

Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen (Altfahrzeugeverordnung)

überarbeitet von Althaler Christof

Auf Grund der §§ 14, 23 und 36 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 (AWG 2002), BGBl. I Nr. 102/2002, wird vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit verordnet:

Ziel der Verordnung

§ 1. Ziel dieser Verordnung ist es, Maßnahmen festzulegen, um die Vermeidung von insbesondere gefährlichen Abfällen von Fahrzeugen, die Wiederverwendung und die Verwertung von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen zu intensivieren. Die zu beseitigende Abfallmenge soll im Sinne einer nachhaltigen Stoffbewirtschaftung und einer Verbesserung der Umweltsituation verringert werden. Dies soll durch alle in den Lebenskreislauf von Fahrzeugen einbezogenen Wirtschaftsbeteiligten, insbesondere durch die Verpflichtung der unmittelbar mit der Behandlung von Altfahrzeugen Beteiligten, erreicht werden.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Begriff

1. „Fahrzeug“ Kraftfahrzeuge der Klasse M1 Personenwagen und Kombinationskraftwagen oder der Klasse N1 leichte Nutzfahrzeuge gemäß § 3 Z 2.1.1, 2.1.2 und 2.2.1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG 1967), BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. I Nr. 102/2002, und bestimmte dreirädrige Kraftfahrzeuge, jedoch unter Ausschluss von dreirädrigen Krafträdern.

Kommentar Gesetzgeber: Die Definitionen wurden von der Altfahrzeuerrichtlinie übernommen und an die einschlägigen österreichischen (insbesondere kraftfahrrechtlichen) Bestimmungen angepasst. Fahrzeuge im Sinne dieser Verordnung sind solche der Klasse M1 (Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen) oder N1 (Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5t); weiters dreirädrige Kraftfahrzeuge (mit drei symmetrisch angeordneten Rädern ausgestattete Kraftfahrzeuge mit einem Motor und Hubraum von mehr als 50 cm³ bei innerer Verbrennung oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h). Unter den Begriff Fahrzeug kann sowohl ein neues als auch ein gebrauchtes Fahrzeug subsummiert werden.

2. „Altfahrzeug“ Fahrzeuge, die im Sinne von § 2 Abs. 1 AWG 2002, BGBl. I Nr. 102/2002, als Abfall gelten; Oldtimer gelten nicht als Altfahrzeuge im Sinne dieser Verordnung.

Kommentar Gesetzgeber: Entspricht ein Fahrzeug nicht mehr den Erfordernissen der Verkehrs- oder Betriebssicherheit so kann dies als Indiz gesehen werden, dass ein Altfahrzeug vorliegt.

Kommentar VIAV - kommentierter Text : „Altfahrzeug“

Zur Begriffsbestimmung Altfahrzeug stellt der Gesetzgeber fest, dass ein Fahrzeug, dessen „Pickerl“ nicht mehr gültig ist, nicht aufgrund dieser Tatsache als Altfahrzeug einzustufen ist. Vielmehr ist die Auslegung auf EU-Ebene zutreffender, dass es sich um ein aufgegebenes (unerwünschtes) Fahrzeug oder eines von welchem sich der Eigentümer entledigen will, handelt. Die Behörde wird jedenfalls nach § 2 Abs. 1 AWG 2002, BGBl. I Nr. 102/2002 vorgehen.

Kommentar Gesetzgeber: Oldtimer, d.h. historische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Sammlerwert oder Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind, die in vernünftiger und umweltverträglicher Weise fahrbereit oder in Teile zerlegt aufbewahrt werden, und deren Sammlung, Lagerung, Beförderung und Behandlung daher als Abfall auch nicht im öffentlichen Interesse geboten ist (vgl. § 1 Abs. 3 und § 2 Abs. 1 AWG 2002), fallen nicht unter die Definition von Abfall und daher auch nicht in den Geltungsbereich der vorliegenden Verordnung.

3. „**Hersteller**“ jeden, der als Fahrzeughersteller auftritt, indem er seinen Namen, seine Marke oder ein anderes **Erkennungszeichen** auf dem Fahrzeug anbringt.

Kommentar VIAV: Solche **Erkennungszeichen** sind nicht wie ursprünglich vorgesehen nur die Emblems auf den Fahrzeugen. Zu den weiteren Merkmalen zählen auch der Eintrag im Typenschein oder die in der Karosserie angebrachte Fahrzeugidentifikationsnummer, dessen Anfangsbuchstaben den Hersteller ausweisen.

Fahrzeuge, welche nur in Kleinserien gefertigt werden, unterliegen deshalb keiner Befreiung der Produktverantwortung. Die Hersteller von Kleinserien haben die gleichen Auflagen wie die **Hersteller** anderer Fahrzeuge zu erfüllen.

Kommentar Gesetzgeber: Der Hersteller ist in der Regel derjenige, der im Typenschein genannt ist. Dieser muss nicht mit dem zur Rücknahme verantwortlichen Importeur ident sein.

4. „**Importeur**“ jeden, der gewerblich Fahrzeuge nach Österreich einführt; die Einfuhr von mehr als fünf Fahrzeugen pro Kalenderjahr durch eine Person gilt jedenfalls als gewerblich.

Kommentar Gesetzgeber: Auch der gewerbliche Importeur von einem gebrauchten Fahrzeug unterliegt den entsprechenden Bestimmungen.

5. „**Erstübernehmer**“

- a) jeden Fahrzeughändler,
- b) jeden Inhaber einer Reparaturwerkstätte,
- c) jeden Sekundärrohstoffhändler und
- d) jede sonstige Person,

sofern Altfahrzeuge zur Entnahme oder Wiederverwendung von Bauteilen von einem Halter oder Eigentümer, welcher nicht Hersteller oder Importeur ist oder welcher bereits Teile zur Behandlung oder Verwertung gewerbsmäßig entnommen hat, übernommen werden.

Kommentar VIAV – kommentierter Text: „Anfallstellen“ (§12)

Unter Anfallstellen versteht man Einrichtungen, die Fahrzeuge gewerblich übernehmen und bei denen entweder Altfahrzeuge oder Altbauteile aus Reparaturen anfallen.

6. „**Behandlung von Altfahrzeugen**“ Tätigkeiten, die nach der Übergabe des Altfahrzeuges an eine Anlage zur Beseitigung von Schadstoffen, zur Demontage, zur Grobzerkleinerung, zum Shreddern, zur Verwertung oder zur Vorbereitung der Beseitigung der Shredder-Abfälle durchgeführt werden, und sonstige Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Verwertung oder Beseitigung von Altfahrzeugen und Altfahrzeugbauteilen.

7. „**Wiederverwendung**“ Maßnahmen, bei denen Altfahrzeugbauteile zu dem gleichen Zweck verwendet werden, für den sie entworfen wurden.

8. „**thermische Verwertung**“ den Einsatz der Abfälle in einer Verbrennungs- oder Mitverbrennungsanlage, mit dem Hauptzweck der Verwendung als Brennstoff zur Energiegewinnung.

9. „**gefährlicher Stoff**“ einen Stoff, der gemäß § 3 Abs. 1 des Chemikaliengesetzes 1996, BGBl. I Nr. 53/1997, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 108/2001, als gefährlich gilt.

10. „**Shredderanlage**“ eine Anlage, die dazu dient, Altfahrzeuge zu zerteilen oder zu zerkleinern, einschließlich zum Zweck der Gewinnung von unmittelbar wiederverwendbarem Metallschrott.

Kommentar Gesetzgeber: Schrottscheren fallen nicht unter den Begriff einer Shredderanlage!

11. „**Demontageinformationen**“ alle Informationen, die zur sach- und umweltgerechten Behandlung eines Altfahrzeuges notwendig sind.

12. „**Rücknahmestelle**“ eine von Herstellern, Importeuren oder Sammel- und Verwertungssystemen eingerichtete und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft genannte Stelle, bei der Altfahrzeuge unentgeltlich abgegeben werden können.

Geltungsbereich

§ 3. (1) Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge und Altfahrzeuge einschließlich ihrer Bauteile und Werkstoffe. Dies gilt unabhängig davon, wie das Fahrzeug während seiner Nutzung gewartet oder repariert worden ist und ob es mit vom Hersteller gelieferten Bauteilen oder mit anderen Bauteilen bestückt ist, deren Einbau als Ersatz- oder Austauschteile zulässig ist.

Kommentar Gesetzgeber: Auch Ersatzteile (Bauteile und Werkstoffe) sind vom Geltungsbereich der Verordnung erfasst.

§ 3. (2) Fahrzeuge mit **besonderer Zweckbestimmung** wie insbesondere Wohnmobile, beschussgeschützte Fahrzeuge, Krankenwagen und Leichenwagen gemäß § 2 Abs. 1 Z 28a bis 28d KFG 1967 sind von § 7 und § 11 Abs. 1 ausgenommen.

Kommentar Gesetzgeber: Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß Richtlinie 70/156/EWG, Art. 4 Abs.1 Buchstabe a zweiter Gedankenstrich (umgesetzt mit § 2 Abs. 1 Z 28a bis 28d KFG 1967) sind Wohnmobile, Krankenwagen, Leichenwagen, Feuerwehrfahrzeuge, beschussgeschützte Fahrzeuge, wobei nach den kraftfahrrechtlichen Definitionen die beschussgeschützten Fahrzeuge als Personenkraftwagen im Sinne des KFG 1967 einzustufen sind.

Für all diese Fahrzeuge sieht die **Altfahrzeuerrichtlinie eine Ausnahme von den Vorgaben der Wiederverwendung und Verwertung** vor. Die anderen Pflichten (insbesondere die Rücknahmepflicht) bestehen jedoch auch für diese Fahrzeuge.

§ 3. (3) Für dreirädrige Kraftfahrzeuge gilt nur § 5 Abs. 1 Z 1, 4 und 5 dieser Verordnung.

Kommentar Gesetzgeber: Entsprechend den Vorgaben der Altfahrzeuerrichtlinie gelten für dreirädrige Kraftfahrzeuge nur die Rücknahmepflicht, die Pflicht zur Verwertung in zugelassenen Verwertungsanlagen sowie die Pflicht zur Erfüllung der Mindestanforderungen der Lagerung und Verwertung.

Kommentar VIAV: Die Behandlungsvorschriften beziehen sich nicht nur auf die unentgeltlich abgegebenen Altfahrzeuge oder solche der Klasse M1 und N1, **sondern auf alle Fahrzeugtypen, welche im EU-Raum zur Verwertung anfallen, unabhängig davon, wo, ob oder wie sie angemeldet waren!**

Vermeidung

§ 4. (1)

§ 4. (1) 1. Werkstoffe und

§ 4. (1) 2. Bauteile von Fahrzeugen, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gesetzt werden, dürfen kein Blei, Quecksilber, Kadmium oder sechswertiges Chrom enthalten, außer in den in der **Anlage 2** genannten Fällen und unter den darin genannten Bedingungen.

§ 4. (2) Kadmium in Batterien für Elektrofahrzeuge darf nach dem 31. Dezember 2005 nicht mehr in Verkehr gebracht werden.

§ 4. (3) Diejenigen Werkstoffe und Bauteile, die gemäß Anlage 2 zu kennzeichnen oder auf andere geeignete Weise kenntlich zu machen sind, sind vor einer weiteren Behandlung des Altfahrzeuges zu entfernen.

**WERBUNG - Demontageanweisungen inklusive
siehe unter www.althaler-software.com !!!**

Von § 4 ausgenommene Werkstoffe und Bauteile

Werkstoffe und Bauteile	Anwendungsbereich und Befristung der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen (§ 4 Abs. 3)
Blei als Bestandteil einer Legierung		
1. Stahl für Bearbeitungszwecke und feuerverzinkter Stahl mit einem Bleianteil von bis zu 0,35 Gewichtsprozent		
2.a) Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von bis zu 2 Gewichtsprozent	1. Juli 2005	
b) Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von 1 Gewichtsprozent	1. Juli 2008	
3. Kupferlegierung mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent		
4. Blei-/Bronze-Lagerschalen und -Buchsen		
Blei und Bleiverbindungen in Bauteilen		
5. Batterien		X
6. Schwingungsdämpfer		X
7. Auswuchtgewichte	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Auswuchtgewichte, die zur Wartung dieser Fahrzeuge bestimmt sind: 1. Juli 2005	X
8. Vulkanisierungsmittel und Stabilisatoren für Elastomere in Anwendungen der Flüssigkeitshandhabung und der Kraftübertragung	1. Juli 2005	
9. Stabilisator in Schutzanstrichen	1. Juli 2005	
10. Kohlebürsten für Elektromotoren	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Kohlebürsten für Elektromotoren, die zur Wartung dieser Fahrzeuge bestimmt sind: 1. Jänner 2005	
11. Lötmittel in elektronischen Leiterplatten und sonstigen elektrischen Anwendungen		X¹
12. Kupfer in Bremsbelägen mit einem Bleianteil von mehr als 0,5 Gewichtsprozent	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Wartung dieser Fahrzeuge: 1. Juli 2004	X

¹ Demontage, wenn im Zusammenhang mit dem Eintrag 14 ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm je Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Einrichtungen, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung eingebaut wurden, werden bei der Anwendung dieser Klausel nicht berücksichtigt.

Werkstoffe und Bauteile	Anwendungsbereich und Befristung der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen (§ 4 Abs. 3)
13. Ventilsitze	Motortypen, die vor dem 1. Juli 2003 entwickelt wurden: 1. Juli 2006	
14. Elektrische Bauteile, die Blei gebunden in einer Glas- oder Keramik-Matrix enthalten, ausgenommen Glas in Glühlampen und die Glasur von Zündkerzen		X² (für andere als piezoelektrische Bauteile in Motoren)
15. Glas in Glühlampen und Glasur von Zündkerzen	1. Jänner 2005	
16. Pyrotechnische Auslösegeräte	1. Juli 2007	
Sechswertiges Chrom		
17. Korrosionsschutzschichten	1. Juli 2007	
18. Absorptionskühlchränke in Wohnmobilen		X
Quecksilber		
19. Entladungslampen und Instrumententafelanzeigen		X
Cadmium		
20. Dickschichtpasten	1. Juli 2006	
21. Batterien für Elektrofahrzeuge	31. Dezember 2005; nach dem 31. Dezember 2005 dürfen Nickel-Cadmium(NiCd)-Batterien nur noch als Ersatzteile für Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, die vor diesem Datum auf den Markt gekommen sind.	X

Anmerkungen:

- Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,1 Gewichtsprozent Blei, sechswertigem Chrom und Quecksilber je homogenem Werkstoff und 0,01 Gewichtsprozent Cadmium je homogenem Werkstoff ist zulässig, sofern diese Stoffe nicht absichtlich hinzugefügt wurden
- Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,4 Gewichtsprozent Blei in Aluminium ist zulässig, sofern dieses nicht absichtlich hinzugefügt wurde³.
- Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,4 Gewichtsprozent Blei in Kupfer für Reibmaterialien in Bremsbelägen ist bis zum 1. Juli 2007 zulässig, sofern dieses nicht absichtlich hinzugefügt* wurde³.
- Die Wiederverwendung von Fahrzeugteilen, die zum Zeitpunkt des Auslaufens einer Ausnahme bereits in Verkehr waren, ist uneingeschränkt zulässig (fällt nicht unter § 4 Abs. 1).
- Die selben Ausnahmen gelten bis zum 1. Juli 2007 auch für neue Ersatzteile, die zur Reparatur** von Teilen von Fahrzeugen bestimmt sind, die von den Bestimmungen des § 4 Abs. 1 ausgenommen sind.

* „Absichtlich hinzugefügt“ bedeutet, „bewusst in der Zusammensetzung eines Werkstoffs oder Bauteils verwendet, in dem sein Vorhandensein im Endprodukt erwünscht ist, um eine bestimmte Eigenschaft, ein bestimmtes Aussehen oder eine bestimmte Qualität zu erzielen“. Die Verwendung von vertretenem Material als Rohstoff für den Hersteller neuer Erzeugnisse, bei dem ein gewisser Anteil des verwerteten Materials Anteile von reglementierten Metallen enthalten kann, wird nicht als absichtlich hinzugefügt angesehen.

² Demontage, wenn im Zusammenhang mit dem Eintrag 11 ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm je Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Einrichtungen, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung eingebaut wurden, werden bei der Anwendung dieser Klausel nicht berücksichtigt.

**Diese Klausel gilt für Ersatzteile und nicht für Bauteile, die zur normalen Wartung der Fahrzeuge bestimmt sind. Sie gilt nicht für Auswuchtgewichte, Kohlebürsten für Elektromotoren und Bremsbeläge, da diese Bauteile durch besondere Einträge abgedeckt sind.

Rücknahme durch Hersteller und Importeure

§ 5. (1) Hersteller oder **Importeure (ab 5 Fahrzeugen im Jahr)** haben Altfahrzeuge derjenigen Marke zurückzunehmen, die sie in Verkehr gesetzt haben, sofern eine Zulassung dieser Fahrzeuge in Österreich erfolgte. Hersteller oder Importeure haben folgende Anforderungen zu erfüllen:

Kommentar VIAV – kommentierter Text: „Importeure“ (ab 5 Fahrzeugen im Jahr)

Importeur ist jeder, **auch eine Privatperson**, die mehr als fünf Fahrzeuge pro Kalenderjahr nach Österreich einführt (siehe Begriffsbestimmung § 4. 2.). Zu beachten ist dabei, dass jeder Importeur **für alle Marken welche er importiert auch die Rücknahme sicherstellen muss** und das **unabhängig von der Anzahl der importierten Fahrzeuge**.

