

Stand 28. März 2024

Entwurf Vorschlag Verordnung für Entsorgungsbetriebe für Reifen und Gummi ausgearbeitet von Initiative ZARE im BRV

Kurzfassung

Definition Altreifen

"Ein Reifen wird zum "Altreifen", sobald der Endverbraucher (privat oder gewerblich) einen Entledigungswille hat oder eine Anfallstelle ihn zur Entsorgung entgegengenommen hat.

(Anfallstellen sind z.B.: Reifenfachhandelsbetriebe, Kfz-Werkstätten, Autohäuser, Entsorgungsbetriebe, kommunale Sammelstellen)

Altreifen müssen im Falle der Übergabe an einen Entsorger grundsätzlich an einen zertifizierten/qualifizierten Entsorger im Sinne dieser Verordnung übergeben werden.

Der zertifizierte/qualifizierte Entsorger (im Sinne dieser Verordnung) definiert im Sortierungsverfahren, ob die Reifen als Karkasse oder Gebrauchtreifen ihre Altreifeneigenschaft verlieren und zur Handelsware werden."

Alles, was nicht Handelsware ist, wird als Altreifen zur weiteren Verwertung (stoffliche, chemische, thermische) deklariert (*Entledigungswille*).

Sachlage

Altreifen fallen an ganz unterschiedlichen Stellen an. Im Kfz-Gewerbe, im Reifenfachhandel, in Privathaushalten, in Speditionen, Busunternehmen, bei Kommunen, in Unternehmen mit Fuhrpark, die in ihren eigenen Werkstätten ihre Reifen wechseln und in der Industrie.

Nur ein Teil der Altreifen wird bislang entsprechend der Abfallhierarchie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes entsorgt bzw. verwertet. Daraus ergibt sich, dass die Mengenströme nur lückenhaft bekannt sind.

Da Altreifen unter dem Abfallschlüssel 160103 fallen und als nicht gefährlicher Abfall eingestuft werden, ist es zur Sicherung der Abfallströme notwendig, dass Altreifen bereits am Entstehungsort einer Nachweispflicht unterliegen. Aus Kreislaufwirtschaftsgründen ist es erforderlich, dass Altreifen über ein vereinfachtes Nachweisverfahren entsorgt werden.

Jeder Altreifen, der an einer Anfallstelle mit einem Entledigungswillen abgegeben wird (kostenpflichtig oder kostenlos) muss von einem zertifizierten/qualifizierten Entsorgungsbetrieb entgegengenommen werden.

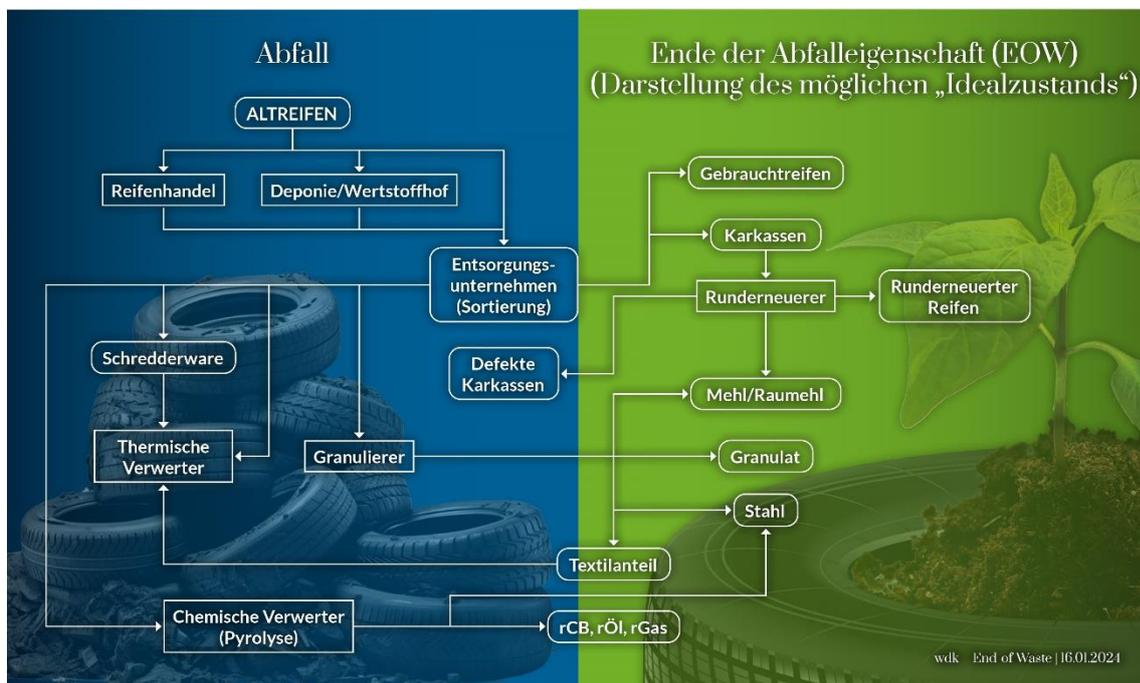
Der Verbleib der Altreifen ist durch amtliche Übernahmescheine zu belegen (sog. Verbleibskontrolle). Die Nachweisführung bei Altreifen wird dann eine lückenlose Stoffstromkontrolle ermöglichen.

