

Import und Export von Gebrauchtfahrzeugen in Europa -- Manuskript --

Cornelia Merz, Georg Mehlhart

Öko-Institut e.V., Darmstadt

Abstract

Im Rahmen eines Projektes für die Europäische Kommission wurden die Importe und Exporte von gebrauchten Fahrzeugen innerhalb der Europäischen Union und aus/in das Nicht-EU-Ausland untersucht. Ziel der Untersuchung war es, die Datenlage für die Prognose der verkehrsverursachten Emissionen in den Ländern zu verbessern und mehr über den Verbleib der Altfautos zu erfahren.

Die auf internationaler und nationaler Ebene vorhandenen Daten hinsichtlich der Gebrauchtwagenimporte und -exporte sowie die Informationen zum Verbleib der Altfahrzeuge sind äußerst inhomogen. Klar zu erkennen ist, dass innerhalb der EU 27 Deutschland der bei weitem größte Exporteur ist und Polen der größte Importeur. Der Handel mit dem Nicht-EU-Ausland spielt für die Flottenzusammensetzung in den Mitgliedstaaten der EU 27 eine untergeordnete Rolle.

Anhand der ermittelten Daten wird eine europäische Verschrottungsrate abgeschätzt, die zur Vorhersage von Erwartungswerten für das Altfahrzeugaufkommen und die Handelsmuster der EU-Mitgliedsstaaten herangezogen werden kann. Insgesamt zeigt sich, dass das Berichtswesen der Mitgliedsländer verbesserungsbedürftig ist. Momentane Bestrebungen, Berichtspflichten zu reduzieren, können hier jedoch einen gegenläufigen Effekt haben.

Die Studie "European second-hand car market analysis" für die Europäische Kommission wurde 2011 fertiggestellt. Teilweise wurden Daten für diese Veröffentlichung aktualisiert.

Key words

Gebrauchtfahrzeuge, Import, Export, Verschrottung, Europa

1. Einleitung und Zielsetzung

Eine fundierte Kenntnis der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte in Europa und in seinen Mitgliedsstaaten spielt aus vielen Gründen eine wesentliche Rolle. Auf der einen Seite ist sie unerlässlich für die Herleitung und Umsetzung von Politiken für den Transportsektor, beispielsweise in Hinblick auf die Reduktion von Treibhausgas- und Schadstoffemissionen. Auf der anderen Seite ergeben sich daraus Hinweise auf das zukünftige Altfahrzeugvorkommen. Insbesondere auf Basis belastbarer Daten zur Alterszusammensetzung der nationalen Fahrzeugflotten, können Aussagen über Mengen und Anfallsort der Altfahrzeuge abgeleitet werden. Das Wissen um den Altfahrzeugverbleib spielt dabei sowohl aus wirtschaftlicher Sicht als auch aus Umweltgesichtspunkten eine wichtige Rolle: neben der Gewährleistung der erforderlichen Schadstoffentfrachtung ist eine bestmögliche Nutzung der Altfahrzeuge durch die Wiederverwendung von Ersatzteilen und das Recycling der enthaltenen Wertstoffe erstrebenswert.

Die Zusammensetzung der nationalen Fahrzeugflotten wird wesentlich durch den grenzüberschreitenden Handel mit Gebrauchtwagen beeinflusst. Die Datenlage auf diesem Gebiet ist jedoch schwach und vorhandene Daten häufig verstreut. Durch den Freihandel innerhalb der Europäischen Union findet keine systematische Erfassung des innereuropäischen Handels durch die Zollbehörden mehr statt. Aus diesem Grund ist hier ein besonderer Fokus auf die Datenverfügbarkeit und –genauigkeit in Hinblick auf den Gebrauchtfahrzeughandel zwischen den Mitgliedsstaaten notwendig.

Kombiniert man die Informationen zum Gebrauchtwagenim- und export mit Zeitreihen der Struktur der nationalen Fahrzeugflotten sowie den Zahlen der Erstanmeldungen, kann das Altfahrzeugaufkommen bilanziell ermittelt werden. Dies ergibt ein potenziell sehr wertvolles Instrument zur Überprüfung der nationalen Altfahrzeugstatistiken, die sich momentan im Aufbau befinden und teilweise große Lücken vermuten lassen.

Auf Grundlage dieser Überlegungen stellt der Artikel zunächst das Ergebnis einer Datenerhebung zum grenzüberschreitenden Gebrauchtwagenhandel zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und mit ihren externen Handelspartnern dar. Darauf aufbauend wird für die gesamte Europäische Union eine mittlere Verschrottungsrate in Abhängigkeit des Fahrzeugalters bilanziell abgeleitet. Mithilfe dieser europäischen Verschrottungsrate werden Rückschlüsse auf die Altfahrzeugaufkommen in den Mitgliedstaaten gezogen. Die rechnerisch ermittelten Daten werden (statistisch) erhobenen Daten gegenübergestellt.

Die zugrundeliegende Studie wurde im Jahr 2010 für die Europäische Kommission erstellt und 2011 veröffentlicht. Der vollständige Bericht zur Studie "European second-hand car market analysis"¹ ist unter www.oeko.de/oekodoc/1114/2011-005-en.pdf zum Download verfügbar.

2. Material und Methoden

2.1 Import und Export von Gebrauchtfahrzeugen in Europa

Die Analyse des Gebrauchtfahrzeugimports bzw. -exports in Europa und seines Einflusses auf die Fahrzeugflotten der Mitgliedsstaaten (MS) der Europäischen Union (EU) stützt sich auf Daten zu vier wesentlichen Eckpfeilern:

- i. grenzüberschreitender Gebrauchtfahrzeughandel selbst
- ii. Zeitreihen zur Altersstruktur der nationalen Fahrzeugflotten
- iii. Zahl der Erstanmeldungen
- iv. Altfahrzeugaufkommen auf nationaler Ebene

Die herangezogenen Quellen werden im Folgenden kurz vorgestellt und ihre Vertrauenswürdigkeit bewertet. Für eine ausführlichere Darstellung wird auf den Bericht zur Studie „European second-hand car market analysis“ verwiesen. Die Auswertung bezieht sich auf die Mitgliedstaaten der EU im Jahr 2010 (EU 27). In der Regel wurden Daten für die Jahre 2005 bis 2009 erhoben. Die Daten umfassen Fahrzeuge der Kategorien M1 (PKW) und N1 (leichte kommerzielle Nutzfahrzeuge)².

i. Grenzüberschreitender Gebrauchtfahrzeughandel

In dieser Kategorie wird der grenzüberschreitende Handel von Gebrauchtfahrzeugen mit dem Nicht-EU-Ausland (Extra-EU 27 Import/Export) und der Handel zwischen Mitgliedsländern der EU (Intra-EU 27 Import/Export) unterschieden. Da der Schwerpunkt der Studie auf der Situation innerhalb der EU 27 liegt, wird bezüglich des Handels mit Nicht-EU 27-Staaten keine weitere geographische Differenzierung unternommen.

¹ Mehlhart, G.; Merz, C.; Akkermans, L.; Jordal-Jørgensen, J.: European second-hand car market analysis - Final Report, Auftraggeber: Europäische Kommission DG Climate Action, Öko-Institut e.V. Darmstadt/Deutschland, Transport & Mobility Leuven, Leuven/Belgien, COWI A/S, Kongens Lyngby/Dänemark 2011; www.oeko.de/oekodoc/1114/2011-005-en.pdf, letzter Zugriff: 15.02.2011

² Die Kategorie LCV (leichte kommerzielle Nutzfahrzeuge) schließt in den Statistiken von Eurostat Nutzfahrzeuge bis 5 Tonnen zGG ein, die anderen Quellen beziehen sich in der Regel auf Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen zGG (N1).

Für den **Extra-EU 27 Import/Export** werden die Daten der Außenhandelsstatistik von Eurostat verwendet. Sie basieren auf den Zolldeklarationen, die über die nationalen Zollbehörden an Eurostat übermittelt werden. Sie werden als zuverlässig eingestuft, da die Meldegrenzen niedrig sind und das Berichtswesen über die nationalen Zollbehörden abläuft.

Auch zum **Intra-EU 27 Import/Export** stellt die Außenhandelsstatistik von Eurostat Angaben zur Verfügung. Diese Angaben basieren auf den Deklarationen der Händler, da innerhalb der EU keine Zollkontrollen mehr durchgeführt werden. Sie werden als unzuverlässig eingeschätzt, da die Meldegrenzen hoch sind. So ist z.B. ein deutscher Exporteur von Gebrauchtfahrzeugen erst ab einem jährlichen Umsatz von 300 000 € berichtspflichtig. Gleichzeitig sind viele kleine Händler auf diesem Markt aktiv. Entsprechende Kontrollrechnungen bestätigen, dass die verfügbaren statistischen Daten zum Intra-EU 27 Import/Export offenbar nur einen Teil der Handelsströme erfassen. Für die vorliegende Studie dienen die Daten somit ausschließlich als Untergrenzen für den tatsächlich stattfindenden Im- und Export.