Fallbeispiel: Ein Kleinimporteur akquiriert über das Internet im EU-Raum, jedoch außerhalb Österreichs, innerhalb eines Jahres 6 Personenkraftwagen für seine österreichischen Kunden. Bei den angekauften Fahrzeugen handelt es sich um je ein Fahrzeug der Marken Audi, BMW, Subaru, Lancia, Renault und Mercedes-Benz. In dem Moment wo das fünfte Fahrzeug in Österreich zum Verkehr zugelassen wurde, ist der Händler, auch wenn es sich um eine Privatperson handelt, verpflichtet, alle Altfahrzeuge der verkauften Marken entsprechend seiner Vertriebsstruktur zurückzunehmen. Dabei spielt es keine Rolle ob der Händler noch weitere Fahrzeuge dieser Marke vertreiben konnte.

§ 5. (1) 1. Es ist eine ausreichende Anzahl von Rücknahmestellen einzurichten. Die Entfernung zu diesen Rücknahmestellen darf nicht größer sein als die jeweils regionale mittlere Entfernung zu Verkaufsstellen der jeweiligen Fahrzeuge. Die Rücknahmestellen sind dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft binnen vier Wochen nach In-Kraft-Treten dieser Verordnung unter Angabe des jeweiligen Namens, der Adresse, der Telefonnummer und, sofern zugeteilt, einer Identifizierung nachzuweisen und in geeigneter Form zu veröffentlichen.

Kommentar Gesetzgeber: Folgende Bedingungen gelten für Hersteller oder Importeure: Hersteller oder Importeure haben entsprechend ihrem Vertriebsnetz Rücknahmestellen einzurichten und diese dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu melden. **Als angemessene und dem Letzthalter bzw. Eigentümer zumutbare Entfernung wird in der Regel die mittlere Entfernung zu einer Verkaufsstelle der jeweiligen Marke in seiner Region (Bezirk oder Bundesland) angesehen.** Das wird je nach Marke differieren. In der Praxis kann diese Bestimmung durch das Einräumen der Rückgabemöglichkeit bei den Verkaufsstellen oder Fachwerkstätten der jeweiligen Marke erfolgen. Eine Identifizierung stellt derzeit eine allenfalls zugeteilte Abfallbesitzernummer dar.

Kommentar VIAV - mögliches Szenario: Eine gewisse Eigendynamik nimmt das ganze Geschehen an, wenn Sie in der Interspar- oder Billa-Filiale in Wien Autos einer bestimmten Marke verkaufen würden, welches ja durchaus nicht abwegig erscheint. Die besagten „Nahversorger“ würden dadurch über das dichteste Rückgabennetz für Altfahrzeuge in Österreich verfügen und es wäre schon fein, wenn man nicht nur Leergebinde sondern auch sein verbeultes Gefährt beim Kaufmann um die Ecke kostenlos zurückgeben kann.

§ 5. (1) 2. Die Rücknahme eines Altfahrzeuges bei einer registrierten Rücknahmestelle oder einer genehmigten Verwertungsanlage von einem **Halter oder Eigentümer** hat für diese zumindest unentgeltlich zu erfolgen. Wenn wesentliche Bauteile eines Fahrzeuges, insbesondere Motor, Katalysator oder **Karosserie**, fehlen oder dem Altfahrzeug Abfälle hinzugefügt wurden, **kann die Rücknahme zum Ausgleich des Wertverlustes entgeltlich erfolgen.**

Kommentar VIAV - kommentierter Text: „Halter oder Eigentümer“

Als **Halter** ist in der Regel die zuletzt im Zulassungsschein eingetragene Person zu verstehen. Dabei kann es sich sowohl um eine natürliche als auch um eine juristische Person handeln.

Als **Eigentümer** versteht der Gesetzgeber jede Person in deren Eigentum ein oder mehrere Fahrzeuge stehen, welche nicht im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit übernommen wurden.

Der Gesetzgeber spricht ausdrücklich davon, dass jeder Fahrzeughändler, jeder Inhaber einer Reparaturwerkstätte, jeder Sekundärrohstoffhändler und jede sonstige Person, die Altfahrzeuge gewerbsmäßig zur Entnahme oder Wiederverwendung von Bauteilen übernimmt, und weder Hersteller noch Importeur oder von diesen beauftragte Dritter (registrierte Rücknahmestellen) ist, **nicht als Eigentümer** im oben erwähnten Sinne gilt.

Kommentar VIAV - kommentierter Begriff: „Karosserie“

Der Gesetzgeber konnte nicht von der Notwendigkeit überzeugt werden, den im Gesetz verwendeten Begriff „**Karosserie**“ zu präzisieren. Das Problem dabei ist die große Bandbreite der Auslegungsmöglichkeiten dieses Begriffes, welcher vom Kotflügelendstück über die Tür bis hin zur Rohkarosserie alles zur Interpretation offenlässt. Zukünftig wird es notwendig sein, mit den Verwertungsbetrieben (Sekundärrohstoffhandel, Shreddern..) dahingehend klare Regeln aufzustellen, da ansonsten die Auslegungsmöglichkeiten ein nicht zu unterschätzendes Kalkulationsrisiko darstellen würden.

Kommentar VIAV - kommentierter Text: „...kann die Rücknahme zum Ausgleich des Wertverlustes entgeltlich erfolgen.“

Dieser Schlusssatz in § 5 (1) 2. wird wohl für jeden einzelnen Ersatzteilverwerter, welcher nicht die gesamte Verwertung bis zum Shredderprozess eigenverantwortlich durchführt, das größte Kalkulationsrisiko darstellen. Es ist zu erwarten, dass aus der Besorgnis heraus die Verwertungskosten nicht abwälzen zu können, viele Verwerterkollegen sich zurückhalten, ältere Fahrzeuge anzunehmen.

Es wird davon ausgegangen, dass dadurch der Gebrauchtteilemarkt nachhaltig geschädigt wird. Zum einen ist anzunehmen, dass neue Unfallautos noch teurer werden, andererseits wird sich die Palette der Modelljahre, in welchen es lukrativ ist Ersatzteile zu vermarkten, vermutlich reduziert. Der Grund für solche Rückbildungen des Marktes sind unzureichend bestückte Ersatzteilelager. Wahrscheinlich wird sich die altersmäßige Modellpalette der KFZ unserer Gebraucht-Ersatzteile-Käuferschicht von derzeit bis ca.15 Jahren auf 7-8 Jahre reduzieren. Wir wissen alle, dass ein unzureichendes Ersatzteilsortiment die Nachfrage langfristig schädigt.

§ 5. (1) 3 Dem Halter oder Eigentümer ist bei Ablieferung eines Altfahrzeuges bei einer Rücknahmestelle oder einer genehmigten Verwertungsanlage ein Verwertungsnachweis gemäß **Anlage 3** zur Vorlage bei der Abmeldung des Fahrzeuges auszustellen. Eine Kopie des Verwertungsnachweises ist bei der ausstellenden Stelle zumindest sieben Jahre aufzubewahren.

Anlage 3

Verwertungsnachweis gemäß § 5 Abs. 1 Z 3

Ein Verwertungsnachweis gemäß § 5 Abs. 1 Z 3 hat mindestens folgende Angaben zu enthalten:

1. Name, Adresse und, sofern zugeteilt, die Identifizierungsnummer des ausstellenden Betriebs;
2. Name und Adresse der Genehmigungsbehörde des ausstellenden Betriebs;
3. sofern der Verwertungsnachweis von einem Hersteller, Importeur oder sonstigen Altfahrzeugeübernehmer für eine genehmigte Verwertungsanlage ausgestellt wird, zusätzlich den Namen und die Adresse dieses Betriebs;
4. Ausstellungsdatum;
5. Kennzeichen und Nationalität;
6. Fahrzeugklasse, -marke und -type (-modell);
7. Fahrzeugidentifizierungsnummer; 17-stellige Fahrgestellnummer (Altautos teilweise 16 Stellen)
8. Name, Adresse und Nationalität des Halters oder Eigentümers des angelieferten Fahrzeuges;
9. Unterschriften des Übernehmers und des Halters oder Eigentümers.

Kommentar VIAV: Zu beachten ist, dass im Gegensatz zu früher die Daten zukünftig elektronisch an das Ministerium übermittelt werden müssen. Fehler bei der Dateneingabe, im speziellen bei der Fahrzeugidentifizierungsnummer, werden zu unangenehmen und somit für jeden entbehrlichen Mehrbelastungen führen. Das Controlling erfolgt vollautomatisch durch ein dem Ministerium unterstehendes Rechenzentrum und das für ganz Österreich einheitlich!!

**WERBUNG - automatisiertes Berichtswesen
siehe unter www.althaler-software.com !!!**

§ 5. (1) 4. Dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sind Name und Adresse des Übergebers, Marke, Type, Fahrzeugidentifizierungsnummer und Datum der Übernahme von jedem übernommenen oder angefallenen Altfahrzeug zusammengefasst pro Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemäß Anlage 4 zu melden. Weiters ist sicherzustellen, dass die erfolgte Verwertung von Altfahrzeugen in einer Shredderanlage unter Angabe der jeweiligen Fahrzeugidentifizierungsnummern dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft je Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemäß Anlage 4 gemeldet wird.

Anlage 4

Meldungen von Herstellern, Importeuren (ab 5 Fahrzeugen im Jahr), Altfahrzeugverwertern, sonstigen Altfahrzeugübernehmern und anderen Anfallstellen

Erläuterung VIAV zu „Anlage 4“:

Die Anlage 4 wurde auf die, für Autoverwertungsbetriebe zutreffenden Erklärungen reduziert. Der vom Gesetzgeber verfasste Volltext steht u. a. im Internet unter www.teilehotline.at zum Lesen oder Herunterladen zur Verfügung.

Allgemeines

Die jeweils Verpflichteten haben die Meldungen in dem vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft festgelegten (digitalen) Format elektronisch zu übermitteln. Die Übermittlung der Daten hat nach Maßgabe der Verfügbarkeit elektronischer Register und der technischen Möglichkeiten direkt an das Register zu erfolgen.

Die digitalen Vorgaben gemäß dieser Anlage und die Schnittstellendefinitionen werden jedenfalls auf den Homepages der Umweltbundesamt GmbH und des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Verfügung gestellt.

Sofern der jeweils Meldepflichtige über eine GLN (global location number) verfügt, ist diese anstelle der Stammdaten jeder Meldung voranzustellen. Verfügen auch die Übernehmer über eine GLN so ist auch diese anstelle der Stammdaten der Übernehmer anzugeben.

Für alle Tabellen gilt: Die unterlegten Stellen sind je nach Bedarf zu wiederholen.

1. Meldung gemäß § 5 Abs. 1 Z 1

Hersteller oder Importeure (ab 5 Fahrzeugen im Jahr) haben gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 eine ausreichende Anzahl von Rücknahmestellen einzurichten und diese dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft binnen vier Wochen nach Inkrafttreten dieser Verordnung unter Angabe des jeweiligen Namens, der Adresse, der Telefonnummer und, sofern zugeteilt, einer Identifizierung nachzuweisen und in geeigneter Form zu veröffentlichen.

Aufstellung der Rücknahmestellen gemäß § 5 Abs. 1 Z 1			
GLN oder	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
GLN oder	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
GLN oder	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat

2. Meldung gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 (Rücknahme durch Hersteller und Importeure (Systembetreiber))

Hersteller oder Importeure (ab 5 Fahrzeugen im Jahr) haben gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Name und Adresse des Übergebers, Marke, Type, Fahrzeugidentifizierungsnummer und Datum der Übernahme von jedem übernommenen oder angefallenen Altfahrzeug gesammelt pro Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres zu melden.

Es ist sicherzustellen, dass die erfolgte Verwertung von Altfahrzeugen in einer **Shredderanlage** unter Angabe der **jeweiligen Fahrzeugidentifizierungsnummern** dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft **je Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres** gemäß Z 4 dieser Anlage gemeldet wird.

Eine Meldung hat für jedes einzelne übernommene Altfahrzeug zu erfolgen.

Herstellerübernahmemeldung gemäß § 5 Abs. 1 Z 4			
Hersteller / Importeur / System (betreiber)			
GLN oder	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Übergeber (Halter/Eigentümer)			
Name			
Straße			Nr.
PLZ	Ort	Staat	
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Übernahmedatum	Tag	Monat	Jahr
Übergeber (Halter/Eigentümer)			
Name			
Straße			Nr.
PLZ	Ort	Staat	
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Übernahmedatum	Tag	Monat	Jahr
Übergeber (Halter/Eigentümer)			
Name			
Straße			Nr.
PLZ	Ort	Staat	
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Übernahmedatum	Tag	Monat	Jahr

3. Meldung gemäß § 9 Abs. 3 Z 1 (Berichts- und Informationspflichten der Hersteller und Importeure)

Hersteller oder **Importeure (ab 5 Fahrzeugen im Jahr)** haben gemäß § 9 Abs. 3 Z 1 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft **beginnend mit dem Kalenderjahr 2002 jährlich bis spätestens 31. März des darauf folgenden Kalenderjahres** einen Bericht über die Erfüllung der Verpflichtungen dieser Verordnung zu übermitteln. **Diese Pflicht kann an ein Sammel- und Verwertungssystem übertragen werden.**

Dieser Bericht hat und a. **Angaben** über die **Anzahl** der im **Berichtszeitraum** zurückgenommenen **Altfahrzeuge** unter Angabe der **jeweiligen Fahrzeugidentifizierungsnummern** und die **Masse** der (entweder selbst oder auf nachgelagerten Verwertungsstufen) **wiederverwendeten und verwerteten Fahrzeugteile**, gegliedert nach den **Abfallarten** und nach **Übernehmer** zu enthalten.

Kommentar VIAV - Dabei gilt:

- a) Fahrzeugteile, die für den Verkauf aufbereitet wurden, gelten als wiederverwendet, unabhängig davon, ob sie bereits tatsächlich verkauft wurden.
- b) Bei zur Wiederverwendung aufbereiteten Fahrzeugteilen genügt es den eigenen Betrieb als Übernehmer anzuführen. Werden die Fahrzeugteile dann später dennoch stofflich verwertet ist darüber wieder Bericht zu erstatten!

Meldung gemäß § 9 Abs. 3 Z 1			
Hersteller / Importeur / System			
GLN oder	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Anzahl zurückgenommener Fahrzeuge			Stück
Fahrzeugidentifizierungsnummern		Nr.	
		Nr.	
		Nr.	
Gesamtmasse zurückgenommener Altfahrzeuge			kg
Gesamtmasse wiederverwendeter oder verwerteter Abfallfraktionen			
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-/Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-/Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-/Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat

4. Meldung gemäß § 10 Abs. 1 Z 1 (Pflichten der Altfahrzeugverwerter (Fahrzeughändler, Inhaber von Reparaturwerkstätten, Sekundärrohstoffhändler und jeder sonstige Person, die Altfahrzeuge gewerblich übernimmt.....))

Jeder Altfahrzeugverwerter hat gemäß § 10 Abs. 1 Z 1 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft **Name und Adresse des Übergebers, Marke, Type, Fahrzeugidentifizierungsnummer** und **Datum der Übernahme** von jedem übernommenen und angefallenen Altfahrzeug **gesammelt pro Kalenderhalbjahr** binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres zu melden.

Diese Meldung hat jedes einzelne übernommene Altfahrzeug zu umfassen und hat gegliedert nach Übergeber zu erfolgen.

(Verwerter, Shredder, Erstübernehmer) Meldung gemäß § 10 Abs. 1 Z 1			
Übergeber			
GLN oder	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Übernahmedatum	Tag	Monat	Jahr
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Übernahmedatum	Tag	Monat	Jahr
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Übernahmedatum	Tag	Monat	Jahr

5. Meldung gemäß § 10 Abs. 1 Z 2 (Pflichten der Altfahrzeugverwerter (Fahrzeughändler, Inhaber von Reparaturwerkstätten, Sekundärrohstoffhändler und jeder sonstige Person, die Altfahrzeuge gewerblich übernimmt.....))

Jeder Altfahrzeugverwerter hat gemäß § 10 Abs. 1 Z 2 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die **Gesamtmasse** der sowohl einer **Wiederverwendung** als auch einer **Verwertung** zugeführten **Abfallfraktionen**, gegliedert nach den **Abfallarten** und den **Übernehmern**, zu melden.

Meldung gemäß § 10 Abs. 1 Z 2 (Gesamtmasse wiederverwendeter und verwerteter Fahrzeugteile)		
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-/Fraktionsnummer gem. Anlage 5	kg
	Name	
	Straße	
	PLZ	Ort
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-/Fraktionsnummer gem. Anlage 5	kg
	Name	
	Straße	
	PLZ	Ort
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-/Fraktionsnummer gem. Anlage 5	kg
	Name	
	Straße	
	PLZ	Ort

Es ist sicherzustellen, dass die erfolgte Verwertung von Altfahrzeugen in einer Shredderanlage unter Angabe der jeweiligen Fahrzeugidentifizierungsnummern dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft je Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemeldet wird.

Folgende Voraussetzung wird zu schaffen sein: Die Erstellung eines Übergabescheines oder einer Datei mit Angabe der Fahrzeugidentifizierungsnummer.

7. Meldung gemäß § 11 Abs. 1 (Pflichten der Erstübernehmer und sonstiger Fahrzeughändler, welche nicht im Auftrag eines Herstellers oder Importeurs (Systembetreibers) agieren)

Erstübernehmer haben gemäß § 11 Abs. 1 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft beginnend mit dem Kalenderjahr 2003 jährlich bis spätestens 31. März des darauf folgenden Kalenderjahres einen Bericht über die Erfüllung der Verpflichtungen dieser Verordnung zu übermitteln.