Definition der Gummiabfälle

Alle Abfälle aus der Industrieproduktion oder gebrauchte Gegenstände aus synthetischen oder Naturkautschuk, die nicht mehr ihrer ursprünglichen Nutzung dienen.

Definition Ende der Abfalleigenschaft der Altreifen

Forderung: Altreifen (ELT) & Ende der Abfalleigenschaft EdA



Die Grafik verdeutlicht den Weg des Altreifens in die Weiterverarbeitung bzw. Recycling und zeigt das Ende der Abfalleigenschaft auf. Die Bezeichnung „ELT“ steht hierbei für die sogenannten „End of Life Tyres“.

Datenerfassung/Datendokumentation

Jede Anfallstelle (Reifenhandel, Kfz-Werkstatt, Recyclinghof, ...) führt ein Annahmeregister, in dem die angenommenen Altreifen mengenmäßig (keine Beurteilung) zu erfassen sind: Motorrad, Pkw, Lkw, AS, EM, Vollgummi in Stück.

Dieses Register ist ¼-jährlich an die „zentrale Meldestelle“ zu übermitteln.

Die gemeldeten Daten hat die Annahmestelle (5 Jahre) aufzubewahren, um bei Kontrollen der Abfallbehörden einen Nachweis über den Verbleib der Altreifen vorzulegen.

Die Anfallstelle beauftragt direkt einen zertifizierten/qualifizierten Entsorger zur Abholung und Verwertung der Altreifen. Bei der Abholung erstellt der Entsorger einen Übernahmeschein als Abfallnachweis für die Anfallstelle. Ein Exemplar des Übernahmescheins erhält die Anfallstelle, das zweite Exemplar übernimmt der Entsorger in sein Betriebstagebuch.

Jeder zertifizierte/qualifizierte Entsorger meldet ¼ -jährlich seine Eingangs- und Ausgangsmengen an die „zentrale Meldestelle“; dabei werden Angaben zur Verwertung in Tonnen gemacht – auf der Basis von regelmäßig aktualisierten Durchschnittsgewichten:

Runderneuerung

- Gebrauchtreifen/Export
- stoffliche Verwertung
- chemische Verwertung
- thermische Verwertung

Zentrale Meldestelle

Falls das UBA die Kapazitäten hat, könnte dort die Meldestelle eingerichtet werden.

Ansonsten müsste man sich mit den Behörden absprechen, wie das vorgesehen ist.

Einfache Lösungen sollten möglich sein. Im Idealfall würde es in ein bestehendes System integriert werden. Es gibt bereits ein bundesweites Datensystem für gefährliche Abfall „GADSYS“

<https://www.zks-abfall.de>

Der Reifen soll nicht als gefährlicher Abfall eingestuft werden.

Register-Finanzierung

Sollte eine Integration in ein bestehendes System nicht umsetzbar sein müsste eine Organisation gefunden/gegründet werden, die die Abfälle bundesweit erfasst. Mit der ¼-jährlichen Meldung der entsorgten Mengen, bezahlt der zertifizierte/qualifizierte Entsorgungsbetrieb einen Preis X pro Tonne an die Meldestelle. Aber **nur für Reifen die endverwertet** werden > stoffliche, chemische oder thermische Verwertung.

