

Altauto – ein Wort voller Wenn und Aber

Zürich ist ein Autokanton. Trotzdem klafft ausgerechnet im Umweltvollzug des Autogewerbes eine wichtige Lücke, weil die Grenzen zwischen Occasionen und Altfahrzeugen fließend sind. Die Begrifflichkeiten sind wichtig, um zu entscheiden, ab wann ein älteres Fahrzeug «Abfall» ist und fachgerecht gelagert oder entsorgt werden muss. Mit einer auf die Strassenverkehrsämter abgestützten neuen Definition versucht das AWEL, diese Lücke zu schliessen.

In der Gemeinde X rumorte es. Schon seit Jahren ärgerten sich Anwohnerinnen und Gemeinde über das lärmige Treiben in und um den Autohandelsplatz. Da liefen die Motoren der Sattelschlepper rund um die Uhr, dort versperrten Exportfahrzeuge die Parkplätze, Rostlauben verschandelten das Ortsbild, und überall überzogen dunkle Flecken den Boden – eine Situation, wie es sie in der ganzen Schweiz zuhauf gab und noch gibt.

Zu viele Begriffe

Die Gemeinde entsandte also einen Fahrzeugexperten. Dieser taxierte die meisten Fahrzeuge als ausgedient und wertlos. In der Folge verfügte die Gemeinde, dass die «Schrottautos» als Abfall fachgerecht entsorgt werden müssten. Der Inhaber des Handelsbetriebs focht den Entscheid an. Er argumentierte seinerseits, dass ein eigener Experte die Fahrzeuge als reparaturfähiges Wirtschaftsgut qualifiziert hätte. Schliesslich hob die Gemeinde ihren Entscheid wieder auf. Das Beispiel zeigt, dass auch das beste

Gesetz nicht greifen kann, wenn nicht klar ist, was darunter fällt. Wann ist denn ein Fahrzeug Abfall? Wenn es ein gewisses Alter überschritten hat? Wenn die Reparaturkosten ein gewisses Mass übersteigen? Oder wenn es einfach eine längere Zeit ohne Kontrollschild herumsteht?

Bestehende Vorgaben greifen nicht

Bis vor wenigen Jahren suchte man im kantonalen und eidgenössischen Umweltvollzug vergeblich nach einer Definition des Altfahrzeug-Begriffs. 2006 bestimmte das Bundesamt für Umwelt (BAFU) schliesslich in seiner Vollzugshilfe über die Entsorgung von Altfahrzeugen Folgendes: «Fahrzeuge gelten als ausgedient, wenn sie nicht mehr bestimmungsgemäss verwendet werden können. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn sie endgültig ausser Betrieb gesetzt sind (Fahrzeugausweis annulliert) oder wenn sie länger als einen Monat ohne Kontrollschild im Freien stehen.» Ausgenommen sind Fahrzeuge, für die der Halter das Kontrollschild nicht länger als ein Jahr beim kantonalen Strassenverkehrsamt hinterlegt hat, oder solche, die auf bewilligten Abstellflächen des Autogewerbes zur Reparatur oder zum Verkauf stehen. Auch im Verkehr zugelassene Occasionen gelten nicht als Abfall. Ebenso wenig Fahrzeuge, die im Ausland mit verhältnismässigem Aufwand in einen betriebssicheren Zustand gebracht werden können, und eine Reihe weitere Vehikel.

Eine solch komplexe Abfallumschreibung wirft praktische Probleme auf. Zielt die Vollzugshilfe beispielsweise darauf ab, dass die Umweltbehörden

Daniela Brunner
Abteilung Abfallwirtschaft und Betriebe
AWEL Amt für
Abfall, Wasser, Energie und Luft
Postfach, 8090 Zürich
Telefon 043 259 39 66
daniela.brunner@bd.zh.ch
www.awel.zh.ch

Abfall



Meist sind die Fälle nicht so eindeutig.
Quelle: AWEL



Finde die Altautos.

Quelle: AWEL

ein fünf Wochen ohne Kontrollschild im Freien stehendes Auto pauschal der Verschrottung übergeben dürfen? Selbst dann, wenn es – technisch betrachtet – im Verkehr zugelassen wäre? Ist es richtig, einen Betreiber einer bewilligten Abstellfläche selbst entscheiden zu lassen, ob ein Fahrzeug Abfall ist oder nicht? Und wie kann ein Grenzbeamter beurteilen, ob ein Reparaturaufwand verhältnismässig ist? Viele «Schwarten» gelangen statt in die fachgerechte Entsorgung illegal in den Export, weil sie als Occasionen ausgewiesen werden und Zöllner meistens weder über die Zeit noch das Know-how verfügen, um die Behauptung zu hinterfragen.