Diese Meldung hat und a. **Angaben** über **die Anzahl** der im Berichtszeitraum zurückgenommenen **Altfahrzeuge** unter Angabe der **jeweiligen Fahrzeugidentifizierungsnummern** und die **Masse** der (entweder selbst oder auf nachgelagerten Verwertungsstufen) **wiederverwendeten** und **verwerteten Fahrzeugteile**, gegliedert nach den **Abfallarten** und nach **Übernehmer**, zu enthalten.

Kommentar VIAV - Dabei gilt:

- a) Fahrzeugteile, die für den Verkauf aufbereitet wurden, gelten als wiederverwendet, unabhängig davon, ob sie bereits tatsächlich verkauft wurden.
- b) Bei zur Wiederverwendung aufbereiteten Fahrzeugteilen genügt es den eigenen Betrieb als Übernehmer anzuführen. Werden die Fahrzeugteile dann später dennoch stofflich verwertet ist darüber wieder Bericht zu erstatten!

Meldung gemäß § 11 Abs. 1			
Erstübernehmer			
GLN oder	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Anzahl zurückgenommener Fahrzeuge			Stück
Fahrzeugidentifizierungsnummern		Nr.	
		Nr.	
		Nr.	
Gesamtmasse zurückgenommener Altfahrzeuge			kg
Gesamtmasse wiederverwendeter oder verwerteter Abfallfraktionen			
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-/Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-/Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-/Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat

8. Meldung gemäß § 12 Abs. 1 Z 1 (Pflichten anderer Anfallstellen von Altfahrzeugen und Altbauteilen (zB. KFZ-Werkstätten die Fahrzeuge gewerblich übernehmen oder bei denen Altbauteile anfallen))

Inhaber von Anfallstellen haben gemäß § 12 Abs. 1 Z 1 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft **Name und Adresse der Anfallstelle, Marke, Type, Fahrzeugidentifizierungsnummer** und **Datum des Anfalls der angefallenen Altfahrzeuge** gesammelt pro Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres zu melden.

Weiters ist sicherzustellen, dass die **erfolgte Verwertung von Altfahrzeugen** in einer **Shredderanlage** unter **Angabe der jeweiligen Fahrzeugidentifizierungsnummern** dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft je Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemeldet wird.

Anfallstellenmeldung gemäß § 12 Abs. 1 Z 1			
Anfallstelle			
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			

§ 5. (1) 5. Altfahrzeuge sind gemäß den allgemeinen Anforderungen der §§ 15ff AWG 2002, BGBl. I Nr. 102/2002, und entsprechend der **Anlage 1 zu lagern und zu behandeln.**

Technische Mindestanforderungen für die Behandlung von Altfahrzeugen

1. Allgemeine Grundsätze

- 1.1. **Die Altfahrzeuge sind vor der weiteren Behandlung von Schadstoffen zu entfrachten**, um nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern. Andere gleichwertige Vorkehrungen sind zulässig, **sofern der Nachweis erbracht wird, dass hinsichtlich der Umweltauswirkungen keine Verschlechterung eintritt.**

Kommentar VIAV - kommentierter Text: „...sofern der Nachweis erbracht wird, dass hinsichtlich der Umweltauswirkungen keine Verschlechterung eintritt.“

Entsprechende Nachweise sind mit Sicherheit kein Schlupfloch für den klassischen klein- und mittelständischen Autoverwertungsbetrieb, etwaige Versäumnisse zu beschönigen. Vielmehr sind darunter wissenschaftlich untermauerte Konzepte zu verstehen, welche dazu dienen Mittel und Wege aufzutun, um neue Technologien am Markt einzuführen. Es ist jedoch ohne dem dafür notwendigen finanziellen und politischen Hintergrund nur ein Thema für Strategen, welche industrielles Recycling betreiben und ausreichendes Lobbying finanzieren können.

- 1.2. Bauteile und Werkstoffe, **die gemäß Anlage 2 gekennzeichnet** oder auf andere Weise kenntlich gemacht sind, sind vor der weiteren Behandlung zu entfernen.
- 1.3. Gefährliche Stoffe und Bauteile sind **selektiv zu entfernen, abzusondern** oder zu **neutralisieren**, damit die im nachfolgenden Shredderprozess anfallenden Abfälle von Altfahrzeugen nicht gefährliche Abfälle darstellen.

Kommentar VIAV - kommentierte Zeile: „.....**abzusondern oder zu neutralisieren**.“

Selektiv entfernen und **absondern** ist ein Arbeitsprozess, welchen der klein- und mittelständische Autoverwerter durchaus erfüllen kann.

Das Neutralisieren z. B. eines AIRBAGS im Shredderprozess erfolgt - wenn man einschlägigen Experten Glauben schenkt - indem der Airbag ausgelöst wird. Dabei wird der hochgiftige Zündstoff für den Sprengsatz und dieser selbst zur Explosion gebracht. Dies ist dann als **neutralisiert** einzustufen. Einem Autoverwerter ist es nicht zumutbar, diesen, von anerkannten Fachleuten dem Gesetzgeber gegenüber vertretenen Vorgang, zu hinterfragen. In solch einem Fall ist unbedingt zu warten zu empfehlen, ob für alle pyrotechnischen Bauteile eine eindeutigere Auslegung in der Umsetzungsrichtlinie dem jetzigen Gesetz folgt. Empfehlenswert ist in jedem Fall, sich an den Shredderbetrieben zu orientieren, da Mehrleistungen keinesfalls abgeboten werden.

- 1.3. Die Zerlegung und Lagerung ist so durchzuführen, dass die **Fahrzeugbauteile** für die Wiederverwendung und die Verwertung, insbesondere die stoffliche Verwertung, geeignet sind. Bei der **Lagerung** ist eine **Beschädigung von Bauteilen**, die **Flüssigkeiten enthalten**, sowie von wiederverwendbaren oder verwertbaren Bau- und Ersatzteilen **zu vermeiden**. Sämtliche Altfahrzeuge sind nach Durchführung der Schadstoffentfrachtung und einer diesen Grundsätzen entsprechenden Demontage von Bauteilen einer Shredderanlage zuzuführen.

- 1.4. **Tätigkeiten zur Beseitigung von Schadstoffen aus Altfahrzeugen gemäß Z 4 sind so bald wie möglich durchzuführen.**

2. Standorte für die Lagerung von Altfahrzeugen vor ihrer Behandlung

- 2.1. Altfahrzeuge dürfen nur in geeigneten Bereichen mit **undurchlässiger Oberfläche**, Auffangeinrichtungen und Abscheidern für auslaufende Flüssigkeiten und fettlösende Reinigungsmittel gelagert werden.

zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____,-

- 2.2. Bei Lagerung im Freien ist das auf der Lagerfläche anfallende Niederschlagswasser über einen Abscheider entsprechend den geltenden wasserrechtlichen Bestimmungen zu reinigen.

zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____,-

3. Behandlungsstandorte

3.1. Altfahrzeuge dürfen nur in geeigneten Bereichen mit **undurchlässiger Oberfläche**, Auffangeinrichtungen und Abscheidern für auslaufende Flüssigkeiten und fettlösende Reinigungsmittel behandelt werden.

zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

3.2. Demontierte Bauteile sind geordnet zu lagern. Bauteile, die Flüssigkeiten enthalten oder mit Flüssigkeiten verschmutzt sind, **sind auf einer gegen die enthaltenen Flüssigkeiten beständigen Oberfläche mit geeigneten Auffangeinrichtungen unter Dach witterungsgeschützt zu lagern**. Die Lagerung von Batterien, Filtern und PCB/PCT-haltigen Kondensatoren hat in geeigneten Behältern zu erfolgen.

zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

3.3. Es sind **geeignete Lagertanks** für die **getrennte Lagerung von Flüssigkeiten aus Altfahrzeugen**, wie **Kraftstoff, Motoröl, Getriebeöl, Kraftübertragungsflüssigkeit, Hydrauliköl, Kühlflüssigkeit, Frostschutzmittel, Bremsflüssigkeit, Batteriesäuren, Flüssigkeiten aus Klimaanlage** und **sonstige Flüssigkeiten in Altfahrzeugen**, vorzusehen.

Kommentar VIAV: Das sind **über 10 genehmigungspflichtige Lagertankeinheiten**. Es bleibt abzuwarten, ob die Entsorgungsbetriebe, welche die Flüssigkeiten übernehmen, diese wie in der Vergangenheit zusammenmischen und das getrennte Sammeln der verschiedenen Öle ad absurdum führen oder ob sie diese tatsächlich getrennt sammeln. Es empfiehlt sich den Markt zu beobachten und eventuelle Erfahrungen an VIAV weiterzuleiten.

zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

3.4. Bei Lagerung oder Behandlung ohne entsprechenden Witterungsschutz ist auch eine Ausrüstung für die Aufbereitung der auf diesen Flächen anfallenden Niederschlagswässer in Übereinstimmung mit Gesundheits- und Umweltschutzvorschriften vorzusehen.

Kommentar VIAV: Dieser Punkt ist auch aus arbeitsrechtlicher Sichtweise im Zusammenhang mit den heute üblichen Vorschriften der Gewerbebehörde zu bewerten. In den meisten Fällen ist das Arbeiten unter freiem Himmel nicht mehr zulässig. Die Behörden machen zwischenzeitlich keinen Unterschied zwischen einer KFZ-Werkstätte und einer Trockenlegungs- oder Demontagestation.

zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

3.5. Die Lagerung von Altreifen hat nach den entsprechenden **Feuerschutzbestimmungen** und unter Vermeidung zu großer Lagerbestände zu erfolgen.

Kommentar VIAV: Der Gesetzgeber versteht unter **Feuerschutzbestimmungen** eine ausreichend dimensionierte Schaumlöschanlage. Diese soll sicherstellen, dass u. a. absichtlich gelegten Bränden Einhalt geboten werden kann. Einschlägige Erfahrungen und deren Auswirkungen aus dem Ausland lassen von Behördenseiten nur wenig Spielraum zu diesem Thema offen.

zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

4. Behandlung zur Beseitigung von Schadstoffen aus Altfahrzeugen

Folgende Behandlungsschritte sind zu setzen:

4.1. Entfernung von Batterien und Flüssiggastanks; für Batterien hat eine Elektrolytneutralisierung vor Ort oder an anderer Stelle zu erfolgen;

Kommentar VIAV: Unter Elektrolytneutralisierung ist zu verstehen, dass die Säure, welche sich in der Batterie (Akkumulator) befindet, neutralisiert werden muss. In den seltensten Fällen (oder nie) wird dies vor Ort stattfinden. Dem Gesetz ist genüge getan, wenn die demontierten Batterien in Paloxen gesammelt und anschließend in autorisierte Aufbereitungsanlagen geliefert werden. Eine solche Anlage ist z. B. die „BBU in Arnoldstein.“

INFORMATION: Die Fa. Weiss in Hallein siehe unter www.weiss-recycling.at ist ebenso Sammler wie die Fa. Banner und die Fa. Varta. Sie alle stellen auch die notwendigen Paloxen bereit und holen den Batterieschrott um den Materialwert bei der Anfallstelle ab.

4.2. Entfernung oder Neutralisierung potentiell explosionsfähiger Bauteile (z. B. Airbags);

4.3. Entfernung, getrennte Sammlung und getrennte Lagerung von Kraftstoffen, Motoröl, Kraftübertragungsflüssigkeit, Getriebeöl, Hydrauliköl, Kühlflüssigkeit, Frostschutzmittel, Bremsflüssigkeit, Flüssigkeiten aus Klimaanlage und anderen in den Altfahrzeugen enthaltenen Flüssigkeiten; Flüssigkeiten dürfen nur in den entnommenen Bauteilen verbleiben, wenn dies für die Wiederverwendung der betreffenden Teile erforderlich ist und die Zwischenlagerung entsprechend Z 2 erfolgt. Die Bremsflüssigkeit ist mit geeigneten technischen Einrichtungen sowohl aus den Behältern des Bremssystems, als auch aus den Leitungen zu entfernen;

4.4. Entfernung, getrennte Sammlung und getrennte Lagerung aller Bauteile, die nachweislich Quecksilber enthalten;

Kommentar VIAV: Die entsprechenden Anweisungen finden sie auf der IDIS CD oder zukünftig in guten Softwareanwendungen im Trockenlegungs- oder Demontagemodul.

**WERBUNG - Demontageanweisungen inklusive
siehe unter www.althaler-software.com !!!**

4.5. Entfernung, getrennte Sammlung und getrennte Lagerung aller in **Anlage 2 mit „x“** gekennzeichneten Bauteile.

Anlage 2

Von § 4 ausgenommene Werkstoffe und Bauteile

Werkstoffe und Bauteile	Anwendungsbereich und Befristung der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen (§ 4 Abs. 3)
Blei als Bestandteil einer Legierung		
1. Stahl für Bearbeitungszwecke und feuerverzinkter Stahl mit einem Bleianteil von bis zu 0,35 Gewichtsprozent		
2. a) Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von bis zu 2 Gewichtsprozent	1. Juli 2005	
b) Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von 1 Gewichtsprozent	1. Juli 2008	
3. Kupferlegierung mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent		
4. Blei-/Bronze-Lagerschalen und -Buchsen		
Blei und Bleiverbindungen in Bauteilen		
5. Batterien		X
6. Schwingungsdämpfer		X
7. Auswuchtgewichte	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Auswuchtgewichte, die zur Wartung dieser Fahrzeuge bestimmt sind: 1. Juli 2005	X

Werkstoffe und Bauteile	Anwendungsbereich und Befristung der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen (§ 4 Abs. 3)
8. Vulkanisierungsmittel und Stabilisatoren für Elastomere in Anwendungen der Flüssigkeitshandhabung und der Kraftübertragung	1. Juli 2005	
9. Stabilisator in Schutzanstrichen	1. Juli 2005	
10. Kohlebürsten für Elektromotoren	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Kohlebürsten für Elektromotoren, die zur Wartung dieser Fahrzeuge bestimmt sind: 1. Jänner 2005	
11. Lötmittel in elektronischen Leiterplatten und sonstigen elektrischen Anwendungen		X³
12. Kupfer in Bremsbelägen mit einem Bleianteil von mehr als 0,5 Gewichtsprozent	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Wartung dieser Fahrzeuge: 1. Juli 2004	X
13. Ventilsitze	Motortypen, die vor dem 1. Juli 2003 entwickelt wurden: 1. Juli 2006	
14. Elektrische Bauteile, die Blei gebunden in einer Glas- oder Keramik-Matrix enthalten, ausgenommen Glas in Glühlampen und die Glasur von Zündkerzen		X⁴ (für andere als piezoelektrische Bauteile in Motoren)
15. Glas in Glühlampen und Glasur von Zündkerzen	1. Jänner 2005	
16. Pyrotechnische Auslösegeräte	1. Juli 2007	
Sechswertiges Chrom		
17. Korrosionsschutzschichten	1. Juli 2007	
18. Absorptionskühlschränke in Wohnmobilen		X
Quecksilber		
19. Entladungslampen und Instrumententafelanzeigen		X
Cadmium		
20. Dickschichtpasten	1. Juli 2006	
21. Batterien für Elektrofahrzeuge	31. Dezember 2005; nach dem 31. Dezember 2005 dürfen Nickel-Cadmium(NiCd)-Batterien nur noch als Ersatzteile für Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, die vor diesem Datum auf den Markt gekommen sind.	X

³ Demontage, wenn im Zusammenhang mit dem Eintrag 14 ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm je Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Einrichtungen, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung eingebaut wurden, werden bei der Anwendung dieser Klausel nicht berücksichtigt.

⁴ Demontage, wenn im Zusammenhang mit dem Eintrag 11 ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm je Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Einrichtungen, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung eingebaut wurden, werden bei der Anwendung dieser Klausel nicht berücksichtigt.

Anmerkungen:

- Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,1 Gewichtsprozent Blei, sechswertigem Chrom und Quecksilber je homogenem Werkstoff und 0,01 Gewichtsprozent Cadmium je homogenem Werkstoff ist zulässig, sofern diese Stoffe nicht absichtlich hinzugefügt wurden⁵.
- Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,4 Gewichtsprozent Blei in Aluminium ist zulässig, sofern dieses nicht absichtlich hinzugefügt wurde³.
- Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,4 Gewichtsprozent Blei in Kupfer für Reibmaterialien in Bremsbelägen ist bis zum 1. Juli 2007 zulässig, sofern dieses nicht absichtlich hinzugefügt wurde³.
- Die Wiederverwendung von Fahrzeugteilen, die zum Zeitpunkt des Auslaufens einer Ausnahme bereits in Verkehr waren, ist uneingeschränkt zulässig (fällt nicht unter § 4 Abs. 1).
- Die selben Ausnahmen gelten bis zum 1. Juli 2007 auch für neue Ersatzteile, die zur Reparatur⁶ von Teilen von Fahrzeugen bestimmt sind, die von den Bestimmungen des § 4 Abs. 1 ausgenommen sind.

5. Behandlung zur Verbesserung der stofflichen Verwertung

Folgende Behandlungsschritte sind zu setzen:

5.1. Entfernung von Katalysatoren;

5.2. Entfernung von kupfer-, aluminium- und magnesiumhaltigen Metallbauteilen, wenn die entsprechenden Metalle nicht beim Shreddern oder in nachgeschalteten Separationsverfahren getrennt werden;

Kommentar VIAV: Abzuwarten bleibt in diesem Fall was von den Shreddern übernommen wird und was diese als Stand der Technik in der Aufbereitung kommunizieren.