Zur Verbesserung der Datenlage zum innereuropäischen Import und Export von Gebrauchtfahrzeugen wurden mehr als 200 Experten und Expertinnen auf dem Gebiet der Fahrzeugstatistik in der EU 27 befragt, und nationale Quellen erschlossen. Durch direkte Rückmeldungen wurden so verbesserte³ Werte zum Import für DE, DK, FI, IE, NL, PL, SE und SK ermittelt sowie für den Export für DE, DK, NL, PL und SE.

Deutschland und Polen sind der größte Exporteur bzw. Importeur von Gebrauchtfahrzeugen innerhalb der EU. Für Deutschland stehen vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) Daten aus der Erhebung der Wiederanmeldungen im Ausland entsprechend der Richtlinie 1999/37/EG, Artikel 5(2) (REGINA) zur Verfügung. Die Qualität der Berichterstattung ist von Land zu Land unterschiedlich, hat sich jedoch im Allgemeinen im Laufe der letzten Jahre kontinuierlich verbessert. Für Polen sind detaillierte Daten aus der Statistik des polnischen Innenministeriums zu Anmeldungen von Gebrauchtfahrzeugen in Polen verfügbar.

Diese Daten werden verwendet, um die Daten aus der Eurostat-Comext-Datenbank (intra-EU 27 Handel) zu korrigieren³. Auf diese Weise werden mithilfe der deutschen Daten zur Wiederanmeldung im Ausland die Importzahlen von BE, BG, CZ, EE, HU, LU, LV, RO, SK und UK verbessert. Mithilfe der polnischen und deutschen Daten zum innereuropäischen Import werden die Exportzahlen von AT, BE, BG, CY, CZ, EE, FI, FR, GR, IE, IT, LU, LV, PT, RO, SK und UK nach oben korrigiert.

Die Vorgehensweise sowie die Darstellung und Analyse der nationalen Quellen sind im Bericht zu der Studie „European second-hand car market analysis“ beschrieben.

ii. Zeitreihen zur Altersstruktur der nationalen Fahrzeugflotten

Von der Firma Polk wurden Daten zur europäischen Fahrzeugflotte erworben, die für die EU 23 Staaten (ohne Bulgarien, Rumänien, Malta und Zypern) die Anzahl der Fahrzeuge im Gebrauch nach Alter aufgeschlüsselt wiedergeben. Die Altersstruktur wird für Fahrzeualter ≤ 1 bis ≤ 14 Jahre nach Einzeljahren differenziert. Alle Fahrzeuge älter als 14 Jahre sind in einer Klasse zusammengefasst. Der Datensatz von Polk zeigt an einigen Stellen Abweichungen zu den bei Eurostat veröffentlichten Daten für die Gesamtflotten der Länder. Eine Differenzierung nach Fahrzeualter ist bei Eurostat nicht verfügbar.

³ Wie oben erläutert, können die Daten von Eurostat-Comext für den intra-EU 27 Handel mit Gebrauchtfahrzeugen aus systematischen Gründen nur als Untergrenzen für den tatsächlich stattfindenden Im- und Export gelten.

iii. Zahl der Erstanmeldungen

Von ACEA werden ausführliche Daten zur Registrierung von Neufahrzeugen in den einzelnen EU 27-Mitgliedsländern bereitgestellt. Sie werden als zuverlässig angesehen, da ACEA als Dachverband der Automobilindustrie einen exakten Einblick besitzt.

iv. Altfahrzeugaufkommen auf nationaler Ebene

Für Informationen zur Anzahl von Altfahrzeugen (End-of-Life Vehicles, ELV) wird die Abfallstatistik von Eurostat herangezogen. Das Berichtswesen über den Verbleib der Altfahrzeuge ist in Europa seit 2005 über die Entscheidung 2005/293/EG der Kommission geregelt. Die in diesem Zusammenhang berichtete Anzahl der entsorgten und verwerteten Altfahrzeuge bleibt allerdings deutlich hinter den zu erwartenden Zahlen zurück.

2.2 Bilanzierung der Entwicklung der Fahrzeugflotte

Anhand der Kategorien i bis iv lässt sich eine Bilanz für die Entwicklung der Fahrzeugflotte in der EU 27 und in ihren MS aufstellen. Bei einer geschlossenen Bilanz ist die Änderung der Anzahl der Fahrzeuge in der Flotte von einem Jahr zum nächsten gleich den Neuanmeldungen plus den Gebrauchtwagenimporten abzüglich der Gebrauchtwagenexporte und der Verschrottungen:

$$N_y - N_{y-1} = \text{Neu}_y + \text{Importe}_y - \text{Exporte}_y - \text{ELV}_y,$$

wobei y für das Jahr steht.

Indem man die nach Einzeljahren differenzierte Altersverteilung innerhalb der Fahrzeugflotte zugrunde legt, kann mit der Bilanz die Entwicklung der Altersstruktur der Flotte abgebildet werden:

$$N_y^a - N_{y-1}^{a-1} = \text{Importe}_y^a - \text{Exporte}_y^a - \text{ELV}_y^a,$$

wobei $a > 0$ für das Fahrzeugalter steht. Für den Eintritt neuer Fahrzeuge in die Flotte gilt:

$$N_y^0 = \text{Neu}_y.$$

Bei erhobenen Daten ist die Bilanz in der Regel aufgrund von Datenungenauigkeiten nicht geschlossen. Es ergibt sich eine Lücke von Fahrzeugen, deren Verbleib bzw. Herkunft nicht bekannt ist:

$$N_y - N_{y-1} = \text{Neu}_y + \text{Importe}_y - \text{Exporte}_y - \text{ELV}_y + \Delta,$$

wobei Δ für die nicht dokumentierte Lücke steht und negativ (unbekannter Verbleib) oder positiv (unbekannte Herkunft) sein kann. Dies gilt bei der altersscharfen Bilanzierung der Flotte analog.

Die vorgestellte Bilanz wird benutzt, um unter der Annahme, dass die nicht dokumentierte Lücke ELV sind, eine nach Fahrzeugalter differenzierte europäische Verschrottungsrate abzuleiten:

$$\text{ELV}_{y,EU}^a = N_{y-1,EU}^{a-1} - N_{y,EU}^a + \text{Importe}_{y,EU}^a - \text{Exporte}_{y,EU}^a$$

$$\text{Altersabhängige europäische Verschrottungsrate: } \frac{\text{ELV}_{y,EU}^a}{N_{y,EU}^a}$$

Um den Einfluss von Datenungenauigkeiten zu dämpfen, wird ein Mittelwert über die Jahre 2005 bis 2009 berechnet. Wenn in erster Näherung zugrunde gelegt wird, dass die Verschrottungsrate für alle MS gleich ist, lässt sich daraus das Altfahrzeugaufkommen in den einzelnen Ländern bestimmen:

$$\text{ELV}_{y,MS}^a = \frac{\text{ELV}_{y,EU}^a}{N_{y,EU}^a} \cdot N_{y,MS}^a$$

Mithilfe des berechneten Altfahrzeugaufkommens in den einzelnen Ländern lässt sich dann das Nettoimport- bzw. -exportverhalten der einzelnen MS bilanziell ableiten:

$$\text{Importe}_{y,MS}^a - \text{Exporte}_{y,MS}^a = N_{y,MS}^a - N_{y-1,MS}^{a-1} + \text{ELV}_{y,MS}^a$$

Hiermit kann neben der Größenordnung auch die Altersstruktur der Gebrauchtfahrzeugströme abgeschätzt werden.

3. Ergebnisse

3.1 Import und Export von Gebrauchtfahrzeugen in Europa

Das Ergebnis der Datenerhebung zum Import und Export von Gebrauchtfahrzeugen in Europa, wie sie in Kapitel 2.1 i) beschrieben ist, ist in Tabelle 1 zusammenfassend dargestellt. Obwohl die Werte für den innereuropäischen Handel (intra-EU 27) gegenüber Eurostat nach oben korrigiert sind, ist davon auszugehen, dass sie weiterhin Mindestwerte darstellen. Im Einzelfall sind noch höhere Im- und Exporte wahrscheinlich sind. Anhand der Zahlen können unterschiedliche Muster für den Import und Export von Gebrauchtfahrzeugen identifiziert werden:

Es existiert eine große Gruppe von Ländern in Osteuropa, in denen der Import von Gebrauchtwagen im Vergleich zu den Neuzulassungen mit > 60 % eine sehr große Rolle spielt. Für PL und BG liegt der Import bei 300 %, für LV bei 200 %, für GR bei 140 % und für CZ und SK bei ca. 100 % der Anzahl der Neuzulassungen. Der Export hingegen ist, mit einer gewissen Ausnahme für Estland, kaum relevant. Auch für FI, IE und HU spielt der Export eine geringe Rolle, der Import liegt hier mit ca. 20 %, 30 % und 40 % im mittleren Bereich.