Für Reifen die im Kreislauf verbleiben (Gebrauchtreifen, Karkassen) werden **keine Gebühren** fällig. Die Gebühr muss der zertifizierte/qualifizierte Entsorger in seine Entsorgungsgebühren einrechnen.

Wenn Entsorger aus dem Ausland (aus Systemen wie Aliapur) in Deutschland Altreifen zur Entsorgung übernimmt, muss er ebenfalls eine Meldung an die „zentrale Meldestelle“ machen und dafür die festgelegten Gebühren entrichten.

Dies gilt ebenso, wenn ein Entsorger mit Sitz in Deutschland Altreifen aus dem Ausland annimmt und entsorgt.

Anforderungen an die Sortierung von Altreifen

Der Sortierung der Altreifen kommt auch im Hinblick auf die Ressourcenschonung eine besondere Bedeutung zu, da hierbei noch verwertbare/verwendbare Reifen aussortiert werden können. Beim Sortieren ist es wichtig, geschultes Personal/Mitarbeiter einzusetzen, dass die verschiedenen Anforderungen - insbesondere die Vorgaben der Runderneuerungsbetriebe - kennt. Nur so kann eine möglichst hohe Effizienz erreicht werden.

Die Sortierkriterien und die Sortierklassen sind anzugeben. Bevorzugt sollen die Altreifen wie folgt klassifiziert werden:

- Profilreifen zur unveränderten Weiterverwendung im Inland/EU/Drittland
- Karkassen zur Runderneuerung im Inland/EU/Drittland
- Schrottreifen zur werkstofflichen Verwertung im Inland/EU
- Schrottreifen zur energetischen Verwertung im Inland/EU

Alternativ können innovative computergesteuerte Erkennungssysteme die Sortierung übernehmen.

Anforderungen an den zertifizierten/qualifizierten Entsorgungsbetrieb:

- **Qualifizierung als Entsorgungsfachbetrieb mit Zertifikat**
Grundsätzlich müssen alle Entsorgungs-Unternehmen entsprechend des Bundes-Immissionsrechts BImSchG § 4 handeln. Für Unternehmen, die noch nicht nach BImSchG §4 handeln, gilt eine Übergangsfrist von 18 Monaten, längstens bis zum 30.06.2025.
- Ein zertifizierter/qualifizierter Entsorgungsbetrieb muss nachweislich alle Verwertungswege (Sortierung nach Gebrauchtreifen/Karkassen für Runderneuerung/stoffliche Verwertung/ thermische Verwertung) bedienen und hierzu Kontingente nachweisen.

- Zu den branchenspezifischen Anforderungen gehört bei Bestandsunternehmen eine Mindestmenge von jährlich 2.000 Tonnen zu entsorgender Altreifen. Unternehmen, die neu in den Markt eintreten, haben eine Übergangsfrist von 18 Monaten. Mindestmenge jährlich 2000 Tonnen zu entsorgender Altreifen.

Regionale Verwertung von Altreifen

Entsprechend des Kreislaufwirtschaftsgesetzes sind alle Handlungen einer reduzierten CO₂-Emission unterzuordnen.

Im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes sollten zertifizierte/qualifizierte Entsorgungsbetriebe abwägen, inwieweit es wirtschaftlich darstellbar ist, die Altreifen im eigenen Unternehmen zu schreddern. Zertifizierte/qualifizierte Betriebe verpflichten sich vorzugsweise die Märkte in Deutschland und Europa zu bedienen. Ein Export von Altreifen bzw. Altreifenschnitzel in nicht EU-Länder ist nur im Einzelfall und mit behördlicher Genehmigung erlaubt, z. B. wenn EU-Kanäle überlastet sind.

Hintergrund dafür ist, dass die Reifen kompakter transportiert und so Transporte eingespart werden können. Alternativ kann es wirtschaftlich und ökologisch darstellbar sein, dass ein zertifizierte/qualifizierte Entsorgungsbetriebe einen Vertragspartner hat, der in seiner Region schreddert und damit ebenfalls Transportwege einspart.