5.3. Entfernung von Reifen und großen Kunststoffbauteilen (Stoßfänger, Armaturenbrett, Flüssigkeitsbehälter usw.), wenn die entsprechenden Materialien beim Shreddern nicht in einer Weise getrennt werden, dass eine stoffliche Verwertung als Rohstoff möglich ist;

5.4. Entfernung von Glas;

Kommentar VIAV: Unter dem zu entfernenden „Glas“ sind nur die Verbundglasscheiben zu verstehen. (Dies entspricht der österreichischen Umsetzungsrichtlinie)

5.5. Die metallreiche Shredderleichtfraktion ist einer weiteren Behandlung zur Rückgewinnung von Metallfraktionen zuzuführen.

6. Für den Fall der Liquidation des Herstellers oder Importeurs sind entsprechende Vorkehrungen zu treffen, die eine ausreichende Sammlung und Verwertung der anfallenden Altfahrzeuge sicherstellen, und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nachzuweisen.

§ 5. (2) Hersteller oder Importeure können die Verpflichtungen gemäß Abs. 1 Z 1 bis 5 und der §§ 7 und 9 Abs. 1 Z 5 und Abs. 3 Z 1 und 2 je Marke gesamthaft an ein Sammel- und Verwertungssystem für Altfahrzeuge vertraglich überbinden, wodurch diese Verpflichtungen auf den Betreiber dieses Systems übergehen.

⁵ "Absichtlich hinzugefügt" bedeutet "bewusst in der Zusammensetzung eines Werkstoffs oder Bauteils verwendet, in dem sein Vorhandensein im Endprodukt erwünscht ist, um eine bestimmte Eigenschaft, ein bestimmtes Aussehen oder eine bestimmte Qualität zu erzielen". Die Verwendung von vertertem Material als Rohstoff für den Hersteller neuer Erzeugnisse, bei dem ein gewisser Anteil des verwerteten Materials Anteile von reglementierten Metallen enthalten kann, wird nicht als absichtlich hinzugefügt angesehen.

⁶ Diese Klausel gilt für Ersatzteile und nicht für Bauteile, die zur normalen Wartung der Fahrzeuge bestimmt sind. Sie gilt nicht für Auswuchtgewichte, Kohlebürsten für Elektromotoren und Bremsbeläge, da diese Bauteile durch besondere Einträge abgedeckt sind.

Kommentar VIAV: Pflichtübertragung an Systeme und damit verbundene Aufgaben und Risiken.

Überarbeitete Kurzzusammenfassung der Verpflichtungen zu § 5 (2): gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 bis 5 und der §§ 7 und 9 Abs. 1 Z 5 und Abs. 3 Z 1 und 2

Verpflichtungen nach § 5. (2) für die Wiederverwendung und Verwertung, welche durch die vertragliche Überbindung der Verpflichtung, an die von Herstellern oder Importeuren beauftragten Sammel- und Verwertungs-Systembetreiber entstehen.

§ 5. (1) Rücknahme durch Hersteller und Importeure (1 Z 1 bis 5)

1. Es ist eine ausreichende Anzahl von Rücknahmestellen einzurichten. Die Entfernung zu diesen Rücknahmestellen darf nicht größer sein als die jeweils regionale mittlere Entfernung zu Verkaufsstellen der jeweiligen Fahrzeuge. Die Rücknahmestellen sind dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft binnen vier Wochen nach Inkrafttreten dieser Verordnung unter Angabe des jeweiligen Namens, der Adresse, der Telefonnummer und, sofern zugeteilt, einer Identifizierung nachzuweisen und in geeigneter Form zu veröffentlichen.

2. Die Rücknahme eines Altfahrzeuges bei einer registrierten Rücknahmestelle oder einer genehmigten Verwertungsanlage von einem Halter oder Eigentümer hat für diese zumindest unentgeltlich zu erfolgen. Wenn wesentliche Bauteile eines Fahrzeuges, insbesondere Motor, Katalysator oder Karosserie, fehlen oder dem Altfahrzeug Abfälle hinzugefügt wurden, kann die Rücknahme zum Ausgleich des Wertverlustes entgeltlich erfolgen.

3. Dem Halter oder Eigentümer ist bei Ablieferung eines Altfahrzeuges bei einer Rücknahmestelle oder einer genehmigten Verwertungsanlage ein Verwertungsnachweis gemäß **Anlage 3** zur Vorlage bei der Abmeldung des Fahrzeuges auszustellen. Eine Kopie des Verwertungsnachweises ist bei der ausstellenden Stelle zumindest sieben Jahre aufzubewahren.

4. Dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sind Name und Adresse des Übergebers, Marke, Type, Fahrzeugidentifizierungsnummer und Datum der Übernahme von jedem übernommenen oder angefallenen Altfahrzeug zusammengefasst pro Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemäß **Anlage 4** zu melden. Weiters ist sicherzustellen, dass die erfolgte Verwertung von Altfahrzeugen in einer Shredderanlage unter Angabe der jeweiligen Fahrzeugidentifizierungsnummern dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft je Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemäß Anlage 4 gemeldet wird.

5. Altfahrzeuge sind gemäß den allgemeinen Anforderungen der §§ 15ff AWG 2002, BGBl. I Nr. 102/2002, und entsprechend der **Anlage 1** zu lagern und zu behandeln.

§ 7. Wiederverwendung und Verwertung durch Hersteller oder Importeure

(1) *Sammel- und Verwertungs-Systembetreiber* haben wiederverwendbare Bauteile von Altfahrzeugen weitestgehend wiederzuverwenden und sie haben nicht wiederverwendbare und nicht wiederverwendete Bauteile einer stofflichen Verwertung zuzuführen, soweit dies ökologisch vorteilhaft und technisch möglich ist und die Mehrkosten im Vergleich zu anderen Verfahren der Behandlung nicht unverhältnismäßig sind.

(2) *Sammel- und Verwertungs-Systembetreiber* haben folgende Wiederverwendungs- und Verwertungsziele bezogen auf die Gesamtanzahl der im Kalenderjahr zurückgenommenen Altfahrzeuge zu erreichen und dies nachzuweisen:

1. Bis spätestens 1. Jänner 2006 sind mindestens 85 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts aller Altfahrzeuge pro Kalenderjahr wiederzuverwenden oder zu verwerten. Der Anteil der Wiederverwendung und der stofflichen Verwertung muss pro Kalenderjahr mindestens 80 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts aller Altfahrzeuge betragen.

2. Bis spätestens 1. Jänner 2015 sind mindestens 95 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts aller Altfahrzeuge pro Kalenderjahr wiederzuverwenden oder zu verwerten. Der Anteil der Wiederverwendung und der stofflichen Verwertung muss pro Kalenderjahr mindestens 85 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts **aller Altfahrzeuge betragen.**

(3) *Sammel- und Verwertungs-Systembetreiber* haben sämtliche zurückgenommene Altfahrzeuge spätestens bis zum Ende des auf die Rücknahme folgenden Kalenderjahres gänzlich zu verwerten oder zu beseitigen.

§ 9. Berichts- und Informationspflichten der *Sammel- und Verwertungs-Systembetreiber*

(3) Sammel- und Verwertungs-Systembetreiber haben dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft beginnend mit dem Kalenderjahr 2002 jährlich bis spätestens 31. März des darauf folgenden Kalenderjahres einen Bericht über die Erfüllung der Verpflichtungen dieser Verordnung zu übermitteln. Dieser Bericht hat insbesondere zu enthalten:

1. eine Meldung gemäß Anlage 4, in der die Masse der wiederverwendeten und verwerteten Fahrzeugteile, gegliedert nach den Abfallarten gemäß **Anlage 5** (Teil 1) und Übernehmern, anzugeben ist;
2. den Nachweis über die Einhaltung der Verwertungsquote gemäß § 7 Abs. 2 der wiederverwendeten und verwerteten Masse bezogen auf die zurückgenommenen Altfahrzeuge und

Sammel- und Verwertungssysteme

- § 6. **(1)** Ein Sammel- und Verwertungssystem für Altfahrzeuge hat die Sammlung und Verwertung derjenigen Altfahrzeuge sicherzustellen, für die Verträge mit den gemäß § 5 Abs. 1 Verpflichteten abgeschlossen wurden.
- § 6. **(2)** Die Tarife eines Sammel- und Verwertungssystems sind auf Grund einer nachvollziehbaren Kostenkalkulation so zu gestalten; dass die Kosten der Sammlung und Verwertung derjenigen Altfahrzeuge, die innerhalb eines Kalenderjahres zurückgenommen und verwertet werden, auf diejenigen neuen Fahrzeuge, die im jeweiligen Vergleichszeitraum in Verkehr gesetzt werden, umgelegt werden (Umlageverfahren).
- § 6. **(3)** Der Betreiber eines Sammel- und Verwertungssystems hat unbeschadet der vertraglich übernommenen Nachweispflichten zum Nachweis der ordnungsgemäßen Geschäftstätigkeit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft jedenfalls jährlich bis zum 31. März des darauf folgenden Jahres zu übermitteln:
1. eine Aufstellung der Vertragsnehmer, einschließlich Name, Anschrift, Anzahl der jeweils in Verkehr gesetzten Fahrzeuge, sowie der Marken, hinsichtlich der eine Teilnahme an diesem System erfolgt ist, und
 2. einen Tätigkeitsbericht.
- § 6. **(4)** Weiters hat der Betreiber eines Sammel- und Verwertungssystems jährlich bis spätestens 10. September jeden Jahres einen Geschäftsbericht (jedenfalls den um die Anlage erweiterten Jahresabschluss) über das vorangegangene Kalenderjahr zu übermitteln.
- § 6. **(5)** Der Betreiber eines Sammel- und Verwertungssystems hat die Allgemeinen Geschäftsbedingungen in geeigneter Weise zu veröffentlichen. Vor einer Änderung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen sind diese an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu übermitteln.

Kommentar VIAV: Keine Bauernregel aber Wirtschaftsalltag

JETZT NUR KEINE SCHNELLSCHÜSSE UM ALS ERSTER IN EINEM DER WENIGEN BOOTE ZU SITZEN. ÜBERFÜLLTE BOOTE KENTERN BEKANNTLICH !!

Wer heute aufmerksam den Wirtschaftsteil einer internationalen Tageszeitung liest weiß, dass die Suche nach **dem richtigen Systembetreiber** eher dem tödlichen Spiel, gleich dem „russischem Roulett“, a nmutet.

Wir müssen uns vor Augen halten, dass alle jene, die zukünftig als Systembetreiber auftreten wollen, zum jetzigen Zeitpunkt erst mit leeren Händen den Markt sondieren und bestenfalls Absichtserklärungen vorweisen können. Wer glaubt, dass der Erste der anklopft auch die Garantie dafür erhält, über viele Jahre von Herstellern oder Importeuren als Verpflichteter beauftragt zu werden, wird sehr schnell zu einem bösen Erwachen kommen.

In diesem Sinne kann nur zu größter Vorsicht beim Abschluss von Exklusivverträgen angeraten werden. Der vermeintliche Ausweg entpuppt sich oft nach wenigen Jahren zum Bumerang, welcher einem das Leben kostet. In der Bibliothek des Vereins zur Interessensvertretung der Autoverwerter Österreich (VIAV) existieren unzählige Dossiers mit ähnlich gelagerten Fallbeispielen der letzten 15 Jahre und das aus mehreren Recyclingbranchen. Diese sollen demnächst über die Vereins-Homepage einsehbar gemacht werden.

Wiederverwendung und Verwertung durch Hersteller oder Importeure bzw. der beauftragten Sammel- und Verwertungssysteme § 5 (2)

§ 7. (1) Hersteller oder Importeure (ab 5 Fahrzeugen im Jahr) haben wiederverwendbare Bauteile von Altfahrzeugen weitestgehend wiederzuverwenden. Hersteller oder Importeure haben nicht wiederverwendbare und nicht wiederverwendete Bauteile einer stofflichen Verwertung zuzuführen, soweit dies ökologisch vorteilhaft und technisch möglich ist **und die Mehrkosten im Vergleich zu anderen Verfahren der Behandlung nicht unverhältnismäßig sind.**

Kommentar VIAV - kommentierter Text: „...und die Mehrkosten im Vergleich zu anderen Verfahren der Behandlung nicht unverhältnismäßig sind.“

Spätestens beim Seminar am 20. Juni 2002 an der Montan Universität Leoben wurde deutlich, und ist auch klar aufgezeigt worden, **welche Interessenslagen noch neue Perspektiven zu diesem Thema bringen können.** Zum einen sind es die Müllverbrenner, welche die Lösung für sich beanspruchen zum anderen wird nach wie vor an dem bereits einmal gescheiterten Projekt „Hochtemperaturvergasung“ der Vöst Alpine gearbeitet und sogleich das nächste Wunderding versprochen. Die Idee, dass alles was im Auto vorkommt auch im Hochofen Verwendung finden kann klingt zu schön und macht Angst.

Im großen und ganzen wurde in Leoben deutlich, dass nach wie vor internationale Konzerne, wie die „Vöst-Alpine“ oder auch „Bayer“ aus Deutschland den Markt als Monopolist bedienen wollen und mit **wundersamen Methoden und ausreichend Lobbying** den Markt zu bereinigen versuchen.

Zu diesem Thema steht dem Verein zur Interessensvertretung der Autoverwerter Österreichs natürlich auch ein umfangreiches Dossier zur Verfügung, welches kaum Fragen offenlässt und über die Vereinsleitung gegebenenfalls zugänglich gemacht werden kann.

§ 7. (2) Hersteller oder Importeure (ab 5 Fahrzeugen im Jahr) haben folgende Wiederverwendungs- und Verwertungsziele bezogen auf die Gesamtanzahl der im Kalenderjahr zurückgenommenen Altfahrzeuge zu erreichen und dies nachzuweisen:

1. Bis spätestens 1. Jänner 2006 sind mindestens 85 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts aller Altfahrzeuge pro Kalenderjahr wiederzuverwenden oder zu verwerten. Der Anteil der Wiederverwendung und der stofflichen Verwertung muss pro Kalenderjahr mindestens 80 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts aller Altfahrzeuge betragen.

2. Bis spätestens 1. Jänner 2015 sind mindestens 95 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts aller Altfahrzeuge pro Kalenderjahr wiederzuverwenden oder zu verwerten. Der Anteil der Wiederverwendung und der stofflichen Verwertung muss pro Kalenderjahr mindestens 85 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts aller Altfahrzeuge betragen.

(3) Hersteller oder Importeure haben sämtliche zurückgenommene Altfahrzeuge spätestens bis zum Ende des auf die Rücknahme folgenden Kalenderjahres gänzlich zu verwerten oder zu beseitigen.

Kennzeichnungsnormen und Demontageinformationen

§ 8. (1) Hersteller oder Importeure haben, in Absprache mit der Werkstoff- und Zulieferindustrie, Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe zu verwenden, insbesondere um die Identifizierung derjenigen Bauteile und Werkstoffe zu erleichtern, die wiederverwendet oder verwertet werden können.

§ 8. (2) Hersteller oder Importeure haben für jeden in Verkehr gesetzten neuen Fahrzeugtyp binnen sechs Monaten nach Inverkehrbringen Demontageinformationen bereitzustellen. In diesen Informationen sind, insbesondere im Hinblick auf die Erreichung der Ziele gemäß § 7,

1. die einzelnen Fahrzeugbauteile und -werkstoffe und
2. die Stellen, an denen sich gefährliche Stoffe im Fahrzeug befinden, anzugeben.

§ 8. (3) Hersteller oder Importeure von Fahrzeugen und Fahrzeugbauteilen haben, unbeschadet der Wahrung bestehender Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, den genehmigten Verwertungsanlagen auf Anforderung angemessene Informationen zur Demontage, Lagerung und Prüfung von wiederverwendbaren Teilen in Form von Handbüchern oder elektronischen Medien, wie beispielsweise CD-Rom oder über das Internet, zur Verfügung zu stellen.

**WERBUNG - angemessene Informationen
zur Demontage inklusive**

Berichts- und Informationspflichten der Hersteller oder Importeure bzw. der beauftragten Sammel- und Verwertungssysteme § 5 (2)

§ 9. (1) Hersteller oder Importeure (ab 5 Fahrzeugen im Jahr) haben zumindest folgende Informationen den potentiellen Fahrzeugkäufern in geeigneter Weise, wie beispielsweise in Printmedien oder über das Internet, zugänglich zu machen:

1. die verwertungsgerechte Konstruktion, insbesondere betreffend die stoffliche Verwertung, von Fahrzeugen und ihren Bauteilen;
2. die umweltverträgliche Behandlung von Altfahrzeugen, insbesondere die Entfernung aller Flüssigkeiten und die Demontage;
3. die Entwicklung und Optimierung von Möglichkeiten zur Wiederverwendung und zur Verwertung, insbesondere zur stofflichen Verwertung, von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen;
4. die bei der Verwertung erzielten Fortschritte zur Verringerung der zu beseitigenden Abfälle und zur Erhöhung der Verwertungsquote und
5. die jeweiligen Rücknahmestellen, bei denen Altfahrzeuge zurückgegeben werden können.

Kommentar VIAV: Aufgrund der unterschiedlichen Interessenslagen der einzelnen Vereinsmitglieder ist es unglaublich, dem Ministerium gegenüber darstellen zu wollen, dass der Verein als Systemanbieter oder seine Mitglieder unter der Schirmherrschaft des Vereins als Annahmestellen auftreten. Dieses Vorhaben würde seitens des Vereinspräsidenten nur unterstützt, wenn ein Systembetreiber ernsthaftes Interesse bekunden würde Vereinsmitglieder ohne Einschränkung ihrer Handlungsfähigkeit als Annahmestelle und Verwertungsbetrieb zu verpflichten.