Für Dänemark zeigt sich ein Einfluss sowohl des Im- als auch des Exports, wobei beide in einer mittleren Größenordnung von 20-30 % liegen und überwiegend aus EU-Mitgliedsstaaten kommen.

Zu den Ländern mit einem hohen Einfluss des Exports (> 50 %) und einem mittleren Einfluss des Imports (ca. 20 %-30 %) zählen die Benelux-Staaten und Slowenien. Für Luxemburg und die Niederlande überwiegt bei den Exporten der innereuropäische Anteil, wohingegen Belgien und Slowenien vorwiegend in das Nicht-EU 27-Ausland exportieren. Bei den Importen überwiegen für alle dieser Länder die aus anderen MS.

Für die meisten der EU 15-Staaten haben Importe eine geringe Relevanz (SE, AT, DE, ES, FR, PT, IT, UK). Deutschland sticht in dieser Gruppe mit einem Export von 55 % bezogen auf die Anzahl der Neuzulassungen hervor. SE, AT, ES und IT exportieren in einer mittleren Größenordnung von ca. 20 %. Für FR, PT und UK hat auch der Gebrauchtfahrzeugexport kaum einen Einfluss.

Mit sehr hohen Zahlen (ca. 1000 % bezogen auf die Neuzulassungen) für den im Wesentlichen intra-EU 27-Import und extra-EU 27-Export erscheint Litauen als Handelsplatz für den Export von EU 27 Gebrauchtfahrzeugen in das Nicht-EU 27-Ausland.

Tabelle 1 Gebrauchtwagenhandel (M1+N1) der Europäischen Union: Import- und Exportmuster der EU 27 für 2008; Prozentangaben bezogen auf die Neuregistrierungen in den Mitgliedsstaaten.¹

Gruppe	Land	ACEA Neu- anmeldungen (M1 + N1)	Import (M1+ N1)			Export (M1 + N1)		
			Geschätzte Mindestwerte Intra-EU27	Extra-EU27	Import (inkl. Extra-EU) / Neuanmeldg.	Geschätzte Mindestwerte Intra-EU27	Extra-EU27	Export (inkl. Extra-EU) / Neuanmeldg.
1	PL	375.936	1.105.615	38.418	304%	6.777	33.127	11%
	BG	55.236	151.407	13.059	298%	281	1.140	3%
	LV	21.872	40.734	2.790	199%	987	1.634	12%
	GR	289.500	397.558	648	138%	427	179	0%
	SK	96.940	101.191	2.757	107%	1.023	160	1%
	CZ	202.823	203.926	2.530	102%	3.256	5.800	4%
	CY	28.444	8.909	15.576	86%	86	65	1%
	MT	5.666	887	3.298	74%	112	14	2%
	RO	307.409	222.323	984	73%	520	86	0%
EE	27.555	14.844	2.210	62%	2.168	2.886	18%	
2	IE	179.770	56.000	3.024	33%	939	119	1%
	FI	156.006	24.622	2.630	17%	1.266	618	1%
	HU	174.837	73.044	218	42%	1.507	1.691	2%
3	DK	183.746	42.106	894	23%	51.670	3.330	30%
4	LU	56.387	16.662	39	30%	28.486	1.044	52%
	BE	603.493	168.092	5.277	29%	196.118	221.482	69%
	SI	78.857	19.945	304	26%	2.432	47.600	63%
	NL	584.572	92.000	8.171	17%	283.636	77.308	62%
5	SE	293.251	24.000	8.438	11%	50.283	5.754	19%
	AT	326.460	31.053	1.481	10%	63.135	8.526	22%
	DE	3.313.565	178.323	54.326	7%	1.557.774	274.621	55%
	ES	1.327.048	80.980	8.335	7%	246.959	6.898	19%
	FR	2.509.219	97.980	5.632	4%	249.460	29.993	11%
	PT	268.787	10.750	300	4%	2.562	6.112	3%
	IT	2.385.564	64.236	3.387	3%	388.936	23.976	17%
	UK	2.418.953	8.852	22.100	1%	52.062	26.831	3%
6	LT	25.217	252.435	44.543	1178%	8.853	249.022	1023%
	EU 27	16.297.112	3.488.475	251.369	23%	3.201.715	1.030.016	26%
	EU 15	14.896.321	1.293.214	124.682	10%	3.173.713	686.791	26%
	EU 12	1.400.791	2.195.260	126.687	166%	28.002	343.225	27%
	EU 11*	1.375.574	1.942.825	82.144	147%	19.149	94.203	8%
	* without LT		≥ 0,15		Threshold 1	≥ 0,15		Threshold 1
			≥ 0,30		Threshold 2	≥ 0,30		Threshold 2
			≥ 0,60		Threshold 3	≥ 0,60		Threshold 3

Graphisch sind die absoluten Zahlen für den Handel mit Gebrauchtfahrzeugen der EU 27 Mitgliedsstaaten mit dem Nicht-EU-Ausland (extra-EU 27) in Abbildung 1, für den Handel innerhalb der EU 27 (intra-EU 27) in Abbildung 2 gezeigt.

Insgesamt wird deutlich, dass der Extra-EU 27-Handel gegenüber dem innereuropäischen Handel eine untergeordnete Rolle spielt. So werden aus dem Nicht-EU 27-Ausland in der Summe nur ca.

0,25 Mio. Gebrauchtfahrzeuge in die EU 27 importiert und 1 Mio. Gebrauchtfahrzeuge exportiert. Bei 16,3 Mio. Anmeldungen von Neufahrzeugen in der EU 27 im Jahr 2008 liegt der außereuropäische Import/Export von Gebrauchtfahrzeugen deutlich unter 10 % und hat damit einen geringen Einfluss auf die europäische Fahrzeugflotte. Zwei Drittel der extra-EU 27 Exporte kommen aus EU 15 Staaten (v.a. DE, BE, NL), der Rest im Wesentlichen aus Litauen (24 %).

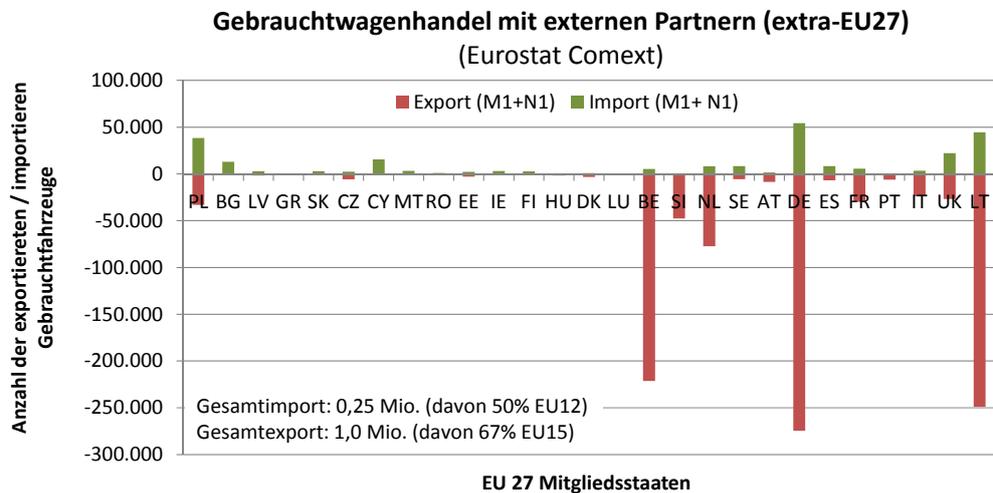


Abbildung 1 Import- und Exportzahlen von Gebrauchtfahrzeugen aus dem/in das Nicht-EU-Ausland nach Mitgliedsstaaten für 2008

