt werden; dies kann auch die Rücknahme einschließen“.

Der Begriff des Demontagebetriebs ist weit gefasst. Typische Demontagearbeiten sind beispielsweise die Trockenlegung von Fahrzeugen und die Entnahme einzelner Bauteile zum Zweck der weiteren Verwendung.

Genehmigungsrechtliche Voraussetzungen der Altfahrzeugverordnung (AltfahrzeugV)

2. Anerkannte Demontagebetriebe:

- Nach § 4 Abs. 1 AltfahrzeugV ist derjenige, der sich eines Fahrzeugs entledigt, entledigen will oder entledigen muss, verpflichtet, dieses „nur einer anerkannten Annahmestelle, einer anerkannten Rücknahmestelle oder einem anerkannten Demontagebetrieb zu überlassen.“
- Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 AltfahrzeugV ist ein Betrieb/eine Stelle anerkannt, wenn der jeweilige Betrieb über die nach § 5 Abs. 3 AltfahrzeugV erforderliche Bescheinigung verfügt. Die Bescheinigung darf nur von Sachverständigen erteilt werden, die die Voraussetzungen des § 6 AltfahrzeugV erfüllen (§ 5 Abs. 3 Satz 1 AltfahrzeugV).
- Alternativ zur Anerkennung durch einen Sachverständigen ist ein Demontagebetrieb gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 AltfahrzeugV anerkannt, wenn er Entsorgungsfachbetrieb ist, die Einhaltung der Anforderungen der AltfahrzeugV geprüft wurde und dies im Überwachungszertifikat ausgewiesen ist.

Genehmigungsrechtliche Voraussetzungen der Altfahrzeugverordnung (AltfahrzeugV)

3. Anhang zur AltfahrzeugV:

- Maßgeblich für die Anerkennung eines Demontagebetriebs im vorstehend genannten Sinne sind die detaillierten baulich-technischen, betrieblichen und organisatorischen Anforderungen nach Nr. 3 des Anhangs der AltfahrzeugV.
- Nrn. 3.1 und 3.2 des Anhangs zur AltfahrzeugV konkretisieren die Anforderungen an Errichtung, Ausrüstung und Betrieb von Demontagebetrieben.
- Beispielhaft zu nennen sind Vorgaben zur Gliederung der Betriebsfläche, zur Platzaufteilung und zur Ausrüstung des jeweiligen Betriebsbereichs. Für Vorbehandlung, Behandlung, Wiederverwendung, Verwertung und Beseitigung gelten jeweils spezielle Anforderungen. Umweltbelastende Flüssigkeiten, wie FCKW aus Klimaanlage, Bremsflüssigkeit, Öl oder Benzin, sind vor der Behandlung des Altfahrzeugs zu entsorgen.

Genehmigungsrechtliche Voraussetzungen der Altfahrzeugverordnung (AltfahrzeugV)

4. Anlagenzulassungsrecht:

- In Nr. 3.2.1.1 des Anhangs zur AltfahrzeugV ist geregelt, dass der Betreiber des Demontagebetriebs mit einer Durchsatzkapazität je Woche von 5 oder mehr Altfahrzeugen, sonstigen Nutzfahrzeugen oder Bussen oder Sonderfahrzeugen (§ 4 BImSchG i. V. m. Nr. 8.9.2 des Anhangs 1 der 4. BImSchV), über die zum Errichten und zum Betrieb erforderliche Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) oder über die nach § 67 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erforderlichen Anzeigen verfügen muss und die einschlägigen Regelungen insbesondere zum Umwelt- und Arbeitsschutz einhalten muss.
- Der Betrieb ist so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung sowie die gemeinwohlverträgliche Beseitigung von Abfällen eingehalten werden. Dies gilt entsprechend für diejenigen Demontagebetriebe, die keiner immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen und entsprechend baurechtlich zu genehmigen sind.