Trotz alledem wird der Verein zur Interessensvertretung der Autoverwerter Österreichs nicht zusehen, wie der Rohstoff „Altauto“ an den Demontagebetrieben der Mitgliedsbetriebe vorbeigeschleust wird und die Fahrzeuge ohne Wiedergewinnung von Ersatzteilen mechanisch zerstört werden.

Information VIAV: Zu diesem Zweck wird ein Meldesystem eingerichtet, welches alle jene Altfahrzeuge in einer Plattform registriert und nach Bedarf kanalisiert, welche von einem Halter oder Eigentümer aufgegeben und bei der Vereins-Hotline gemeldet werden. Über das EDV-gestützte System, entsteht für den einzelnen Verwerter die Möglichkeit, jedoch nicht die Verpflichtung, lukrative Fahrzeuge zu übernehmen oder jene abzuweisen, welche nicht gewinnbringend oder ertragsneutral übernommen werden können. Der Vorteil ist aber, dass auch der Zugriff auf Fahrzeuge besteht, welche nicht im klassischen Einzugsgebiet des jeweiligen Mitglieds liegen. Über eine EDV-gestützte Kalkulation kann zudem im Sinne des Halters oder Eigentümers eine Marktwerthebung ermöglicht werden.

§ 9. (2) Die Informationen gemäß Abs. 1 Z 1 bis 4 sind in allgemeiner Form in die Werbeschriften für die Fahrzeuge aufzunehmen.

§ 9. (3) Hersteller oder Importeure (ab 5 Fahrzeugen im Jahr) haben dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft beginnend mit dem Kalenderjahr 2002 jährlich bis spätestens 31. März des darauf folgenden Kalenderjahres einen Bericht über die Erfüllung der Verpflichtungen dieser Verordnung zu übermitteln.

Dieser Bericht hat insbesondere zu enthalten:

1. eine Meldung gemäß Anlage 4, in der die Masse der wiederverwendeten und verwerteten Fahrzeugteile, gegliedert nach den Abfallarten gemäß **Anlage 5** (Teil 1) und Übernehmern, anzugeben ist;
2. den Nachweis über die Einhaltung der Verwertungsquote gemäß § 7 Abs. 2 der wiederverwendeten und verwerteten Masse bezogen auf die zurückgenommenen Altfahrzeuge und
3. sachdienliche Informationen über etwaige Veränderungen der Betriebsstrukturen im Bereich des Vertriebs von Fahrzeugen und in der Rücknahme-, Demontage-, Shredder- oder Verwertungswirtschaft, die zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen oder in den Mitgliedstaaten führen können.

„Pflichten der Altfahrzeugverwerter“

ohne Wenn und Aber....

Festgelegt werden die Pflichten der Altfahrzeugeverwerter, die Altfahrzeuge zur Entnahme oder Wiederverwendung übernehmen. Im Falle der Erstübernahme muss - wie durch Hersteller oder Importeur - dem Letzthalter zum Zweck der Abmeldung ein Verwertungsnachweis ausgestellt werden. Weiters wird die

Meldepflicht an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft beschrieben.

Überarbeiteter Kommentar des Gesetzgebers: Als **Verwerter** werden auch Teileverwerter angesehen, die bestimmte Teile ausbauen und wiederverwenden oder verwerten **und das (restliche) Altfahrzeug** in weiterer Folge einem **weiteren Verwerter** übergeben. Die Endbehandlung im Shredder ist vorgeschrieben und kann durch direkte Übergabe an diesen erfolgen. Übernimmt andernfalls ein weiterer Altfahrzeugverwerter das Fahrzeug, ist vertraglich sicherzustellen, dass die Behandlung im Shredder erfolgt und der Shredder die Meldung an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vornimmt!

Jeder Verwerter, der gefährliche Abfälle (unbehandelte Altfahrzeuge) übernimmt und behandelt bedarf gemäß § 25 AWG einer abfallrechtlichen Erlaubnis. Die erforderlichen Genehmigungen nach Gewerbeamt oder Anlagenrecht bleiben durch diese Bestimmungen unberührt bzw. sind ohnedies wiederum Voraussetzung für die Behandlerbewilligung.

§ 10. (1) Jeder Fahrzeughändler, jeder Inhaber einer Reparaturwerkstätte, jeder Sekundärrohstoffhändler und jede sonstige Person, die Altfahrzeuge gewerbsmäßig zur Entnahme oder Wiederverwendung von Bauteilen übernimmt, und die Genannten weder Hersteller noch Importeur sind, hat:

§ 10. (1) 1. dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Name und Adresse des Übergebers, Marke, Type, Fahrzeugidentifizierungsnummer und Datum der Übernahme von jedem übernommenen und angefallenen Altfahrzeug, gesammelt pro Kalenderhalbjahr, binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemäß Anlage 4 zu melden,

Anlage 4

4. Meldung gemäß § 10 Abs. 1 Z 1

Jeder Altfahrzeugverwerter hat gemäß § 10 Abs. 1 Z 1 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Name und Adresse des Übergebers, Marke, Type, Fahrzeugidentifizierungsnummer und Datum der Übernahme von jedem übernommenen und angefallenen Altfahrzeug gesammelt pro Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres zu melden.

Diese Meldung hat jedes einzelne übernommene Altfahrzeug zu umfassen und hat gegliedert nach Übergeber zu erfolgen.

Meldung gemäß § 10 Abs. 1 Z 1 (Verwerter, Shredder, Erstübernehmer)			
Übergeber			
GLN oder	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Art des Fahrzeuges	Marke		Type
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Übernahmedatum	Tag	Monat	Jahr
Art des Fahrzeuges	Marke		Type
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Übernahmedatum	Tag	Monat	Jahr
Art des Fahrzeuges	Marke		Type
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Übernahmedatum	Tag	Monat	Jahr

§ 10. (1) 2. dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die Gesamtmasse der sowohl einer Wiederverwendung als auch einer Verwertung zugeführten Abfallfraktionen, gegliedert nach den

Abfallarten gemäß Anlage 5 (Teil 1) und Übernehmern, pro Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemäß Anlage 4 zu melden,

Anlage 5

Abfallfraktionen

Teil 1

Gefährliche Abfälle

Die folgende Tabelle fasst die wichtigsten, bei der Altautoverwertung anfallenden gefährlichen Abfälle zusammen. Abgesehen von den nicht trockengelegten Altfahrzeugen (35203) lassen sich folgende relevante Fraktionen unterscheiden:

Schlüsselnummer	Bezeichnung	Erläuterung
35205	Kühl- und Klimageräte mit FCKW-, FKW- und KW-haltigen Kältemitteln (zB Propan, Butan)	Ausgebaute Klimaanlage mit Kältemittel
35207	Leiterplatten bestückt	
35211	Flüssigkristallanzeigen (LCD)	
35322	Bleiakkumulatoren	Starterbatterie
54102	Altöl	Motor- und Getriebeöl
54104	Kraftstoffe (z.B. Benzine) mit einem Flammpunkt unter 55°C	
54108	Heizöle, Kraftstoffe (Dieselöle) mit einem Flammpunkt über 55°C	
54118	Hydrauliköle, halogenfrei	
54119	Hydrauliköle, halogenhaltig	
54120	Bremsflüssigkeit	
54928	gebrauchte Öl- und Luftfilter	
55205	FCKW-hältige Kälte-, Treib- u. Lösemittel	Kältemittel aus der Klimaanlage abgesaugt
55374	Lösemittel-Wasser-Gemische oder halogenierte Lösemittel	Kühlflüssigkeit, Scheibenreiniger
59102	Sprengstoff- und Munitionsabfälle	Airbag-Auslöser
59802	Gase in Stahldruckflaschen	Flüssiggastanks

Sofern andere gefährliche Abfälle anfallen, sind diese zusätzlich anzuführen.

Nicht gefährliche Abfälle

Fraktionsnummer	Bezeichnung	Erläuterungen
1	Altmetalle und zur Wiederverwendung ausgebaute Fahrzeugteile	Altmetalle insbesondere Eisenschrott, Aluminium, Blei (Wuchtgewichte) Alle Teile, die zum Zweck der Wiederverwendung demontiert werden, unbeschadet ihrer Zusammensetzung
2	Demontierte Kunststoffteile (inkl. Werkstoffverbunde mit dieser Hauptkomponente)	Teile wie insbesondere Stoßfänger, Armaturenbretter, Behälter
3	Demontierte Gummi-, Leder-, Holz- und Textilteile (inkl. Werkstoffverbunde mit diesen Hauptkomponenten)	Teile wie insbesondere Sitze, Fußmatten, Verkleidungen
4	Demontierte Altreifen ohne Felge	
5	Demontierte Altreifen mit Felge	
6	Glas	insbesondere Scheiben, Blinkergläser
7	Sonstige nicht gefährliche Abfälle aus der Altfahrzeugbehandlung	
8	Übergebene Restkarossen	

**WERBUNG - Verwaltung und automatisches Berichtswesen
inklusive
siehe unter www.althaler-software.com !!!**

§ 10. (1) 2. dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die Gesamtmasse der sowohl einer Wiederverwendung als auch einer Verwertung zugeführten Abfallfraktionen, gegliedert nach den Abfallarten gemäß Anlage 5 (Teil 1) und Übernehmern, pro Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemäß Anlage 4 zu melden.

Anlage 4

Meldung gemäß § 10 Abs. 1 Z 2

Jeder Altfahrzeugverwerter hat gemäß § 10 Abs. 1 Z 2 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die Gesamtmasse der sowohl einer Wiederverwendung als auch einer Verwertung zugeführten Abfallfraktionen, gegliedert nach den Abfallarten und den Übernehmern, zu melden.

Meldung gemäß § 10 Abs. 1 Z 2 (Gesamtmasse wiederverwendeter und verwerteter Fahrzeugteile)			
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-Fraktionsnummer gem. Anlage 5	kg	
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-Fraktionsnummer gem. Anlage 5	kg	
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-Fraktionsnummer gem. Anlage 5	kg	
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat

§ 10. (1) 3. sicherzustellen, dass die erfolgte Verwertung von Altfahrzeugen in einer Shredderanlage unter Angabe der jeweiligen Fahrzeugidentifizierungsnummern dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft je Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemeldet wird.

§ 10. (1) 4. sämtliche Altfahrzeuge entsprechend der Anlage 1 zu lagern und zu behandeln.

Anlage 1

Technische Mindestanforderungen für die Behandlung von Altfahrzeugen

1. Allgemeine Grundsätze

Erläuterungen Gesetzgeber: Wird der Werkstoff oder der Bauteil ausdrücklich in der Anlage 1 genannt, sind jene Behandlungsschritte vorzunehmen, die in der Anlage 1 spezifiziert werden.

Wird der Werkstoff oder der Bauteil nicht ausdrücklich in der Anlage 1 genannt, so ist zu prüfen, ob dieser Werkstoff oder Bauteil nach § 4 in Verbindung mit Anlage 2 zu kennzeichnen war bzw. ist. Für den Fall der Kennzeichnungspflicht ist der betroffene Werkstoff oder der Bauteil, sofern er sich in einem Fahrzeug befindet, das nach dem 01. Juli 2003 in Verkehr gebracht worden ist, jedenfalls vor dem Shreddern zu entfernen.

Kommentar VIAV: Im Hinblick auf Werkstoffe oder Bauteile, die sich in Fahrzeugen befinden, die vor dem 1. Juli 2003 in den Verkehr gebracht worden sind und für die jedenfalls keine Kennzeichnungspflicht nach § 4 in Verbindung mit Anlage 2 besteht, ist, **sofern der Informationsfluss vom Shredder zurück zum Erstübernehmer gewährleistet wird**, folgendermaßen vorzugehen:

Zunächst ist festzustellen, ob der entsprechende Gehalt an gefährlichen Stoffen tatsächlich so hoch ist, dass die jeweiligen Werkstoffe oder Bauteile als gefährliche Werkstoffe oder Bauteile zu qualifizieren sind.

In einem zweiten Schritt werden die Kosten der Entfernung der gefährlichen Werkstoffe oder Bauteile und der Grad der durch die mangelnde Entfernung der gefährlichen Werkstoffe oder Bauteile verursachten Verunreinigung der Shredder-Abfälle beurteilt.

Dabei spricht auch der Gesetzgeber davon, dass wenn „die Kosten unverhältnismäßig hoch sind oder der Shredder-Abfall durch die mangelnde Entfernung der gefährlichen Werkstoffe oder Bauteile nicht verunreinigt wird, die Entfernung und Absonderung der betroffenen Werkstoffe und Bauteile nicht zwingend notwendig ist, andernfalls schon“ (**Zitat Gesetzgeber**).

Bereits in der Einleitung zu den allgemeinen technischen Mindestanforderungen für die Behandlung von Altfahrzeugen wird deutlich, dass ohne entsprechende Informationssysteme sowohl die Vorbereitung als auch alle nachfolgenden Behandlungsschritte, permanente Schulungen und eine Markenspezialisierung erforderlich machen.

Alternativ dazu ist es heute durchaus möglich, eine, den Arbeitsablauf steuernde, sowie diesen unterstützende Software einzusetzen. Im Gegensatz zu Demontageinformationen wie IDIS (sie wurde für den Einsatz im gesamten EU-Raum erstellt), muss eine Software an die regionalen Vorgaben angepasst werden können und darüber hinaus ein Höchstmaß an Hilfe sicherstellen. Überdies wird in einer ausgereiften Softwaregesamtlösung die Datenerfassung für das Monitoring ohne merklichen Mehraufwand ermöglicht.

**WERBUNG - Informationen zur Behandlung und Demontage inklusive
siehe unter www.althaler-software.com !!!**

zu § 10. (1) 4.

1.1.a. Die Altfahrzeuge sind vor der weiteren Behandlung von Schadstoffen zu entfrachten, um nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern. Andere gleichwertige Vorkehrungen sind zulässig, **sofern der Nachweis erbracht wird, dass hinsichtlich der Umweltauswirkungen keine Verschlechterung eintritt**.

Kommentar VIAV - kommentierter Text: „...sofern der Nachweis erbracht wird, dass hinsichtlich der Umweltauswirkungen keine Verschlechterung eintritt.“

Entsprechende Nachweise sind mit Sicherheit kein Schlupfloch für den klassischen klein- und mittelständischen Autoverwertungsbetrieb etwaige Versäumnisse zu beschönigen. Vielmehr sind darunter wissenschaftlich untermauerte Konzepte zu verstehen, welche dazu dienen, Mittel und Wege aufzutun, neue Technologien am Markt einzuführen. Jedoch ohne den dafür notwendigen finanziellen und politischen Hintergrund ist das nur ein Thema für Strategen, welche industrielles Recycling und auch ausreichendes Lobbying betreiben können.

1.1.b. Bauteile und Werkstoffe, die gemäß Anlage 2 gekennzeichnet oder auf andere Weise kenntlich gemacht sind, sind vor der weiteren Behandlung zu entfernen.

Kommentar VIAV - kommentierter Text: „... Bauteile und Werkstoffe, die gemäß Anlage 2 gekennzeichnet...“

Generell versteht man darunter Batterien, Schwingungsdämpfer, Auswuchtgewichte, ...

Entsprechend den Demontageanweisungen sind das: Bauteile mit **Lötmitteln** z. B. in elektronischen Leiterplatten, Bremsbeläge mit **bestimmtem Kupferanteil**, elektrische Bauteile die **Blei** gebunden in einer Glas- oder Keramik-Matrix enthalten, Absorptionskühlschränke, welche **sechswertiges Chrom** enthalten, wie z.B. in Wohnmobilen, Entladungslampen und Instrumententafelanzeigen (**Quecksilber**) sowie Batterien für Elektrofahrzeuge.

Anlage 2

Werkstoffe und Bauteile	Anwendungsbereich und Befristung der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen (§ 4 Abs. 3)
Blei als Bestandteil einer Legierung		
1. Stahl für Bearbeitungszwecke und feuerverzinkter Stahl mit einem Bleianteil von bis zu 0,35 Gewichtsprozent		
2. a) Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von bis zu 2 Gewichtsprozent	1. Juli 2005	
b) Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von 1 Gewichtsprozent	1. Juli 2008	
3. Kupferlegierung mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent		
4. Blei-/Bronze-Lagerschalen und -Buchsen		
Blei und Bleiverbindungen in Bauteilen		
5. Batterien		X
6. Schwingungsdämpfer		X
7. Auswuchtgewichte	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Auswuchtgewichte, die zur Wartung dieser Fahrzeuge bestimmt sind: 1. Juli 2005	X
8. Vulkanisierungsmittel und Stabilisatoren für Elastomere in Anwendungen der Flüssigkeitshandhabung und der Kraftübertragung	1. Juli 2005	
9. Stabilisator in Schutzanstrichen	1. Juli 2005	

Werkstoffe und Bauteile	Anwendungsbereich und Befristung der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen (§ 4 Abs. 3)
10. Kohlebürsten für Elektromotoren	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Kohlebürsten für Elektromotoren, die zur Wartung dieser Fahrzeuge bestimmt sind: 1. Jänner 2005	
11. Lötmittel in elektronischen Leiterplatten und sonstigen elektrischen Anwendungen		X ⁷
12. Kupfer in Bremsbelägen mit einem Bleianteil von mehr als 0,5 Gewichtsprozent	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Wartung dieser Fahrzeuge: 1. Juli 2004	X
13. Ventilsitze	Motortypen, die vor dem 1. Juli 2003 entwickelt wurden: 1. Juli 2006	
14. Elektrische Bauteile, die Blei gebunden in einer Glas- oder Keramik-Matrix enthalten, ausgenommen Glas in Glühlampen und die Glasur von Zündkerzen		X ⁸ (für andere als piezoelektrische Bauteile in Motoren)
15. Glas in Glühlampen und Glasur von Zündkerzen	1. Jänner 2005	
16. Pyrotechnische Auslösegeräte	1. Juli 2007	
Sechswertiges Chrom		
17. Korrosionsschutzschichten	1. Juli 2007	
18. Absorptionskühlschränke in Wohnmobilen		X
Quecksilber		
19. Entladungslampen und Instrumententafelanzeigen		X
Cadmium		
20. Dickschichtpasten	1. Juli 2006	
21. Batterien für Elektrofahrzeuge	31. Dezember 2005; nach dem 31. Dezember 2005 dürfen Nickel-Cadmium(NiCd)-Batterien nur noch als Ersatzteile für Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, die vor diesem Datum auf den Markt gekommen sind.	X

Fortsetzung Anlage 1

⁷ Demontage, wenn im Zusammenhang mit dem Eintrag 14 ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm je Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Einrichtungen, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung eingebaut wurden, werden bei der Anwendung dieser Klausel nicht berücksichtigt.