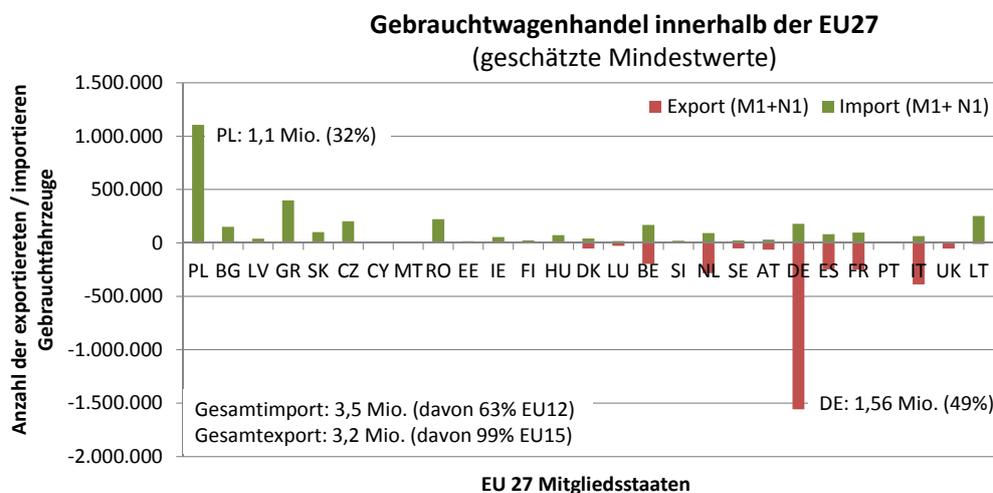


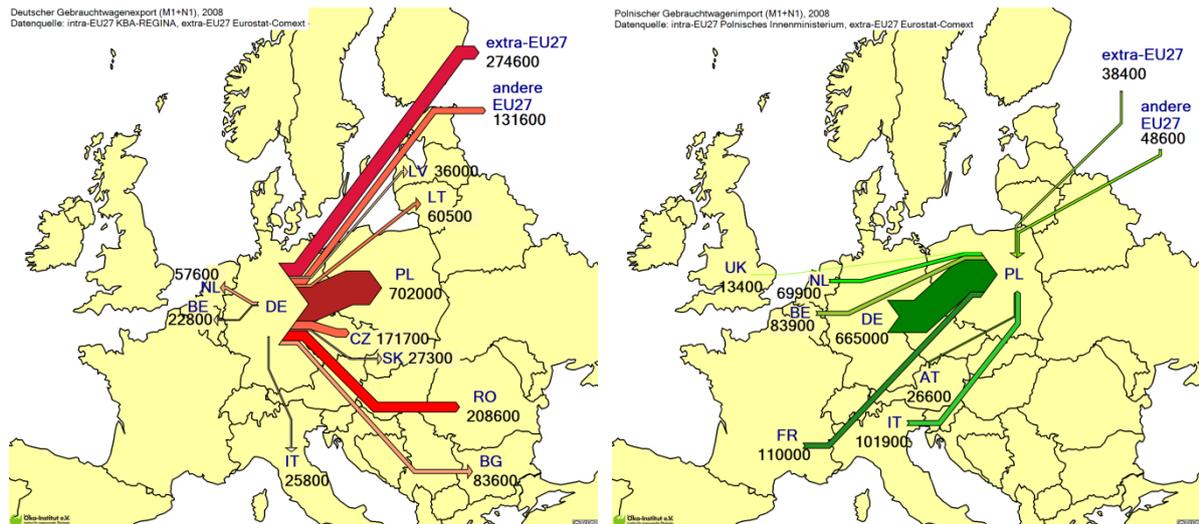
Abbildung 2 Import- und Exportzahlen von Gebrauchtfahrzeugen aus/in andere EU 27-Mitgliedsstaaten nach Mitgliedsstaaten für 2008

Für den innereuropäischen Handel zeigen sich sehr klare Tendenzen: 99 % des intra-EU 27 Exports kommen aus EU 15 Ländern, die Hälfte davon aus Deutschland. Die wesentlichen Zielländer sind EU 12-Staaten, die gut 60 % der innereuropäisch exportierten Fahrzeuge aufnehmen. Dabei importiert Polen ein Drittel der Fahrzeuge. Weitere relevante Importländer sind BG, SK, CZ, RO, LT und auch Griechenland.

In Abbildung 2 zeigt ein Vergleich der Gesamtimporte mit den Gesamtexporten innerhalb der EU 27 eine Ungenauigkeit der Daten: bezogen auf den intra-EU 27 Handel muss die Summe aller Importe

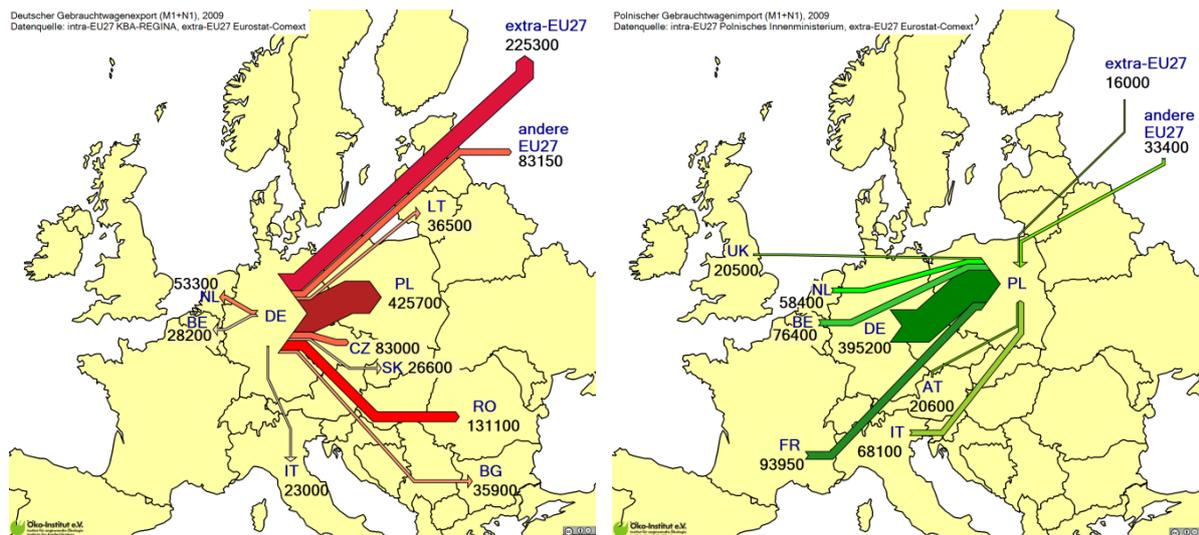
der MS der Summe aller Exporte aus (anderen) MS entsprechen. In der Gesamtschau ergibt sich hier eine Abweichung von 10 %.

Aufgrund ihrer herausragenden Rolle für den Gebrauchtwagenhandel in Europa werden die Ströme für Deutschland (Export) und Polen (Import) in Abbildung 3 und Abbildung 4 nach einzelnen Ländern aufgeschlüsselt für das Jahr 2008 und 2009 dargestellt. Die deutliche Reduzierung der Warenströme im Jahr 2009 ist im Wesentlichen durch die Verschrottungsprämie in Deutschland verursacht, die zu einer deutlichen Verringerung der für den Export aus DE verfügbaren Fahrzeuge geführt hat.



a) Deutscher Gebrauchtwagenexport (2008) b) Polnischer Gebrauchtwagenimport (2008)

Abbildung 3 Aufteilung des deutschen Gebrauchtwagenexports bzw. des polnischen Gebrauchtwagenimports nach Ziel- bzw. Herkunftsland für 2008



c) Deutscher Gebrauchtwagenexport (2009) d) Polnischer Gebrauchtwagenimport (2009)

Abbildung 4 Aufteilung des deutschen Gebrauchtwagenexports bzw. des polnischen Gebrauchtwagenimports nach Ziel- bzw. Herkunftsland für 2009

Wiederum wird die Tendenz der Gebrauchtwagenströme von Westen (EU 15) nach Osten (EU 12) deutlich. Zudem wird sichtbar, dass der deutsche Export nach Polen mindestens die Hälfte des gesamten polnischen Imports ausmacht. Weitere Zielländer des deutschen Exports sind v.a. Rumänien und Tschechien. Die deutschen Exportzahlen nach Polen stimmen nicht exakt mit den polnischen Angaben zum Import aus Deutschland überein. Im Hinblick auf die allgemeine Datenlage zum Gebrauchtwagenhandel ist die Abweichung von < 10 % jedoch als gut zu werten.

Neben den absoluten Zahlen zum Import von Gebrauchtfahrzeugen, ist die Altersstruktur des Fahrzeugimports interessant. Diese ist beispielhaft für den polnischen Import in Abbildung 5 für die Jahre 2007 bis 2009 dargestellt.

Es wird deutlich, dass der größte Anteil der importierten Fahrzeuge älter als zehn Jahre ist, wobei er sich im Laufe der Jahre etwas zu reduzieren scheint. Der Einbruch der Importe von älteren und alten Autos im Jahr 2009 kann auf die deutsche Abwrackprämie zurückgeführt werden, da der Großteil der polnischen Importe aus Deutschland kommt und die Verfügbarkeit alter Wagen aus Deutschland hier plötzlich gesunken ist. Die rechte Seite von Abbildung 5 zeigt, dass vor allem Dieselfahrzeuge < 2 L Hubraum und Benziner mit einem Hubraum zwischen 1,4 L und 2 L importiert werden. Andere Antriebe spielen keine Rolle.