AWEL reisst das Steuer herum

Als der Vollzugsaufwand zu überbordend drohte, suchte das AWEL nach Alternativen. Weniger die Frage, ob ein

Betriebssichere versus ausgediente Fahrzeuge

Nach der MFK-basierten Definition gelten beispielsweise intakte Personewagen, die jünger als 10 Jahre alt sind, nicht als Abfall. Ebenso ältere Autos, sofern die letzte Fahrzeugprüfung höchstens drei Jahre zurückliegt. Ein Blick in den Fahrzeugausweis genügt in den allermeisten Fällen, um den Abfallstatus festzustellen.

Fahrzeug Abfall ist, sollte für den Umweltschutz entscheidend sein, sondern vor allem der technische Zustand. Als Barometer würden nicht mehr behördliche oder betriebliche Einschätzungen gelten, sondern eine unabhängige und seit Jahrzehnten bewährte Profi-Institution: die schweizerischen Strassenverkehrsämter. Sie beurteilen im Rahmen von periodischen Fahrzeugprüfungen (auch MFK genannt), ob ein Fahrzeug für den Strassenverkehr zugelassen werden kann, d.h. betriebssicher ist. Dabei werden nicht nur Aspekte der Funktionalität und Verkehrssicherheit berücksichtigt, sondern auch die Umweltbelastung (Abgaswerte, Tropfverluste u. a.). Die Erfahrung zeigt, dass Tropfverluste meist von älteren Fahrzeugen ausgehen oder von solchen, die nicht MFK-konform sind.

Mitte 2007 fiel der Startschuss für eine neue Formulierung des Altfahrzeugbegriffs (siehe Kasten links). Sie verbindet technische Aspekte mit dem Fahrzeugalter. Auf diese Weise müssen Gewässerschutz- und Abfallrecht nicht mehr gesondert vollzogen werden.

Transparenz, Klarheit und Rechtssicherheit

Periodische Fahrzeugprüfungen sind ein allgemein akzeptiertes und bewährtes Vollzugsinstrument. Ihre Bescheinigung in Form eines Fahrzeugausweises ist einheitlich, eindeutig und

auch für Laien nachvollziehbar. Der Vollzugsaufwand sinkt, weil die bis anhin üblichen zeitintensiven technischen Beurteilungen durch eigens beauftragte Experten in den meisten Fällen wegfallen. Das spart Kosten auf allen Seiten. Letztlich widerspiegelt die neue Regelung ohnehin das, was bereits legal auf Schweizer Strassen rollen darf und daher nicht Abfall sein kann. Denn Fahrzeuge, die älter als zehn Jahre sind, müssen ohnehin alle zwei Jahre einer MFK unterzogen werden – in der Praxis vergehen aber oft drei Jahre bis zur Prüfung.

Aus all diesen Gründen genießt der MFK-basierte Abfallbegriff hohe Akzeptanz – sei es bei Garagisten, Demonteuren, Exporteuren oder Händlern.

Hätte es die Neuerungen schon früher gegeben, hätte die Gemeinde X lediglich die Fahrzeugausweise zu prüfen brauchen. Die MFK-konformen, also betriebssicheren Fahrzeuge, hätte sie auf den unbefestigten Flächen des Handelsbetriebes dulden müssen. Der Handelsbetrieb wäre aber gezwungen gewesen, die anderen Fahrzeuge auf befestigte, über Schlammsammler entwässerte Flächen (3-jährige Frist abgelaufen) oder unter Dach auf dichtem Boden zu verlegen (an Motor und Antriebsstrang beschädigte Autos). Wegen der eindeutigeren Rechtslage wäre beiden Seiten vermutlich viel Ärger erspart geblieben.

Weitere Informationen:

- «Umweltschutz in Ihrem Betrieb – Auto- und Transportgewerbe» (2007)
- «Umweltschutz auf Handelsplätzen für Fahrzeuge» (geplant für Januar 2010)

Download unter www.bus.zh.ch, Rubrik «Dokumente». Es kann auch gratis bezogen werden beim AWEL Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, Sektion Betrieblicher Umweltschutz und Störfallvorsorge, Walcheplatz 2, Postfach, 8090 Zürich. Telefon: 043 259 32 62 oder Mail an betriebe@bd.zh.ch.