⁸ Demontage, wenn im Zusammenhang mit dem Eintrag 11 ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm je Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Einrichtungen, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung eingebaut wurden, werden bei der Anwendung dieser Klausel nicht berücksichtigt.

1. 2. Gefährliche Stoffe und Bauteile sind selektiv zu **entfernen**, **abzusondern** oder zu **neutralisieren**, damit die im nachfolgenden Shredderprozess anfallenden Abfälle von Altfahrzeugen nicht gefährliche Abfälle darstellen.

Kommentar VIAV - kommentierter Text: „... entfernen, abzusondern oder zu neutralisieren,...“

Selektiv entfernen und **absondern** ist ein Arbeitsprozess welchen der klein- und mittelständische Autoverwerter durchaus erfüllen kann.

Das Neutralisieren z. B. eines AIRBAGS im Shredderprozess erfolgt - wenn man einschlägigen Experten glauben schenkt – indem der Airbag ausgelöst wird. Dabei wird der hochgiftige Zündstoff für den Sprengsatz und dieser selbst zur Explosion gebracht, dies ist dann als **neutralisiert** einzustufen. Einem Autoverwerter ist es nicht zumutbar, diesen, von anerkannten Fachleuten dem Gesetzgeber gegenüber vertretenen Vorgang, zu hinterfragen. In solch einem Fall ist unbedingt zu erwarten zu empfehlen, ob für alle pyrotechnischen Bauteile eine eindeutigere Auslegung in der Umsetzungsrichtlinie dem jetzigen Gesetz folgt. Empfehlenswert ist in jedem Fall, sich an den Shredderbetrieben zu orientieren, da Mehrleistungen keinesfalls abgegolten werden.

1.3. Die Zerlegung und Lagerung sind so durchzuführen, dass die Fahrzeugbauteile für die Wiederverwendung und die Verwertung, insbesondere die stoffliche Verwertung, geeignet sind. Bei der Lagerung ist eine Beschädigung von Bauteilen, die Flüssigkeiten enthalten, sowie von wiederverwendbaren oder verwertbaren Bau- und Ersatzteilen zu vermeiden. Sämtliche Altfahrzeuge sind nach Durchführung der Schadstoffentfrachtung und einer diesen Grundsätzen entsprechenden Demontage von Bauteilen einer Shredderanlage zuzuführen.

1.4. Tätigkeiten zur Beseitigung von Schadstoffen aus Altfahrzeugen gemäß Z 4 sind so bald wie möglich durchzuführen.

Z 4. Behandlung zur Beseitigung von Schadstoffen aus Altfahrzeugen

Folgende Behandlungsschritte sind zu setzen:

- Z 4.1.** Entfernung von Batterien und Flüssiggastanks; für Batterien hat eine Elektrolytneutralisierung vor Ort oder an anderer Stelle zu erfolgen;
- Z 4.2.** Entfernung oder Neutralisierung potentiell explosionsfähiger Bauteile (z. B. Airbags);
- Z 4.3.** Entfernung, getrennte Sammlung und getrennte Lagerung von Kraftstoffen, Motorölen, Kraftübertragungsflüssigkeiten, Getriebeölen, Hydraulikölen, Kühlflüssigkeiten, Frostschutzmittel, Bremsflüssigkeiten, Flüssigkeiten aus Klimaanlage und anderen in den Altfahrzeugen enthaltenen Flüssigkeiten; Flüssigkeiten dürfen nur in den entnommenen Bauteilen verbleiben, wenn dies für die Wiederverwendung der betreffenden Teile erforderlich ist und die Zwischenlagerung entsprechend Z 2 erfolgt. Die Bremsflüssigkeit ist mit geeigneten technischen Einrichtungen sowohl aus den Behältern des Bremssystems, als auch aus den Leitungen zu entfernen;
- Z 4.4.** Entfernung, getrennte Sammlung und getrennte Lagerung aller Bauteile, die nachweislich Quecksilber enthalten;
- Z 4.5.** Entfernung, getrennte Sammlung und getrennte Lagerung aller in Anlage 2 mit „x“ gekennzeichneten Bauteilen.

2. Standorte für die Lagerung von Altfahrzeugen vor ihrer Behandlung

2.1. Altfahrzeuge dürfen nur in geeigneten Bereichen mit **undurchlässiger Oberfläche**, Auffangeinrichtungen und Abscheidern für auslaufende Flüssigkeiten und fettlösende Reinigungsmittel gelagert werden.

Zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

2.2. Bei Lagerung im Freien ist das auf der Lagerfläche anfallende Niederschlagswasser über einen Abscheider entsprechend den geltenden wasserrechtlichen Bestimmungen zu reinigen.

Zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

3. Behandlungsstandorte

3.1. Altfahrzeuge dürfen nur in geeigneten Bereichen mit **undurchlässiger Oberfläche**, Auffangeinrichtungen und Abscheidern für auslaufende Flüssigkeiten und fettlösende Reinigungsmittel behandelt werden.

Zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

3.2. Demontierte Bauteile sind geordnet zu lagern. Bauteile, die Flüssigkeiten enthalten oder mit Flüssigkeiten verschmutzt sind, sind auf einer gegen die enthaltenen Flüssigkeiten beständigen Oberfläche mit geeigneten Auffangeinrichtungen unter Dach witterungsgeschützt zu lagern. Die Lagerung von Batterien, Filtern und PCB/PCT-haltigen Kondensatoren hat in geeigneten Behältern zu erfolgen.

Zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

3.3. Es sind geeignete Lagertanks für die getrennte Lagerung von Flüssigkeiten aus Altfahrzeugen, wie Kraftstoff, Motoröl, Getriebeöl, Kraftübertragungsflüssigkeit, Hydrauliköl, Kühlflüssigkeit, Frostschutzmittel, Bremsflüssigkeit, Batteriesäuren, Flüssigkeiten aus Klimaanlage und sonstige Flüssigkeiten in Altfahrzeugen, vorzusehen.

Kommentar VIAV: Das sind **über 10 genehmigungspflichtige Lagertankeinheiten**. Es bleibt abzuwarten, ob die Entsorgungsbetriebe, welche die gefährlichen Flüssigkeiten übernehmen, diese wie in der Vergangenheit zusammen mischen und somit das getrennte Sammeln der verschiedenen Öle ad absurdum führen oder diese wirklich getrennt übernehmen. Es empfiehlt sich den Markt zu beobachten und die Erfahrungen an die Vereinsleitung VIAV weiterzuleiten.

Zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

3.4. Bei Lagerung oder Behandlung ohne entsprechenden Witterungsschutz ist auch eine Ausrüstung für die Aufbereitung der auf diesen Flächen anfallenden Niederschlagswässer in Übereinstimmung mit Gesundheits- und Umweltschutzvorschriften vorzusehen.

Kommentar VIAV: Dieser Punkt ist auch aus arbeitsrechtlicher Sichtweise im Zusammenhang mit den heute üblichen Vorschriften der Gewerbebehörde zu bewerten. In den meisten Fällen ist das Arbeiten unter freiem Himmel nicht mehr zulässig. Die Behörden machen zwischenzeitlich keinen Unterschied mehr zwischen einer KFZ-Werkstätte und einer Trockenlegungs- oder Demontagestation.

Zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

3.5. Die Lagerung von Altreifen hat nach den entsprechenden **Feuerschutzbestimmungen** und unter Vermeidung zu großer Lagerbestände zu erfolgen.

Kommentar VIAV: Der Gesetzgeber versteht unter **Feuerschutzbestimmungen** eine ausreichend dimensionierte Schaumlöschanlage. Diese soll sicherstellen, dass u. a. absichtlich gelegten Bränden Einhalt geboten werden kann. Einschlägige Erfahrungen und deren Auswirkungen aus dem Ausland lassen von Behördenseiten her nur wenig Spielraum zu diesem Thema erwarten.

Zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

4. Behandlung zur Beseitigung von Schadstoffen aus Altfahrzeugen

Folgende Behandlungsschritte sind zu setzen:

4.1. Entfernung von Batterien und Flüssiggastanks; für Batterien hat eine Elektrolytneutralisierung vor Ort oder an anderer Stelle zu erfolgen;

Kommentar VIAV: Unter Elektrolytneutralisierung ist zu verstehen, dass die Säure, welche sich in der Batterie (Akkumulator) befindet, neutralisiert werden muss. In den seltensten Fällen (oder nie) wird dies vor Ort stattfinden. Dem Gesetz ist genüge getan, wenn die demontierten Batterien in Paloxen gesammelt und anschließend in autorisierte Aufbereitungsanlagen geliefert werden. Eine solche Anlage ist z. B. die „BBU in Arnoldstein.“

INFORMATION: Die Fa. Weiss in Hallein siehe unter www.weiss-recycling.at ist ebenso Sammler wie die Fa. Banner und die Fa. Varta. Sie alle stellen auch die notwendigen Paloxen bereit und holen den Batterieschrott um den Materialwert bei der Anfallstelle ab.

4.2. Entfernung oder Neutralisierung potentiell explosionsfähiger Bauteile (z. B. Airbags);

Kommentar VIAV: Die ELV-Richtlinie macht nur Vorgaben betreffend der zu entfernenden und zu neutralisierenden Bauteile. Dieser Umstand darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine Vielzahl von strengen gesetzlichen Bestimmungen für das Hantieren, Demontieren, Lagern, Transportieren

und gegebenenfalls auch das Neutralisieren, im speziellen für alle pyrotechnischen Bauteile, zu beachten sind.

Zu berücksichtigen: der Investitionsaufwand von € _____ ,--

4.3.a. Entfernung, getrennte Sammlung und getrennte Lagerung von Kraftstoffen, Motoröl, Kraftübertragungsflüssigkeit, Getriebeöl, Hydrauliköl, Kühlflüssigkeit, Frostschutzmittel, Bremsflüssigkeit, Flüssigkeiten aus Klimaanlage und anderen in den Altfahrzeugen enthaltenen Flüssigkeiten;

Flüssigkeiten dürfen nur in den entnommenen Bauteilen verbleiben, wenn dies für die Wiederverwendung der betreffenden Teile erforderlich ist und die Zwischenlagerung **entsprechend Z 2.1. und 4.2.** erfolgt.

Z 2.1. Altfahrzeuge und deren Altfahrzeugbauteile dürfen nur in geeigneten Bereichen mit **undurchlässiger Oberfläche**, Auffangeinrichtungen und Abscheidern für auslaufende Flüssigkeiten und fettlösende Reinigungsmittel gelagert werden.

Z 2.2. Bei Lagerung im Freien ist das auf der Lagerfläche anfallende Niederschlagswasser über einen Abscheider entsprechend den geltenden wasserrechtlichen Bestimmungen zu reinigen.

Z 3.2. Demontierte Bauteile, die Flüssigkeiten enthalten oder mit Flüssigkeiten verschmutzt sind, sind auf einer gegen die enthaltenen Flüssigkeiten beständigen Oberfläche mit geeigneten Auffangeinrichtungen unter Dach witterungsgeschützt zu lagern.

4.3.b. Die Bremsflüssigkeit ist mit geeigneten technischen Einrichtungen sowohl aus den Behältern des Bremssystems, als auch aus den Leitungen zu entfernen;

Kommentar VIAV: Das Anbohren und Trockenlegen von Stoßdämpfern ist vom österreichischen Gesetzgeber derzeit nicht vorgesehen und es empfiehlt sich diesbezüglich keine Vorreiterrolle zu übernehmen, solange die Shredder darstellen können, dass es in deren Arbeitsgang vonstatten geht.

Dieser Punkt ist unter dem Aspekt des Zeitfaktors wie in der Ausgabe „Umweltschutz“ vom 7-8/2002 auf Seite 14 zu lesen ist zu sehen. Zitat: „Sollte etwa das Ablassen eines halben Liters Öl bei den Stoßdämpfern verpflichtend vorgeschrieben werden, benötige man dafür etwa eine halbe Stunde Arbeit mit Spezialwerkzeug, was angesichts der ohnedies vorgesehenen thermischen Verwertung von Shredderrückständen ökonomisch und ökologisch unsinnig sei, erläutert Neubacher.“

Die Grundlage für diese Einschätzung sind die forcierten fünf bis acht zentralen Altfahrzeug-Behandlungsanlagen in Österreich, in welchen nur zerstörende Demontage praktiziert werden soll und dies kostengünstig mit großen Durchsatzleistungen. Unter der laienhaften Annahme des Verfassers dieser Gesetzeskommentierung wird die erläuterte Einschätzung von Dipl.-Ing. Neubacher nicht geteilt, da anzunehmen ist, dass das Öl aus den Stoßdämpfern beim Shreddern durch die Hitzeentwicklung eher die Emissionen bereichert, als die Shredderleichtfraktion.

4.4. Entfernung, getrennte Sammlung und getrennte Lagerung aller Bauteile, die nachweislich Quecksilber enthalten;

Kommentar VIAV: Die entsprechenden Anweisungen finden Sie auf der **IDIS CD** oder in guten einschlägigen Branchen-Softwarepaketen. Über diese Anwendungen erfolgt auch die Dokumentation der Pflichterfüllung (Monitoring).

**WERBUNG - Demontageanweisungen inklusive
siehe unter www.althaler-software.com !!!**

4.5. Entfernung, getrennte Sammlung und getrennte Lagerung aller in **Anlage 2** mit „x“ gekennzeichneten Bauteile.

Anlage 2

Werkstoffe und Bauteile	Anwendungsbereich und Befristung der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen (§ 4 Abs. 3)
Blei als Bestandteil einer Legierung		
1. Stahl für Bearbeitungszwecke und feuerverzinkter Stahl mit einem Bleianteil von bis zu 0,35 Gewichtsprozent		
2. a) Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von bis zu 2 Gewichtsprozent b) Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von 1 Gewichtsprozent	1. Juli 2005 1. Juli 2008	
3. Kupferlegierung mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent		
4. Blei-/Bronze-Lagerschalen und -Buchsen		
Blei und Bleiverbindungen in Bauteilen		
5. Batterien		X
6. Schwingungsdämpfer		X
7. Auswuchtgewichte	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Auswuchtgewichte, die zur Wartung dieser Fahrzeuge bestimmt sind: 1. Juli 2005	X
8. Vulkanisierungsmittel und Stabilisatoren für Elastomere in Anwendungen der Flüssigkeitshandhabung und der Kraftübertragung	1. Juli 2005	
9. Stabilisator in Schutzanstrichen	1. Juli 2005	
10. Kohlebürsten für Elektromotoren	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Kohlebürsten für Elektromotoren, die zur Wartung dieser Fahrzeuge bestimmt sind: 1. Jänner 2005	
11. Lötmittel in elektronischen Leiterplatten und sonstigen elektrischen Anwendungen		X⁹
12. Kupfer in Bremsbelägen mit einem Bleianteil von mehr als 0,5 Gewichtsprozent	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Wartung dieser Fahrzeuge: 1. Juli 2004	X
13. Ventilsitze	Motortypen, die vor dem 1. Juli 2003 entwickelt wurden: 1. Juli 2006	

⁹ Demontage, wenn im Zusammenhang mit dem Eintrag 14 ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm je Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Einrichtungen, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung eingebaut wurden, werden bei der Anwendung dieser Klausel nicht berücksichtigt.

Werkstoffe und Bauteile	Anwendungsbereich und Befristung der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen (§ 4 Abs. 3)
14. Elektrische Bauteile, die Blei gebunden in einer Glas- oder Keramik-Matrix enthalten, ausgenommen Glas in Glühlampen und die Glasur von Zündkerzen		X ¹⁰ (für andere als piezoelektrische Bauteile in Motoren)
15. Glas in Glühlampen und Glasur von Zündkerzen	1. Jänner 2005	
16. Pyrotechnische Auslösegeräte	1. Juli 2007	
Sechswertiges Chrom		
17. Korrosionsschutzschichten	1. Juli 2007	
18. Absorptionskühlschränke in Wohnmobilen		X
Quecksilber		
19. Entladungslampen und Instrumententafelanzeigen		X
Cadmium		
20. Dickschichtpasten	1. Juli 2006	
21. Batterien für Elektrofahrzeuge	31. Dezember 2005; nach dem 31. Dezember 2005 dürfen Nickel-Cadmium(NiCd)-Batterien nur noch als Ersatzteile für Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, die vor diesem Datum auf den Markt gekommen sind.	X

Anmerkungen:

- Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,1 Gewichtsprozent Blei, sechswertigem Chrom und Quecksilber je homogenem Werkstoff und 0,01 Gewichtsprozent Cadmium je homogenem Werkstoff ist zulässig, sofern diese Stoffe nicht absichtlich hinzugefügt wurden¹¹.
- Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,4 Gewichtsprozent Blei in Aluminium ist zulässig, sofern dieses nicht absichtlich hinzugefügt wurde³.
- Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,4 Gewichtsprozent Blei in Kupfer für Reibmaterialien in Bremsbelägen ist bis zum 1. Juli 2007 zulässig, sofern dieses nicht absichtlich hinzugefügt wurde³.
- Die Wiederverwendung von Fahrzeugteilen, die zum Zeitpunkt des Auslaufens einer Ausnahme bereits in Verkehr waren, ist uneingeschränkt zulässig (fällt nicht unter § 4 Abs. 1).
- Die selben Ausnahmen gelten bis zum 1. Juli 2007 auch für neue Ersatzteile, die zur Reparatur¹² von Teilen von Fahrzeugen bestimmt sind, die von den Bestimmungen des § 4 Abs. 1 ausgenommen sind.