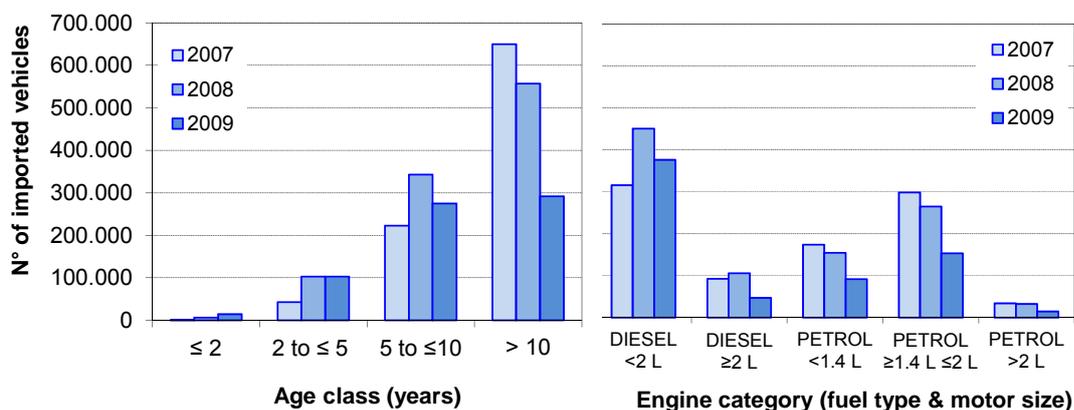


Abbildung 5 Altersstruktur und Motorklassen des polnischen Gebrauchtwagenimports für 2007 bis 2009.¹

Soweit für andere importierende Länder Informationen zur Altersstruktur vorliegen, importiert Polen die ältesten Fahrzeuge. Für Tschechien und die Slowakei liegt das Hauptimportalter beispielsweise bei > 5 bis ≤ 10 Jahre bzw. um zehn Jahre herum, wobei in beiden Fällen ebenfalls ein deutlicher Einbruch für das Jahr 2009 zu beobachten ist. Das Hauptimportalter für Ungarn liegt bei < 2 Jahren, für Finnland heute um fünf Jahre herum. Weitere Informationen hierzu können der Studie „European second-hand car market analysis“ entnommen werden.

3.2 Bilanzierung der Entwicklung der Fahrzeugflotte

Die Erhebung von Gebrauchtwagenströmen sowie deren Altersstruktur können verwendet werden, um unter Einbeziehung der Entwicklung der Fahrzeugflotte sowie der Neuregistrierungen bilanziell Aussagen zum Anfall von Altfahrzeugen abzuleiten (siehe Abschnitt 2.2). Diese Angaben liegen jedoch nur für einzelne europäische Staaten vor, zudem konnte aufgrund der Datenqualität auch für diese keine geschlossene Bilanz erstellt werden. Ein wichtiger Faktor war, dass keine (jahresscharfen) Angaben über die Altersstruktur der Im- und Exporte sowie der (alten) Fahrzeugflotte vorlagen. Auf europäischer Ebene ist der Einfluss des extra-EU 27 Gebrauchtwagenhandels gering, sodass ein

wesentlicher unbekannter Parameter entfällt und eine plausible Annäherung an eine Verschrottungsrate möglich ist.

Die zunächst für die EU 23 (ohne BG, RO, MT, CY) berechnete Verschrottungsrate (Anzahl der verschrotteten Fahrzeuge bezogen auf die EU 23 Gesamtflotte) ist in Abbildung 6 in Abhängigkeit des Fahrzeugalters dargestellt (blaue Linie). Um von Jahr zu Jahr auftretende Fluktuationen auszugleichen, wird dabei ein Mittelwert über die Jahre 2005-2009 verwendet.

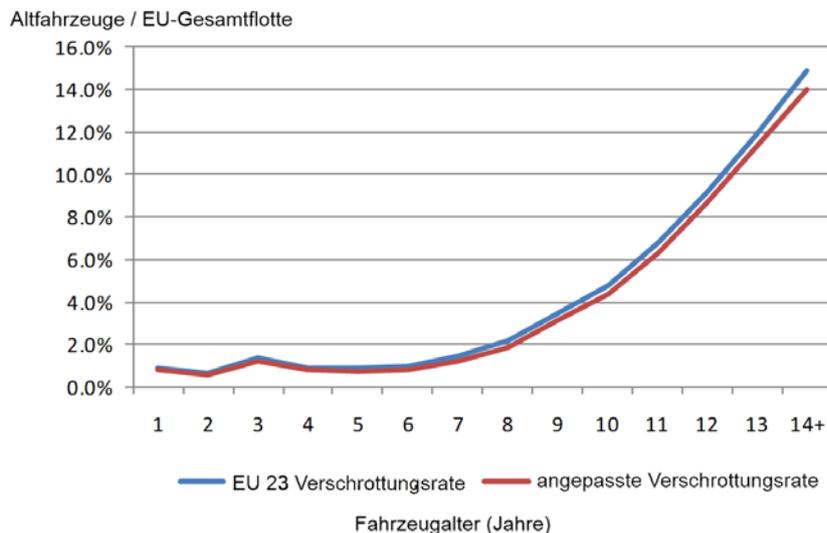


Abbildung 6 Europäische Verschrottungsrate in Abhängigkeit des Fahrzeugalters für M1- und N1- Fahrzeuge gemittelt über die Jahre 2005-2009; EU 23: ohne Berücksichtigung von BG, RO, MT, CY und extra-EU 27 Handel, angepasst: unter Berücksichtigung von BG, RO und extra-EU 27 Handel.¹

Eine geringe Anpassung ergibt sich, wenn BG und RO⁴ sowie der extra-EU 27 Im- und Export mit in der Bilanz berücksichtigt werden. Der generelle Verlauf ändert sich jedoch kaum (Abbildung 6, rote Linie).

Wird vereinfachend angenommen, dass diese europäische Verschrottungsrate auch auf nationaler Ebene repräsentativ ist, kann damit eine Aussage über das Altfahrzeugaufkommen in den einzelnen MS getroffen werden (siehe Abschnitt 2.2). Aus dieser Annahme sowie aus der generellen Unsicherheit der der Berechnung der EU-Verschrottungsrate zugrunde liegenden Daten ergibt sich, dass die erzielten Ergebnisse ausschließlich als eine qualifizierte Schätzung gelten können.

Für die Gültigkeit der europäischen Verschrottungsrate auch auf nationaler Ebene spricht, dass die Komponenten der gleichen Autos unabhängig vom Land, in dem sie sich befinden, vergleichbare Lebensdauern haben. Abweichungen können sich durch unterschiedliche wirtschaftliche Rahmenbedingungen (Reparaturkosten, Transaktionskosten) ergeben und wenn sich die Intensität der Fahrzeugnutzung (Fahrleistung, Straßenverhältnisse) von Land zu Land unterscheidet. Die Reduktion auf eine reine Altersabhängigkeit kann dann die tatsächlichen Verhältnisse für die einzelnen Länder nicht vollständig widerspiegeln.

Abschätzung des Altfahrzeugaufkommens in den EU 27-Mitgliedsstaaten

Die Abschätzung der ELV-Zahlen in den einzelnen Ländern ist in Abbildung 7 im Vergleich zu den im Rahmen der Altfahrzeugverordnung erhobenen Werten für die Jahre 2008 und 2009 dargestellt. Punkte, die auf der durchgezogenen Diagonale liegen, stellen dabei eine Entsprechung zwischen

⁴ Die Gebrauchtwagenzahlen für MT und CY sind vernachlässigbar.

berechnetem und erhobenem Wert dar. Für Punkte unterhalb der Diagonale sind die berechneten Werte höher als die erhobenen.

Es ist zu erkennen, dass für die meisten Länder das berechnete ELV-Aufkommen höher liegt als die berichteten Zahlen über verwertete Altfahrzeuge. Zudem zeigt Abbildung 7, dass die wesentlichen Altfahrzeugaufkommen (> 1 Mio. Fahrzeuge pro Jahr, berechnet) auf wenige Länder beschränkt sind (DE, FR, IT, UK, ES, PL).