Genehmigungsrechtliche Voraussetzungen der Altfahrzeugverordnung (AltfahrzeugV)

4. Zwischenfazit:

- Die Begriffsbestimmung „Altfahrzeuge“ differenziert nicht nach Antriebsart. Entsprechend sind auch Elektrofahrzeuge, die die Anforderungen des § 2 Abs. 1 AltfahrzeugV erfüllen, sollten sie unter den Abfallbegriff fallen, nach den Regeln der AltfahrzeugV zu verwerten.
- Die oben dargestellten Anforderungen an die Genehmigung zur Altfahrzeugdemontage zeigen auf, dass die Tätigkeiten zur Demontage (auch von Elektrofahrzeugen) bereits umfassend geregelt und von der jeweiligen Genehmigung erfasst sind.
- Auch wenn Elektrofahrzeuge andere Bestandteile enthalten als sogenannte Verbrenner, ändert dies nichts an den grundsätzlichen Demontagetätigkeiten.
- Rechtlich gibt es keine Unterscheidung zwischen Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen anderer Antriebsart, insbesondere den klassischen Verbrennungsmotoren.
- Auch die EU-Kommission scheint hier zukünftig keine Unterscheidung vornehmen zu wollen. Dies zeigte zuletzt der von der EU-Kommission veröffentlichte Fragenkatalog, der mit keiner Fragestellung eine mögliche Unterscheidung zwischen Elektrofahrzeugen und andern Antriebsarten ansprach.

Änderungen durch die Verwertung von Elektrofahrzeugen

Anlageninput:

- Die Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis kennt für Altfahrzeuge nur die Abfallschlüssel 16 01 04* Altfahrzeuge und 16 01 06 Altfahrzeuge, die weder Flüssigkeiten noch andere gefährliche Bestandteile enthalten (also Fahrzeuge nach der Behandlung im Demontagebetrieb).
- Mit dem in der Genehmigung des Demontagebetrieb sicher enthaltenen Inputschlüssel 16 01 04* Altfahrzeuge können also auch Elektrofahrzeuge angenommen werden.

Anlagenoutput:

- Für Lithiumbatterien, die bei der Demontage zwingend zu separieren ist, bedarf es eines neuen Output Schlüssels.
- Die LAGA (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall) hat dazu im März 2019 den Beschluss gefasst, dass Lithiumbatterien unter den Abfallschlüsseln 16 01 21* oder 16 02 15* als gefährliche Abfälle eingestuft werden sollen. Angesichts der Überschrift der Abfallgruppe 16 01 dürften Elektrofahrzeugbatterien dann unter 16 01 21* fallen.
- Diesen zusätzlichen Output Schlüssel müsste ein Demontagebetrieb dann in seiner Abfallbilanz aufnehmen. Einer Änderung der Genehmigung bedarf es hierfür nicht, da die Abfälle erst auf dem Gelände entstehen.

Änderungen durch die Verwertung von Elektrofahrzeugen

Lagerung von Lithiumbatterien:

- Es gibt derzeit keine gesetzlich eindeutig definierten Anforderungen an die Lagerung von Lithiumbatterien.
- Wegen der Brandgefahr kann es aber Anforderungen aus den Bereichen Arbeitsschutz-, Brandschutz- und durch die Sachversicherungen geben.
- Somit obliegt es jedem Unternehmen selbst, unter Berücksichtigung der Gefahrenbeurteilung, geeignete Maßnahmen festzulegen und umzusetzen.

Wassergefährdung:

- Lithiumbatterien werden von den Behörden als deutlich wassergefährdend und in Wassergefährdungsklasse 2 eingestuft.
- Nach § 62 I Wasserhaushaltsgesetz (WHG) müssen Anlagen zum Lagern wassergefährdender Stoffe so beschaffen sein, unterhalten und betrieben werden, dass eine nachteilige Veränderung der Eigenschaften von Gewässern nicht zu besorgen ist.
- Bleihaltige KFZ-Batterien (AVV 16 01 06*) sind ebenfalls gefährliche Abfälle und fallen unter die Wassergefährdungsklasse 3 (stark wassergefährdend).