5. Behandlung zur Verbesserung der stofflichen Verwertung

Folgende Behandlungsschritte sind zu setzen:

5.1. Entfernung von Katalysatoren;

Kommentar VIAV: Dieser wird sich als einer der lukrativsten Behandlungsschritte erweisen.

¹⁰ Demontage, wenn im Zusammenhang mit dem Eintrag 11 ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm je Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Einrichtungen, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung eingebaut wurden, werden bei der Anwendung dieser Klausel nicht berücksichtigt.

¹¹ "Absichtlich hinzugefügt" bedeutet "bewusst in der Zusammensetzung eines Werkstoffs oder Bauteils verwendet, in dem sein Vorhandensein im Endprodukt erwünscht ist, um eine bestimmte Eigenschaft, ein bestimmtes Aussehen oder eine bestimmte Qualität zu erzielen". Die Verwendung von vertertem Material als Rohstoff für den Hersteller neuer Erzeugnisse, bei dem ein gewisser Anteil des verwerteten Materials Anteile von reglementierten Metallen enthalten kann, wird nicht als absichtlich hinzugefügt angesehen.

¹² Diese Klausel gilt für Ersatzteile und nicht für Bauteile, die zur normalen Wartung der Fahrzeuge bestimmt sind. Sie gilt nicht für Auswuchtgewichte, Kohlebürsten für Elektromotoren und Bremsbeläge, da diese Bauteile durch besondere Einträge abgedeckt sind.

- 5.2. Entfernung von kupfer-, aluminium- und magnesiumhaltigen Metallbauteilen, wenn die entsprechenden Metalle nicht beim Shreddern oder in nachgeschalteten Separationsverfahren getrennt werden;

Kommentar VIAV: Dieser Punkt wird wahrscheinlich für Shredderbetriebe von Bedeutung werden. Weitere Informationen zu diesem Thema folgen.

- 5.3. Entfernung von Reifen und großen Kunststoffbauteilen (Stoßfänger, Armaturenbrett, Flüssigkeitsbehälter usw.), wenn die entsprechenden Materialien beim Shreddern nicht in einer Weise getrennt werden, **dass eine stoffliche Verwertung als Rohstoff möglich ist;**

Kommentar VIAV - kommentierter Text: „... dass eine stoffliche Verwertung als Rohstoff möglich ist.“

Derzeit wird weltweit in vielen ehrgeizigen Pilotprojekten an Verfahren gearbeitet, eine rohstofflich sortenreine Trennung von unterschiedlichsten Stoffgruppen zu entwickeln, welche es erlauben soll, dem Shredderprozess eine Sortierung nachzuschalten und das gewonnene Material sortenrein aufzubereiten. In diesem Punkt bedarf es noch der Klärung vieler offener Fragen. Es versteht sich von selbst, dass alleine die Demontage zur Erfüllung der Quoten nicht ausreicht. Es müssen vielmehr anerkannte Abnehmer für die Stoffgruppen gefunden werden, welche wiederum Produkte erstellen sollten.

In Anbetracht des massiven Interesses alle nur erdenklichen Methoden als rohstoffliche Verwertung zu deklarieren, wird in diesem Punkt empfohlen, auf Weisungen der nachgeschalteten Verwertungsanlagen zu warten.

Informationen bitte an den VIAV: Die Vereinsleitungen VIAV ist wie immer für alle zweckdienlichen Informationen dankbar. Kontakt unter www.teilehotline.at oder ++ 43 / (0) 4852 / 73 1 73 - 15

- 5.4. Entfernung von Glas;

Kommentar VIAV: Unter dem zu entfernenden „Glas“ sind nur Verbundglasscheiben zu verstehen. Sollte eine Änderung zu dieser nationalen Auslegung kommen werden wir darüber berichten.

- 5.5. Die metallreiche Shredderleichtfraktion ist einer weiteren Behandlung zur Rückgewinnung von Metallfraktionen zuzuführen.

§10 (2) Die in Abs. 1 genannten Verpflichteten haben wiederverwendbare Bauteile von Altfahrzeugen weitestgehend wiederzuverwenden und nicht wiederverwendbare und nicht wiederverwendete Bauteile einer stofflichen Verwertung zuzuführen, **soweit dies ökologisch vorteilhaft und technisch möglich ist und die Mehrkosten im Vergleich zu anderen Verfahren der Behandlung nicht unverhältnismäßig sind.**

Kommentar Gesetzgeber: Die Verpflichtung zur weitestgehenden Wiederverwendung ist jedenfalls so zu verstehen, dass sicherheitstechnische Aspekte, Gewährleistungsfragen und ökonomische Auswirkungen im Einzelfall zu beachten sind.

Kommentar VIAV - kommentierter Text: „... soweit dies ökologisch vorteilhaft und technisch möglich ist und die Mehrkosten im Vergleich zu anderen Verfahren der Behandlung nicht unverhältnismäßig sind.“

Eine auch bei § 10 (2) zutreffende Erläuterung des Gesetzgebers, welche er zu § 7 verfasst hat wird, wie es die Vergangenheit schon nachhaltig bewiesen hat, auch seine Schattenseiten zeigen. Man denke an die **Clepa-Studie**, bei welcher durch die Lobbyisten der Teilehersteller den für die ELV-Richtlinie maßgebenden Politikern in Brüssel veranschaulicht wurde, **dass Gebrauchtteile generell gefährlich sind.** Dies erfolgt spätestens dann, wenn sie die Marktpräsenz für Original- bzw. Aftermarket-Teil erweitert wollen oder wenn sie ihre Interessen gefährdet sehen.

Zum anderen werden Anbieter von „Gesamtlösungen“ versuchen, „**arbeitsplatzschonende**“ Methoden zu forcieren, in dem sie mit unververtretbaren Kosten argumentieren und weiter daran arbeiten, monopolistische Lösungen einzuführen. Das Thema bleibt nach wie vor spannend. Das bedeutet aber auch, dass mögliche Chancen zu nutzen sind!!

§10 (3) Inhaber von Shredderanlagen haben zusätzlich zu den Verpflichtungen gemäß Abs. 1 und 2

1. die Gesamtmasse der übernommenen Altfahrzeuge und
2. die durchschnittliche wiederverwendete und verwertete Masse pro Altfahrzeug, gegliedert nach den einzelnen Abfallarten, aus dem Shredderprozess gemäß Anlage 5 (Teil 1 und Teil 2), die auf Grund einer zumindest jährlich durchgeführten statistisch repräsentativen Bilanzierung, die durch eine externe befugte Fachperson oder Fachanstalt zu überprüfen und zu bestätigen ist, zu ermitteln. Diese Daten sind dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft je Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemäß Anlage 4 zu melden.

Kommentar VIAV: Abwarten was dabei herauskommt (alles ist möglich)

§10 (4) Weiters haben Inhaber von Shredderanlagen über jede Abfallart die jeweiligen Mengen und Übernehmer der Abfälle dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft je Kalenderjahr bis zum 31. März des jeweiligen Folgejahres zu melden.

Pflichten der Erstübernehmer und sonstiger Fahrzeughändler

**WIE MAN DAS GESETZ AUCH WENDET.....
„ES GIBT KEIN ENTKOMMEN“**

Einleitungskommentar zu § 11 VIAV:

In § 10 wurden die **Pflichten aller jener** Altfahrzeugeverwerter definiert, **die Altfahrzeuge** zur Entnahme oder Wiederverwendung **im Zuge einer Dienstleistung für einen Hersteller oder Importeur oder** was eher anzunehmen ist, **für ein beauftragtes Sammel- und Verwertungssystem übernehmen.**

In § 11 **sind** wiederum **die Pflichten jener Erstübernehmer und sonstiger Fahrzeughändler welche nicht** im direkten Auftrag eines Herstellers oder Importeurs (in dem sie z. B. nur als Rücknahmestelle agieren), festgelegt. **Zudem betrifft der § 11 jene Erstübernehmer und sonstigen Fahrzeughändler, welche nicht als Beauftragte Dritte für Sammel- und Verwertungssysteme** wie in § 6 geregelt, agieren. Dazu zählen auch alle unabhängigen Autoverwerter. Der Gesetzgeber sieht dies nicht unter dem Aspekt einer Erleichterung für klein- und mittelständische Unternehmen (KMU) und will es keinesfalls als Umgehungsmöglichkeit der Produktverantwortung der Hersteller und Importeure verstanden wissen. Vielmehr ist die Ausübung einer effizienten Kontrolle nach Ansicht des Ministeriums nur bei **„nicht mehr als drei** vom Ministerium genehmigten kollektiven Systemen möglich“ sowie erklärtes Ziel der Verordnung.

Das verdeutlicht auch, dass die, für zukünftige Systembetreiber zu nehmenden Hürden nur von wirtschaftlich hervorragend arbeitenden und mit den nötigen finanziellen Mitteln ausgestatteten, meist international arbeitenden Großbetrieben (Konzerne) erfüllt werden können. Der Grund dafür ist plausibel und einfach nachvollziehbar, indem man die, dem Ministerium zur Umsetzung und Überprüfung der ELV-Richtlinie zur Verfügung stehenden Personalstrukturen hinterfragt.

Bis heute sind nicht nur im Umweltbereich viele Verordnungen dem Sparwillen der gerade amtierenden Regierungen zum Opfer gefallen. Von Seiten des Ministeriums reagierte man darauf, wie es heute schon vielerorts üblich ist, indem man den zu kontrollierenden Sektor übersichtlich gestaltet und viele Abläufe weitgehend automatisiert und die Verpflichtungen delegiert. Diese Entwicklung soll jedoch nicht als Indizes dafür verstanden werden, dass die Kontrollen nicht noch effizienter werden.

§ 11. (1) a. Jeder Erstübernehmer, soweit er nicht Hersteller oder Importeur ist, und jeder sonstige Fahrzeughändler hat für jene Altfahrzeuge, die er nicht im Auftrag eines Herstellers, Importeurs oder Systems gemäß § 6 übernimmt, zusätzlich zu den Pflichten des § 10 **folgende Wiederverwendungs- und Verwertungsziele** bezogen auf die Gesamtanzahl der im Kalenderjahr zurückgenommenen Altfahrzeuge zu erreichen und

(§ 11 (1) b dies bis spätestens 31. März des darauf folgenden Kalenderjahres dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß Anlage 4 zu melden:)

1. Bis spätestens 1. Januar 2006 sind mindestens 85 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts aller Altfahrzeuge pro Kalenderjahr wiederzuverwenden oder zu verwerten. Der Anteil der Wiederverwendung und der stofflichen Verwertung muss pro Kalenderjahr mindestens 80 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts aller Altfahrzeuge betragen.

2. Bis spätestens 1. Januar 2015 sind mindestens 95 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts aller Altfahrzeuge pro Kalenderjahr wiederzuverwenden oder zu verwerten. Der Anteil der Wiederverwendung und der stofflichen Verwertung muss pro Kalenderjahr mindestens 85 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts aller Altfahrzeuge betragen.

Kommentar Gesetzgeber: Betriebe, die nicht als Rücknahmestelle für Hersteller oder Importeure oder für Sammel- und Verwertungssysteme tätig sind und **dennoch auf freiwilliger Basis Altfahrzeuge übernehmen** (Altfahrzeugverwerter und sonstige Altfahrzeugübernehmer) unterliegen den Verpflichtungen des §11 xxx 2.

Kommentar VIAV – kommentierter Text: „...und dennoch auf freiwilliger Basis Altfahrzeuge übernehmen...“

Der § 11 regelt die Pflichten der **Erstübernehmer** und **sonstigen Fahrzeughändler**, die auf eigene Verantwortung sowie ohne Anspruch auf Vergütung (= auf eigenes finanzielles Risiko) **„und dennoch auf freiwilliger Basis“** Altfahrzeuge übernehmen (Zitat Gesetzgeber) und nicht als Rücknahmestelle für Hersteller, Importeure oder für ein Sammel- und Verwertungssystem tätig sind. Die Pflichten des § 11 bauen auf denen des § 10 auf und sind im gesamten Umfang von den Betroffenen zu erfüllen.

Kommentar VIAV – kommentierter Text: „... die Altfahrzeuge in eigener Verantwortung übernehmen, ohne jedoch Teile entnehmen oder verwerten zu wollen!“

Darunter fallen auch sonstige Fahrzeughändler, die **Altfahrzeuge in eigener Verantwortung** als Serviceleistung übernehmen **ohne jedoch Teile entnehmen oder verwerten zu wollen** (Fahrzeuge werden ohne weitere Behandlungsschritte weitergegeben) und die auch nicht rücknahmepflichtig sind. Dies ist z. B. bei der Rücknahme eines Altfahrzeuges und gleichzeitigem Kauf eines Neuwagens der Fall (Zug um Zug-Geschäft).

Kommentar VIAV - kommentierter Text: “...und deshalb auch nicht zur Rücknahme verpflichtet werden können.“

Der Gesetzgeber sieht vor, dass für den Halter oder Eigentümer **eine weitere Möglichkeit zur kostenlosen Abgabe eines Altfahrzeuges auch bei Fahrzeughändlern besteht**, die keine Hersteller oder Importeure sind, **und deshalb auch nicht zur Rücknahme verpflichtet werden können**. Dieses trifft auch bei **unabhängigen Altfahrzeugverwertern, die gleichfalls nicht zur Rücknahme verpflichtet sind** zu. **Die Tatsache, dass die Rücknahme** entsprechend dem § 5 (1) 2. **kostenlos erfolgen muss**, auch wenn das Altfahrzeug nicht zur Entnahme von Ersatzteilen dient und auch wenn keine sonstigen weiteren Behandlungsschritte gesetzt werden, **entbindet diese Erstübernehmer nicht von der Pflicht des § 11.**

§ 11 (1) b. und dies bis spätestens 31. März des darauf folgenden Kalenderjahres dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß Anlage 4 zu melden:

Meldung gemäß § 11 (1) b

Erstübernehmer haben gemäß § 11 Abs. 1 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft **beginnend mit dem Kalenderjahr 2003 jährlich bis spätestens 31. März des darauf folgenden Kalenderjahres** einen Bericht über die Erfüllung der Verpflichtungen dieser Verordnung zu übermitteln.

Diese Meldung hat unter anderem Angaben über die Anzahl der im Berichtszeitraum zurückgenommenen Altfahrzeuge unter Angabe der jeweiligen Fahrzeugidentifizierungsnummern und die Masse der (entweder selbst oder auf nachgelagerten Verwertungsstufen) wiederverwendeten und verwerteten Fahrzeugteile, gegliedert nach den Abfallarten und nach Übernehmer, zu enthalten.

Meldung gemäß § 11 Abs. 1			
Erstübernehmer			
GLN oder	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
	Anzahl zurückgenommener Fahrzeuge		
			Stück
Fahrzeugidentifizierungsnummern			
			Nr.
			Nr.
			Nr.
Gesamtmasse zurückgenommener Altfahrzeuge			kg
Gesamtmasse wiederverwendeter oder verwerteter Abfallfraktionen			
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat

§11. (2) a. Die Übernahme eines Altfahrzeuges gemäß Abs. 1 von einem Halter oder Eigentümer hat zumindest unentgeltlich zu erfolgen.

Kommentar Gesetzgeber: In der Umsetzung der in der Altfahrzeu gerichtlinie geregelten unentgeltlichen Rückgabemöglichkeit für den Letzthalter oder Eigentümer wird hier die kostenlose Rücknahmepflicht bei den Rücknahmestellen und Verwertungsanlagen festgelegt. **Die unentgeltliche Rücknahmepflicht besteht nur für Fahrzeuge, die zumindest zeitweise in Österreich zugelassen waren.** Die Formulierung „zumindest unentgeltlich“..bedeutet, dass ein positiver Marktwert dem Letzthalter oder Eigentümer **ausbezahlt** (bzw. bei Neukauf eines Fahrzeuges nachgelassen) **werden kann.**

§11. (2) b. Wenn wesentliche Bauteile eines Fahrzeuges, **insbesondere Motor, Katalysator oder Karosserie** fehlen oder dem Altfahrzeug Abfälle hinzugefügt wurden, kann die Übernahme zum Ausgleich des Wertverlustes entgeltlich erfolgen.