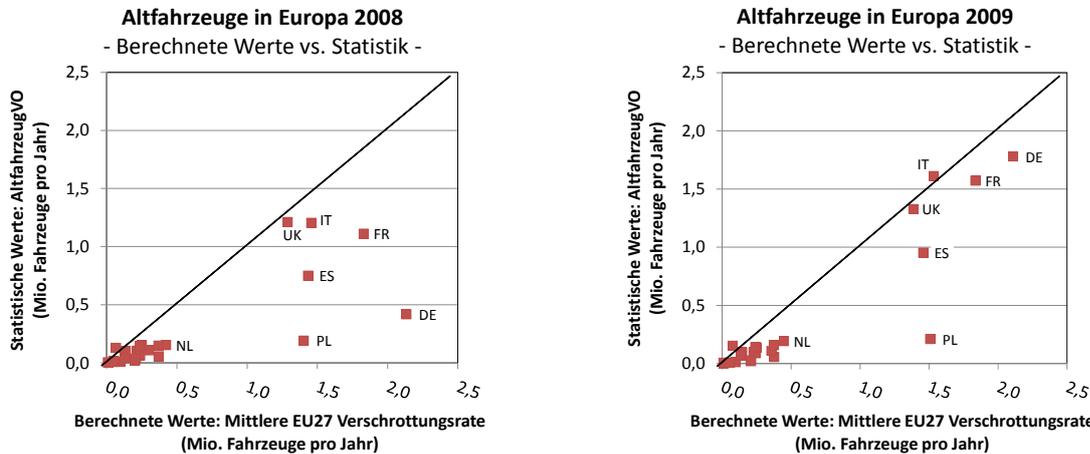


Abbildung 7 Vergleich von rechnerisch ermittelten und erhobenen Daten zum Altfahrzeugaufkommen in Europa

Für UK und IT (für das Jahr 2009) stimmen der berechnete und der erhobene Wert gut überein. Die Abweichungen für FR und DE im Jahr 2009 sind zwar relativ nicht sehr groß, entsprechen aber in absoluten Zahlen den ELV-Aufkommen von Ländern mit geringeren ELV-Zahlen, wie z.B. den Niederlanden. Für Spanien und vor allem Polen liegen die erhobenen Zahlen in beiden Jahren sehr deutlich unter den berechneten.

Für das Jahr 2008 liegt der für Deutschland berichtete Wert um ca. 1,7 Mio. Fahrzeuge unter dem berechneten Wert. Für das Jahr 2009 erhöht sich durch die Einführung der Abwrackprämie die Anzahl der nachgewiesenen Verschrottungen deutlich (Abbildung 7, rechts).

Das deutsche Umweltbundesamt (UBA) stellt jährlich Angaben zum Verbleib der Altfahrzeuge wie in Abbildung 8 dargestellt zusammen (UBA/BMU, 2011)⁵. Die Gesamtanzahl der endgültigen Fahrzeugstilllegungen basiert dabei auf einer Schätzung auf Basis der bis zum Jahr 2006 geführten Statistik des Kraftfahrtbundesamtes (KBA): 40 % der heute erfassten „Außerbetriebsetzungen“ werden demnach endgültig stillgelegt. Diese 40 % entsprechen 3,0 Mio. gelöschten Fahrzeugen im Jahr 2008 und 3,2 Mio. gelöschten Fahrzeugen im Jahr 2009 (siehe Abbildung 8). Ein Teil der gelöschten Fahrzeuge wird dabei mit Verschrottungsnachweis verschrottet, ein weiterer Teil exportiert. Sowohl für 2008 als auch für 2009 ermittelt das UBA jedoch ebenso einen statistisch nicht erfassten Anteil, dessen Verbleib unbekannt ist. Auch hier ist die Anzahl mit 850 000 Fahrzeugen im Jahr 2008 deutlich höher als 2009 (290 000 Fahrzeuge). Die absolute Menge der Fahrzeuge mit unbekanntem Verbleib liegt jedoch für das Jahr 2008 deutlich unter den Werten, die sich aus der Abschätzung der Altfahrzeuge mit der mittleren europäischen Verschrottungsrate ergeben. Für das Jahr 2009 ist die Übereinstimmung mit 330 000 (berechnet) und 290 000 (UBA/BMU, 2011) gut. Aufgrund der

⁵ UBA/BMU (2011): Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland im Jahr 2009 gemäß Art. 7 Abs. 2 der Altfahrzeug-Richtlinie 2000/53/EG, Quality Report; http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/altfahrzeuge_2009_bf.pdf, letzter Zugriff: 15.02.2012

Abwrackprämie in diesem Jahr ist die Anzahl von in Deutschland verschrotteten Altfahrzeugen erheblich gestiegen, sodass es wahrscheinlich ist, dass der Anteil der Stilllegungen an den Außerbetriebsetzungen in diesem Jahr höher ist, als die traditionell angenommenen 40 %. Dies würde bedeuten, dass sowohl die Statistik als auch die Berechnung die Lücke über den Verbleib von gelöschten Fahrzeugen noch unterschätzt.

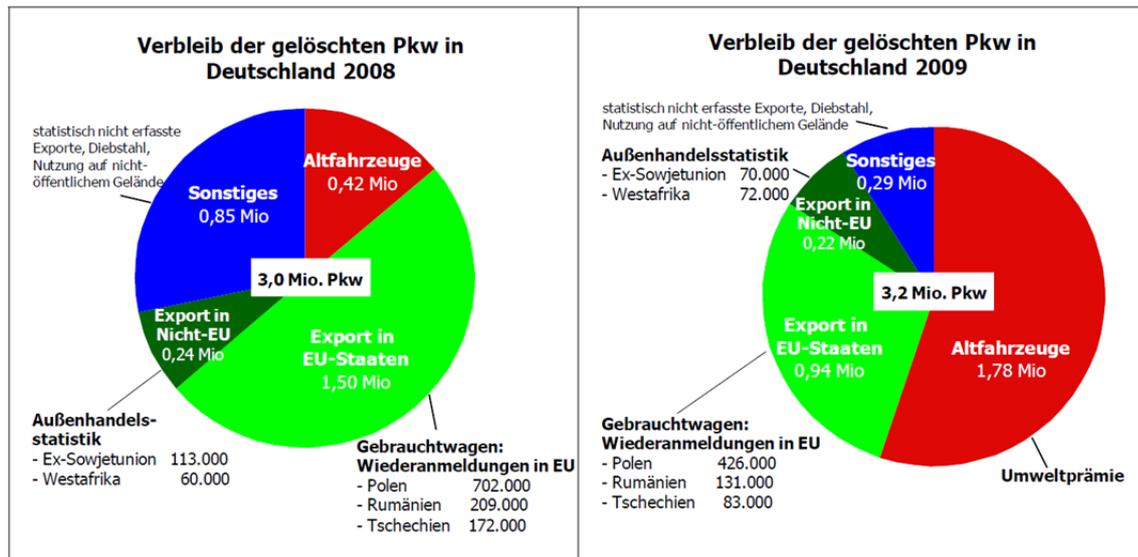


Abbildung 8 Endgültige Abmeldungen und Verbleib der Fahrzeuge in Deutschland. [Graphik aus: UBA/BMU 2011]

Für die Lücke über den Verbleib gibt das UBA die folgenden Gründe an:

- Diebstahl
- Nutzung auf nicht öffentlichem Gelände
- Statistisch nicht erfasste Exporte

Die ersten beiden Aspekte spielen nach unserer Einschätzung eine untergeordnete Rolle. Laut BKA⁶ sind derzeit nur etwa 20 000 gestohlene Fahrzeuge pro Jahr zu verzeichnen, sodass dieser Anteil nur einen Bruchteil der fehlenden Fahrzeuge erklären kann. Auch die Nutzung auf nicht öffentlichem Gelände kann nur wenige Fahrzeuge begründen, da dieser Bestand nicht unbeschränkt wachsen kann und somit auch kontinuierlich Fahrzeuge in der Entsorgung auftauchen müssten.

Im Hinblick auf die Erfassung der Exporte werden die Angaben zu Wiederanmeldungen von ursprünglich in Deutschland gemeldeten Fahrzeugen im EU 27-Ausland vom KBA seit 2008 als valide angesehen. Der Großteil der nicht erfassten Lücke müsste also extra-EU 27 Export sein. Dieser wird jedoch durch den Zoll kontrolliert und die Zollpapiere belegen beim Verkauf die legale Herkunft der Wagen. Eine drastische Untererfassung erscheint demnach auch hier nicht plausibel. Um die Lücke über den Verbleib nach den UBA-Daten vollständig zu erklären, müssten jedoch die tatsächlichen extra-EU 27 Exporte für das Jahr 2008 um den Faktor 4,5, für das Jahr 2009 um den Faktor 2,3 höher sein.