Änderungen durch die Verwertung von Elektrofahrzeugen

Arbeitsschutz, Qualifizierung, Brandschutz:

- Bei Transport, Lagerung und Montage der Lithiumbatterien mit undefiniertem Zustand können diese z. B. durch mechanische (Stöße, Herunterfallen) oder thermische (Hitze, Feuer, Kälte, direkte Sonneneinstrahlung) Beanspruchungen beschädigt werden. Dies kann zum Austritt von brennbarem Gas bzw. Elektrolyt mit anschließendem Brandereignis führen (DGUV - „Hinweise zum betrieblichen Brandschutz bei der Lagerung und Verwendung von Lithiumbatterien“).
- Lithiumbatterien in Alautos sind jedoch in der Regel nicht defekt, dies ist typischerweise nur nach Unfällen der Fall. Größere Mengen verunfallter Elektrofahrzeuge mit defekten Lithiumbatterien fallen aber (noch längere Zeit) nicht an. Es handelt sich um unregelmäßige Einzelfälle.
- Beschäftigte, die regelmäßig mit Lithiumbatterien umgehen, müssen dafür qualifiziert und unterwiesen sein.
- Für die Arbeit am zu demontierenden Fahrzeug kommt hier dann noch die “Qualifizierung für Arbeiten an Hochvoltsystemen“ DGUV 209-093 hinzu, da Elektrofahrzeuge, im Gegensatz zu Verbrennern diese Hochvoltsysteme enthalten.
- Für die Lagerung von Lithiumbatterien bedarf es somit wohl Änderungen bzw. Anpassungen im Betriebsablauf (betriebliche Brandschutzordnung) und einiger arbeitsschutzrechtlicher Maßnahmen (Gefährdungsbeurteilungen).

Änderungen durch die Verwertung von Elektrofahrzeugen

Genehmigungsrechtliche Einstufung der Lagerung von Lithiumbatterien im zertifizierten Demontagebetrieb:

- Eine, wenn auch nur geringfügige Auswirkung auf die Schutzgüter des § 1 BImSchG ist durch die gefährlichen Eigenschaften der Lithiumbatterien nicht gänzlich auszuschließen, weshalb eine Änderungsanzeige nach § 15 BImSchG, mindestens einen Monat bevor mit der Annahme von Elektrofahrzeugen begonnen werden soll, erfolgen sollte.
- Allerdings werden die Betreiberpflichten des Altautoverwerterbetriebs auch weiterhin erfüllt. Die Lagerung von Lithiumbatterien, neben der bereits vorhandenen Lagerung von anderen Batterien stellt in der Regel keine erhebliche Änderung der Genehmigungssituation dar, sondern eine Nebeneinrichtung der ursprünglichen Anlage.
- Außerdem sind nicht defekte Lithiumbatterien den bereits genehmigten Bleibatterien ähnlich und weisen im Hinblick auf die Schutzgüter des § 1 BImSchG kein höheres Gefährdungspotential aus. Von ihnen geht keine besondere Brandgefahr aus und die Wassergefährdung ist geringer eingestuft als bei Bleibatterien.
- Diese Anpassungen im Betriebsablauf und arbeitsschutzrechtlichen Maßnahmen habe keine nachteiligen Wirkungen und stellen auch keine erheblichen Änderungen im Sinne des § 16 BImSchG dar. Im Falle baulicher Veränderungen oder eine Erhöhung der Lagerkapazitäten kann dies anders zu beurteilen sein.

Änderungen durch die Verwertung von Elektrofahrzeugen

1. In der Abfallbilanz ist der Output Schlüssel für Lithiumbatterien 16 01 21* zusätzlich mit aufzunehmen.
2. Die Mitarbeiter sind für den Umgang mit Lithiumbatterien, aber auch für die Arbeit an Fahrzeugen mit Hochvoltsystemen entsprechend zu qualifizieren.
3. Die geänderten Betriebsabläufe sowie die arbeitsschutzrechtlichen Maßnahmen zur Lagerung von Lithiumbatterien sind der zuständigen Behörde, spätestens einen Monat vor der geplanten Annahme von Elektrofahrzeugen anzuzeigen. Eine Änderungsgenehmigung nach § 16 BImSchG ist nicht notwendig.

VIELEN DANK
für Ihre Aufmerksamkeit

Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V.

Berliner Allee 57
40212 Düsseldorf

T: +49 211 828953-0
F: +49 211 828953-20

zentrale@bdsv.de
www.bdsv.org