Es wird demnach vermutet, dass es weitere Gründe für die Lücke über den Verbleib der gelöschten Fahrzeuge gibt. Hier wird die Hypothese aufgestellt, dass ein Export von gelöschten Fahrzeugen aus Deutschland in andere EU 27 Mitgliedsstaaten (MS) stattfindet, diese Wagen im Zielland jedoch nicht mehr angemeldet werden und somit dem Meldewesen im Rahmen der Richtlinie 1999/37/EG, Artikel

⁶ Bundeskriminalamt (2010): Polizeiliche Kriminalstatistik der Bundesrepublik Deutschland, Berichtsjahr 2009

5(2) (REGINA) entgehen. Eine Erklärung hierfür ist die Verwendung der Fahrzeuge als Ersatzteillager und eine anschließende nicht-zertifizierte Verschrottung. Dies hätte für beide Handelspartner rechtliche Implikationen: einerseits im Hinblick auf den notifizierungspflichtigen Export von Altfahrzeugen, andererseits auf die Umsetzung der Altfahrzeugverordnung.

Aufgrund der in Abbildung 3 und Abbildung 4 dominierenden Gebrauchtfahrzeughandelsströme in der EU 27 (Export aus DE, Import nach PL) wird geschätzt, dass die wesentlichen Ströme solcher nicht registrierten Exporte sich in etwa analog verhalten.

Zur Illustration der „statistisch nicht erfassten Fahrzeuge“ auf europäischer Ebene zeigen Abbildung 9 und Abbildung 10 die Lücke über den Verbleib von aus der europäischen Flotte ausgeschiedenen Fahrzeugen für die Jahre 2008 und 2009. Dabei wird auch der geringe Einfluss des Außenhandels auf die europäische Fahrzeugflotte deutlich.

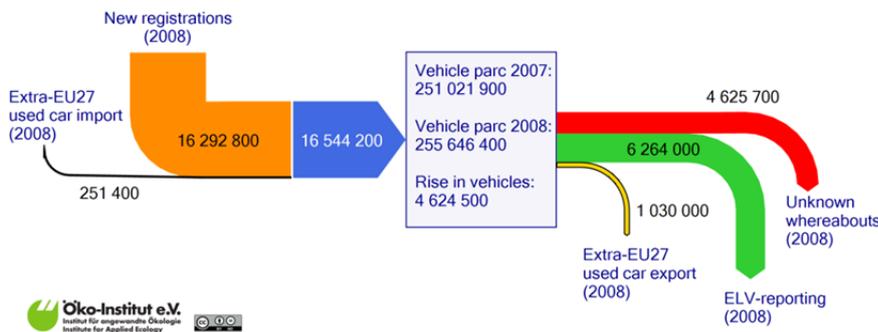


Abbildung 9 Entwicklung der europäischen Fahrzeugflotte 2008 (M1 + N1) - Datenlücke über den Verbleib von Fahrzeugen

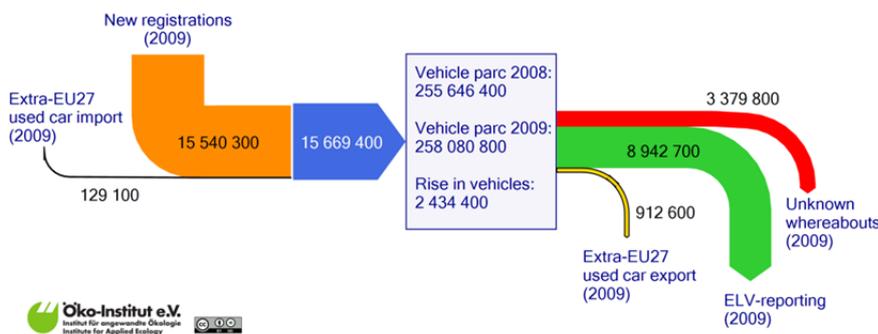


Abbildung 10 Entwicklung der europäischen Fahrzeugflotte (M1 + N1) 2009 - Datenlücke über den Verbleib von Fahrzeugen

Um auf den bilanziell ermittelten Flottenzuwachs („rise in vehicles“) von ca. 4,6 bzw. 2,4 Mio. Fahrzeugen in Abbildung 9 und Abbildung 10 zu kommen, müssen aufgrund der extra-EU 27 Importe und der Neuregistrierungen neben dem extra-EU 27 Export von knapp 1 Mio. Fahrzeugen 10,8 bzw. 12,3 Mio. Fahrzeuge die Flotte verlassen. Hiervon sind ca. 6 bzw. 9 Mio. Fahrzeuge über das Berichtswesen als ELV erfasst. Für die restlichen ca. 40 % bzw. 25 % ist der Verbleib unbekannt.

Grundsätzlich kann dieser unbekannte Verbleib folgende Ursachen haben:

- Überschätzung der Registrierung von Neufahrzeugen oder der Importe
- Unterschätzung des extra-EU 27 Exports
- Fehler im Flottenregister
- Unterschätzung des Altfahrzeugaufkommens

Die Eintritte in die Flotte bestehen im Wesentlichen aus Neuzulassungen. Diese werden von ACEA verlässlich statistisch erfasst. Gebrauchtwagenimporte in die EU 27 stellen nur einen Bruchteil der Eintritte dar. Zudem ist davon auszugehen, dass dieser Wert im Zweifelsfall eher zu niedrig ist. Eine Überschätzung der Flotteneintritte ist somit auszuschließen.

Die Unterschätzung des extra-EU 27 Exports ist möglich. Allerdings ist nicht wahrscheinlich, dass hier eine Unterschätzung um mehr als 100 % vorliegt. Demnach kann möglicherweise ein Teil des ungeklärten Verbleibs darüber erklärt werden, jedoch nicht die gesamte Zahl, die um ca. den Faktor 4 höher liegt.

Analysen der Flottendaten der einzelnen MS lassen die Vermutung zu, dass die Flottenregister teilweise nicht stringent geführt werden und Fahrzeuge, die aus dem Bestand bereits ausgeschieden sind, weiterhin in den Registern auftauchen. In diesem Fall bläht sich die im Berichtswesen erfasste Flotte künstlich auf und wird zudem immer älter. Im Hinblick auf den ungeklärten Verbleib von Fahrzeugen hat dieser Umstand einen verschleiernenden Effekt: tatsächlich müssten mehr Fahrzeuge aus der Flotte ausscheiden. Die Lücke über den Verbleib wäre also in diesem Fall höher als hier bilanziell ermittelt.

Ein unvollständiges Berichtswesen bei der Umsetzung der Altfahrzeugrichtlinie wird aufgrund der vorherigen Überlegungen als wahrscheinlich eingestuft. So liegen zumindest einige Länder (UK, IT, aber auch FR und für 2009 DE, vgl. Abbildung 7) mit ihren ELV-Zahlen nahe an dem unter Verwendung der mittleren europäischen Verschrottungsrate vorhergesagten ELV-Aufkommen. Letzteres wird unter der Annahme bestimmt, dass alle Fahrzeuge mit unbekanntem Verbleib in Europa ELV sind (siehe auch Abschnitt 2.2). Für einige MS ist zudem bekannt, dass mehr Altfahrzeuge verschrottet werden, als Verschrottungsnachweise (Certificates of Destruction, CoD) ausgestellt werden. Es besteht die Möglichkeit, dass, wie auch am Beispiel Deutschland vermutet, Fahrzeuge in einem MS abgemeldet werden und dort, oder in einem anderen MS, nicht erneut angemeldet noch einer zertifizierten Verwertung zugeführt werden. Eine Erklärung hierfür wäre die Nutzung dieser Fahrzeuge als Ersatzteillager in nicht zertifizierten Betrieben mit (vermutlich) anschließender direkter Anlieferung an die Schredderbetriebe. Eine Größenordnung kann jedoch nicht abgeschätzt werden. Es besteht also weiterer Bedarf, die Datenlage abzusichern.

Abschätzung der Handelsmuster der EU 27-Mitgliedsstaaten

Wie in den Abschnitten 2.1 und 3.1 diskutiert, unterschätzen die Angaben von Eurostat zum Gebrauchtwagenim- und -export zwischen den EU 27-Mitgliedsstaaten in vielen Fällen den tatsächlich stattfindenden Handel. Die Verwendung der mittleren europäischen Verschrottungsrate, auch wenn diese wie beschrieben derzeit noch mit Unsicherheiten behaftet ist, bietet hier die Möglichkeit, den Nettoimport⁷ bilanziell zu ermitteln und den berichteten Daten gegenüberzustellen. Auf Basis der in Abbildung 6 dargestellten Altersabhängigkeit der mittleren europäischen Verschrottungsrate, kann dabei auch für die Nettoimporte nach Alter der Fahrzeuge differenziert werden. Die resultieren-

⁷ Der Nettoimport ist die Differenz aus Import und Export. Negative Werte für den Nettoimport entsprechen einem Nettoexport.

den Informationen können beispielsweise zur Verbesserung der Vorhersage verkehrsbedingter Emissionen in Europa verwendet werden.

Die Ergebnisse der Bilanzierung sind im Bericht zu der Studie „European second-hand car market analysis“ detailliert vorgestellt. Es zeigt sich, dass für eine erste Abschätzung der Handelsmuster der EU-Staaten die Verwendung der mittleren europäischen Verschrottungsrate gerechtfertigt ist: die allgemeine Tendenz des innereuropäischen Handelsmusters, dass die meisten EU 15-Staaten zu den Nettoexporteuren gehören wohingegen EU 12-Staaten Nettoimporteure sind, wird gut wiedergegeben. Für genauere Aussagen ist eine verbesserte Datenlage nötig. So muss geprüft werden, inwiefern die Annahmen, dass i) alle Fahrzeuge mit unbekanntem Verbleib (vgl. Abbildung 9 und Abbildung 10) verschrottet werden und ii) die mittlere europäische Verschrottungsrate für die einzelnen MS gilt, gerechtfertigt sind. Zudem wäre eine Darstellung des rein innereuropäischen Handels interessant. Dies setzt jedoch eine nach Einzeljahren differenzierte Kenntnis des extra-EU 27 Handels voraus.

4. Schlussfolgerungen und Ausblick

Die hier gezeigten Gebrauchtwagenströme in Europa basieren auf der Studie „European second-hand car market analysis“, die die öffentlich zugänglichen Informationen zum Gebrauchtwagenimport und -export innerhalb der EU 27 und mit ihren externen Partnern detailliert erfasst und ausgewertet hat. Insbesondere zum Handel zwischen den Mitgliedsstaaten (MS) wurden dabei wesentliche Unterschätzungen festgestellt, die für einige Staaten deutlich nach oben korrigiert werden konnten. Hierfür konnten in vielen Fällen auf nationaler Ebene bessere Daten ermittelt werden als in der internationalen Statistik vorhanden waren.

Die Analyse hat die zu erwartende Tendenz des innereuropäischen Gebrauchtwagenflusses von Westen (EU 15) nach Osten (EU 12) bestätigt. Dabei ist Deutschland mit fast 50 % aller Fahrzeuge der wichtigste Akteur für den innereuropäischen Export. Polen ist der größte Fahrzeugimporteur und nimmt ca. ein Drittel des gesamten innereuropäischen Imports auf. Dabei sind die nach Polen importierten Fahrzeuge in ihrer Mehrheit älter als zehn Jahre. Der Gebrauchtwagenhandel mit dem Nicht-EU 27-Ausland hat bis auf wenige Ausnahmen (BE, LT, SI) einen untergeordneten Einfluss auf die Flotten der Mitgliedsstaaten.

Basierend auf den als relativ verlässlich erachteten Informationen zum extra-EU 27 Handel sowie den Zahlen der Neuregistrierungen für Europa wurde für die Jahre 2005 bis 2009 eine mittlere europäische Verschrottungsrate in Abhängigkeit des Fahrzeugalters berechnet. Für Fahrzeuge bis sieben Jahre liegt sie bei ca. 1 %, ab zwölf Jahren liegt sie über 10 % der europäischen Fahrzeugflotte. Unter der vereinfachenden Annahme, dass die europäische Verschrottungsrate für die einzelnen Mitgliedsstaaten gilt, wurde daraus das Aufkommen von Altfahrzeugen (ELV) in den einzelnen MS abgeschätzt. Hier zeigt sich, dass die berechneten Werte z.T. deutlich über den berichteten Werten liegen. Dies bestätigt die Einschätzung, dass das momentane Berichtswesen das tatsächliche Altfahrzeugaufkommen unterschätzt. Allerdings sind in Hinblick auf die Anwendbarkeit der berechneten Verschrottungsrate weitere Verbesserungen nötig:

- i) Die Bilanz der europäischen Flotte auf Basis statistischer Angaben zu Neuanmeldungen, Im- und Exporten sowie der Daten aus der ELV-Statistik zeigt eine deutliche Lücke über den Verbleib von Fahrzeugen. Neben einem unzureichenden ELV-Berichtswesen kann diese Lücke auch auf erhöhten extra-EU 27 Export oder auf abgemeldete und nicht ordnungsgemäß verschrottete Fahrzeuge zurückzuführen sein. Es ist zu prüfen, zu welchem Anteil die beobachtete Lücke

tatsächlich aus ELV besteht. Die berechnete europäische Verschrottungsrate ist ggf. entsprechend nach unten zu korrigieren.

- ii) Es ist zu überprüfen, inwiefern die Annahme zutrifft, dass die Verschrottungsrate für die einzelnen MS gleich der für die gesamte EU 27 ermittelten ist. Dies kann zunächst für ausgewählte MS mit guter Datenverfügbarkeit und -qualität exemplarisch erfolgen. Allerdings ist hierzu, insbesondere für die Gebrauchtfahrzeugimporte und -exporte, eine Altersdifferenzierung nach Einzeljahren notwendig. Zudem ist ein Augenmerk auf die Qualität des Flottenregisters zu legen. Bei unzureichender Qualität ist es möglich, dass sich Fahrzeuge akkumulieren, die tatsächlich bereits aus der Nutzung ausgeschieden sind („Geisterflotten“).

Nach einer solchen Validierung der Verschrottungsraten können damit nach Fahrzeugalter differenziert Rückschlüsse auf die Handelsmuster (Nettoimport bzw. -export) der EU 27-Staaten gezogen werden. Dies ist im Hinblick auf die allgemeine Tendenz schon jetzt unter Zugrundelegung der mittleren europäischen Verschrottungsrate möglich.

Eine verbesserte Genauigkeit und ein erhöhter Detaillierungsgrad bezüglich der Altersstruktur bei der Erhebung statistischer Daten zum Gebrauchtwagenhandel bietet die Möglichkeit, die Qualität der bilanziellen Vorhersage der Flottenentwicklung weiterzuentwickeln. Darauf aufbauend lassen sich wiederum zu erwartende Zahlen, z.B. in Hinblick auf das Altfahrzeugaufkommen, abschätzen, die dann als Indikator für Unstimmigkeiten im Berichtswesen verwendet werden können.

Im Hinblick auf die benötigte verbesserte Datenlage im Bereich Altfahrzeuge und bei der altersdifferenzierten Erfassung des Gebrauchtfahrzeughandels zeigen sich jedoch teilweise konträre Entwicklungen.

Einerseits hat sich die Datenlage zum Altfahrzeugaufkommen über die Berichtsjahre 2006 bis 2009 kontinuierlich verbessert. Andererseits erfasst gerade Deutschland seit 2007 nur noch Außerbetriebsetzungen allgemein, ohne zwischen temporärer Abmeldung und Stilllegung zu differenzieren. Die einzige Quelle für ELV-Zahlen bleibt damit der Verschrottungsnachweis, ohne dass diese Zahl über eine Gesamtbilanz stichhaltig verifiziert werden kann.

Darüber hinaus legen es Vereinbarungen auf UN-Ebene nahe, dass im Hinblick auf den Fahrzeughandel in der europäischen Außenhandelsstatistik künftig nicht mehr zwischen Neu- und Gebrauchtfahrzeugen unterschieden werden soll, so dass hier ebenfalls eine wesentliche Informationsquelle wegfallen würde. Zwar besteht im Hinblick auf den innereuropäischen Handel die Möglichkeit, aus der Berichterstattung im Rahmen der Richtlinie 1999/37/EG, Artikel 5(2) (REGINA) Informationen zu Wiederanmeldungen im Ausland zu erhalten. Die Implementierung der Richtlinie erfolgte allerdings mit einem anderen Ziel, sodass unseres Wissens bisher nur von Deutschland eine Auswertung der Meldungen in Hinblick auf den Import/Export erfolgt. Grundsätzlich könnte sie jedoch eine wertvolle Quelle für die Validierung des intra-EU 27 Handels mit gebrauchten Fahrzeugen darstellen.

Abkürzungen

CoD	Certificate of Destruction, Verschrottungsnachweis
ELV	End-of-Life Vehicle, Altfahrzeug
MS	EU-Mitgliedsstaat

Ländercodes

BE	Belgien	FR	Frankreich	AT	Österreich
BG	Bulgarien	IT	Italien	PL	Polen
CZ	Tschechien	CY	Zypern	PT	Portugal
DK	Dänemark	LV	Lettland	RO	Rumänien
DE	Deutschland	LT	Litauen	SI	Slovenien
EE	Estland	LU	Luxemburg	SK	Slovakei
IE	Irland	HU	Ungarn	FI	Finnland
GR	Griechenland	MT	Malta	SE	Schweden
ES	Spanien	NL	Niederlande	UK	Vereinigtes Königreich