Kommentar VIAV - kommentierter Text: „..wenn insbesondere Motor, Katalysator oder **Karosserie** fehlen...“

Der Gesetzgeber konnte nicht von der Notwendigkeit überzeugt werden, den im Gesetz verwendeten Begriff „**Karosserie**“ zu präzisieren. Das Problem dabei ist die große Bandbreite der Auslegungsmöglichkeiten dieses Begriffes, welcher vom Kotflügelendstück über die Tür bis hin zur Rohkarosserie alles zur

Interpretation offenlässt. Zukünftig wird es notwendig sein, mit den Verwertungsbetrieben (Sekundärrohstoffhandel, Shreddern..) dahingehend klare Regeln aufzustellen, da ansonsten die Auslegungsmöglichkeiten ein nicht zu unterschätzendes Kalkulationsrisiko darstellen würden.

Kommentar Gesetzgeber: Die Unentgeltlichkeit ist dann nicht verpflichtend, wenn wesentliche Bauteile wie die genannten (**Zitat: „insbesondere Motor, Katalysator oder Karosserie“**) aber auch andere wesentliche und den Wert eines Altfahrzeugs bestimmende Bauteile wie z.B. das Antriebsaggregat oder bestimmte wertbestimmende elektronische Komponenten, fehlen. In diesem Fall **kann ein angemessener Kostenersatz bzw. Kostenausgleich entsprechend dem Wertverlust** gefordert werden.

Als unwesentliche Bauteile, für die keinesfalls ein Wertverlust eingefordert werden darf, werden beispielsweise eine Stoßstange, Reifen oder der Auspuff angesehen.

Weiters dürfen dem Fahrzeug keine fahrzeugfremden, das heißt, nicht zu einem Fahrzeug zugehörige Abfälle (wie z.B. Lackdosen, Gasflaschen, Möbel etc.) hinzugefügt werden. **Als zum Fahrzeug gehörig gelten jegliche Ersatzteile, die für diesen Fahrzeugtyp zugelassen sind**, auch wenn sie nicht vom Hersteller des Fahrzeuges erzeugt wurden.

Werden **Fahrzeuge mit Sonderaufbauten** (z.B. Campingaufbauten, Tunings...) **abgegeben, ist zu unterscheiden**, ob diese Aufbauten durch den Hersteller selbst vorgesehen oder beauftragt (**auch typisiert**) waren. In diesem Falle **besteht eine unentgeltliche Rücknahmepflicht**. Oder ob diese nachträglich durch einen Dritten erfolgt sind.

Kommentar VIAV: Die Praxis wird schnell zeigen, wie die rasche Erfassung von typengenehmigten und im Rahmen der Herstellerverantwortung kostenlos zurückgenommener Fahrzeuge bzw. jener vom Letzthalter und Eigentümer nach Aufwand für die Entsorgung zu bezahlender Fahrzeuge bewerkstelligt wird. Jedenfalls ist eine korrekte Beurteilung und zuverlässigen Erkennung etwaiger Tuningteile oder Verbauten und nicht vom Hersteller zu verantwortender Sonderaufbauten notwendig.

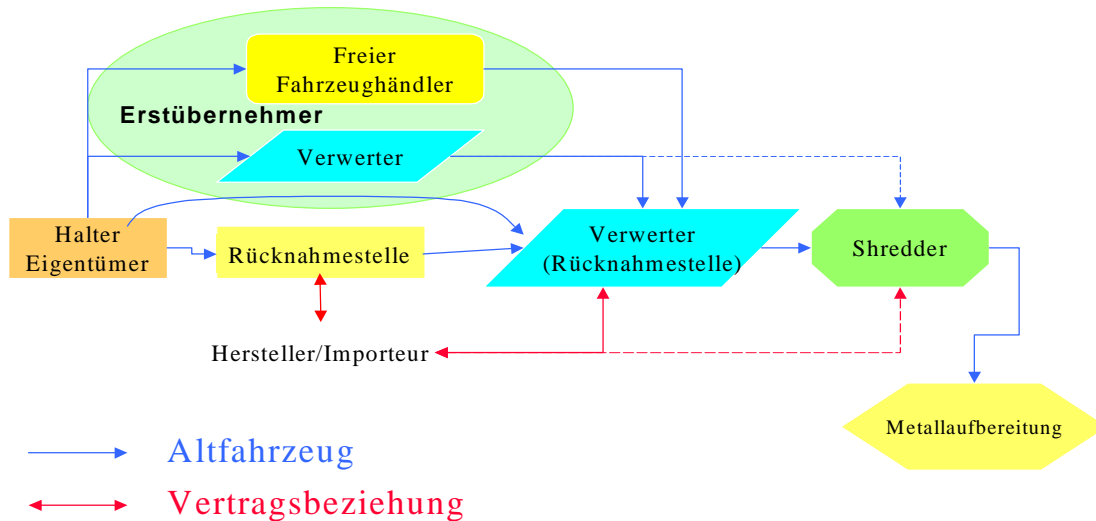
Fallbeispiel: In der Annahme, dass jene Betriebe welche auf Kosten z. B. des Systembetreibers Fahrzeuge übernehmen, die Unterscheidung zwischen typengenehmigt oder der in Eigenverantwortung montierten Bauteilen aufgrund mangelnder Kontrollmöglichkeiten ihrer Auftraggeber nur als unwesentlich erachten, kann im Gegensatz dazu jener Altfahrzeugverwerter, welcher die Pflichten nach dem § 11 eigenverantwortlich zu erfüllen hat, auf solche Erkennungsmerkmale nicht verzichten. Es geht dabei um die zuverlässige Identifizierung jener Altfahrzeuge, welche von der kostenlosen Rückgabe auch nach § 5 ausgeschlossen werden können.

Sobald die Konsumenten in Erfahrung bringen, dass „alles eh nix mehr kostet“ muss sich der Erstübernehmer (nach §11), obgleich für ihn generell keine Annahmepflicht besteht, gegen alle marktwirtschaftlichen und konsumentenschutzrechtlichen Vorbehalte und Angriffe schützen und gegebenenfalls auch den Beweis antreten, berechtigt Entgelt verlangt zu haben, denn:

1. Es zu erwarten, dass die Konsumenten nicht im ausreichend Maße über alle, der kostenlosen Rückgabe von Altfahrzeugen widersprechenden Regeln informiert sind;
2. Es wird durch zu erwartende gezielte Rücknahmeaktionen der Hersteller nachhaltig Verwirrung um sich greifen;
3. Viele Konsumenten glauben, ihr vermeintliches Recht in jedem Fall einklagen zu können;
4. Einzelne Betriebe werden vor dem Hintergrund einer stückbezogenen Altfahrzeug-Entsorgungsprämie versuchen, mit jedem Mittel große Durchsatzleistungen an Altfahrzeugen zu erzielen, auch wenn die Qualität der Behandlung darunter leidet;
5. Viele Betriebe werden sich nur unzureichend auf dieses Thema vorbereiten und damit nicht nur Chancen verspielen.....

Mögliche graphische Darstellung einer Rückgabe- bzw. Verwertungskette:

Rückgabe- bzw. Verwertungskette



(3) Bei der Übernahme eines Altfahrzeuges gemäß Abs. 1 ist dem Halter oder Eigentümer bei Ablieferung des Altfahrzeuges zur Vorlage **bei der endgültigen Abmeldung** ein Verwertungsnachweis gemäß Anlage 3 auszustellen. Eine Kopie des Verwertungsnachweises verbleibt bei der ausstellenden Stelle und ist von dieser zumindest sieben Jahre aufzubewahren.

Anlage 3

Verwertungsnachweis gemäß § 5 Abs. 1 Z 3

Ein Verwertungsnachweis gemäß § 5 Abs. 1 Z 3 hat mindestens folgende Angaben zu enthalten:

1. Name, Adresse und, sofern zugeteilt, die Identifizierungsnummer des ausstellenden Betriebs;
2. Name und Adresse der Genehmigungsbehörde des ausstellenden Betriebs;
3. Sofern der Verwertungsnachweis von einem Hersteller, Importeur oder sonstigen Altfahrzeugeübernehmer für eine genehmigte Verwertungsanlage ausgestellt wird, zusätzlich den Namen und die Adresse dieses Betriebs;
4. Ausstellungsdatum;
5. Kennzeichen und Nationalität;
6. Fahrzeugklasse, -marke und -type (-modell);
7. Fahrzeugidentifizierungsnummer; 17-stellige Fahrgestellnummer (Altautos teilweise 16 Stellen)
8. Name, Adresse und Nationalität des Halters oder Eigentümers des angelieferten Fahrzeuges;
9. Unterschriften des Übernehmers und des Halters oder Eigentümers.

Kommentar VIAV: Zu beachten ist, dass im Gegensatz zu früher die Daten zukünftig elektronisch an das Ministerium übermittelt werden müssen. Fehler bei der Dateneingabe, im speziellen bei der Fahrzeugidentifizierungsnummer werden zu unangenehmen und somit für jeden entbehrlichen Mehrbelastungen führen. Das Controlling erfolgt vollautomatisch durch ein dem Ministerium unterstehendes Rechenzentrum und das für ganz Österreich einheitlich!!

WERBUNG - automatisiertes Berichtswesen
siehe unter www.althaler-software.com !!!

Kommentar VIAV - kommentierter Text: „...zur Vorlage bei der endgültigen Abmeldung ein Verwertungsnachweis gemäß Anlage 3 auszustellen.“

Der Verwertungsnachweis bleibt ausdrücklich auf „**Altfahrzeuge zur Abmeldung,**“ beschränkt. Das bedeutet, dass bei der Übernahme für bereits abgemeldete Altfahrzeuge kein Verwertungsnachweis auszustellen ist.

Der Gesetzgeber hat, um eine effiziente Nachweisführung entsprechend der EU-Richtlinie 2000/53/EG gewährleisten zu können, die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer verpflichtet, dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft in elektronischer Form, halbjährlich, die Abmeldungsdaten aller Fahrzeuge zu übermitteln, die dieser Verordnung unterliegenden und innerhalb von sechs Monaten nicht wieder zum Verkehr zugelassen wurden.

Diese Daten sind vermutlich Fahrzeugidentifikationsnummer und Letzhalterdaten. Damit werden alle in Österreich einmal zugelassenen Fahrzeuge lückenlos erfasst und nach Bedarf Erhebungen eingeleitet um den Verbleib zu klären. Diese Recherchen werden speziell dort angesetzt, wo größere Einheiten an Fahrzeugen, bezogen auf den selben Letztbesitzer, versiegen und welche auch nicht unter Oldtimer einzustufen sind.

(4) Sämtliche Altfahrzeuge sind spätestens bis zum Ende des auf die Übernahme oder den Zeitpunkt des Anfalls folgenden Kalenderjahres vollständig zu verwerten oder zu beseitigen.

Kommentar Gesetzgeber: Die Pflicht zur Verwertung oder Beseitigung binnen eines Jahres gilt auch dann als erfüllt, wenn Altbauteile zur Wiederverwendung in diesem Zeitraum ausgebaut und ordnungsgemäß gelagert werden und erst in weiterer Folge (auch nach einem Jahr) einer Wiederverwendung zugeführt werden .

In weiterer Folge hat eine den Anforderungen der Verordnung entsprechende Aufbereitung bzw. Verwertung (vgl. insbesondere Anlage 1) zu erfolgen.

Hinsichtlich allenfalls erforderlicher Anlagengenehmigungen wird auf § 37 AWG 2002 hingewiesen. Insbesondere unterliegen Anlagen zur ausschließlich stofflichen Verwertung nicht gefährlicher Abfälle dem Genehmigungsregime der Gewerbeordnung, BGBl. Nr. 194/1994.

Behandlungsanlagen zur Zerlegung von Altfahrzeugen (bis 1000 t/Jahr) entspricht ca. 950 Altfahrzeugen werden nach dem vereinfachten Verfahren des § 50 AWG 2002 genehmigt. Gemäß der Übergangsbestimmung des § 77 AWG 2002 gelten bisher genehmigte Anlagen als genehmigte Anlagen des AWG 2002.

Pflichten anderer Anfallstellen von Altfahrzeugen und Altbauteilen

§ 12. (1) Wer Fahrzeuge gewerblich übernimmt und bei dem entweder Altfahrzeuge oder Altbauteile aus Reparaturen anfallen, hat

§ 12. (1) 1. dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Name und Adresse der Anfallstelle, Marke, Type, Fahrzeugidentifizierungsnummer und Datum des Anfalls der Altfahrzeuge, gesammelt pro Kalenderhalbjahr, binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemäß **Anlage 4 zu melden,**

Meldung gemäß § 12 Abs. 1 Z 1

Inhaber von Anfallstellen haben gemäß § 12 Abs. 1 Z 1 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Name und Adresse der Anfallstelle, Marke, Type, Fahrzeugidentifizierungsnummer und Datum des Anfalls der angefallenen Altfahrzeuge gesammelt pro Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres zu melden.

Anfallstellenmeldung gemäß § 12 Abs. 1 Z 1			
Anfallstelle			
Name			
Straße			Nr.
PLZ	Ort		Staat
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			
Art des Fahrzeuges	Marke	Type	
Fahrzeugidentifizierungsnummer			

§ 12. (1) 2. sicherzustellen, dass die erfolgte Verwertung von Altfahrzeugen in einer Shredderanlage unter Angabe der jeweiligen Fahrzeugidentifizierungsnummern dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft je Kalenderhalbjahr binnen drei Wochen nach Ablauf des jeweiligen Kalenderhalbjahres gemeldet wird, und

Meldung gemäß § 12 Abs. 1 Z 2

Gesamtmasse wiederverwendeter oder verwerteter Abfallfraktionen			
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat
Übernehmer GLN oder	Schlüssel-Fraktionsnummer gem. Anlage 5		kg
	Name		
	Straße		Nr.
	PLZ	Ort	Staat

§ 12. (1) 3. sämtliche Altfahrzeuge und Altbauteile aus Reparaturen entsprechend der Anlage 1 zu lagern und zu behandeln.

Kommentar Gesetzgeber: Betriebe, die nicht als Rücknahmestelle für Hersteller oder Importeure oder für Sammel- und Verwertungssysteme tätig sind und auch nicht Altfahrzeuge sondern noch funktionstüchtige Fahrzeuge (Gebrauchtwagen) übernehmen, die jedoch in weiterer Folge zu Abfall, also Altfahrzeugen werden (z.B. durch Entnahme von Bauteilen oder aufgrund der Marktsituation wenn die Fahrzeuge nicht wiederverkäuflich sind), unterliegen dem § 12 dieser Verordnung. Gedacht ist beispielsweise an einen Fahrzeughändler, der manche der übernommenen Fahrzeuge nicht mehr weiterverkaufen kann und diese da-

her in weiterer Folge einer Verwertung zuführen muss. Wird z.B. ein Gebrauchtfahrzeug durch einen Betrieb gekauft und in weiterer Folge von diesem Betrieb Bauteile zur Verwertung entnommen, so muss einerseits eine Meldung hinsichtlich des Anfalls eines Altfahrzeuges erfolgen und andererseits sind auch die Meldungen als Altfahrzeugverwerter zu erstatten.

Auch für diese Betriebe werden Meldepflichten sowie Behandlungs- bzw. Verwertungspflichten hinsichtlich der angefallenen Altfahrzeuge festgelegt.

Wird ein angefallenes Altfahrzeug in weiterer Folge einem Verwerter übergeben, ist dieser Erstübernehmer (mit allen damit zusammenhängenden Pflichten, wie insbes. dem Nachweis der Verwertungsquoten). Für Reparaturbetriebe, bei denen Altbauteile anfallen, gelten ebenfalls die Behandlungs- bzw. Verwertungspflichten.

§ 12. (2) Sämtliche angefallene Altfahrzeuge oder Altbauteile sind spätestens bis zum Ende des auf den Zeitpunkt des Anfalls folgenden Kalenderjahres zu verwerten oder zu beseitigen.

Kommentar Gesetzgeber: Die Pflicht zur Verwertung oder Beseitigung binnen eines Jahres gilt auch dann als erfüllt, wenn Altbauteile zur Wiederverwendung in diesem Zeitraum ausgebaut und ordnungsgemäß gelagert werden und erst in weiterer Folge (auch nach einem Jahr) einer Wiederverwendung zugeführt werden.

Hinsichtlich allenfalls erforderlicher Anlagengenehmigungen wird auf § 37 AWG 2002 hingewiesen. Insbesondere unterliegen Anlagen zur ausschließlich stofflichen Verwertung nicht gefährlicher Abfälle dem Genehmigungsregime der Gewerbeordnung, BGBl. Nr. 194/1994.

Kommentar VIAV: Nunmehr ist die Meldung der Umsetzung in nationales Recht an die EU Kommission ergangen, nachdem auf europäischer Ebene 12 Jahre daran gearbeitet wurde. Es bleibt abzuwarten wie ernsthaft diese Richtlinie in Österreich umgesetzt wird und ob jene Verwerterkollegen, welche noch voll im Leben stehen und deren Anspruch auf Ruhestand noch lange nicht in Sicht ist damit fertig werden.

§ 14. (2) Die §§ 5 Abs. 1 Z 2 und 11 Abs. 2 treten für ab dem 1. Juli 2002 in Verkehr gesetzte Fahrzeuge mit 6. November 2002 in Kraft.

Kommentar Gesetzgeber: Die unentgeltliche Rücknahme tritt entsprechend der Altfahrzeuerrichtlinie abgestuft in Kraft.

Kommentar VIAV: Auch wenn jene Fahrzeuge, welche ab dem 6. November 2002 aufgrund ihrer erstmaligen Zulassung nach dem 1. Juli 2002 kostenlos zurückgegeben werden können anfangs nur eine Minderheit darstellen werden, wird deren Zahl innerhalb kürzester Zeit rapide ansteigen.

Man bedenke, dass nicht jedem neuen Unfallfahrzeug auch ein positiver Marktwert zuzuschreiben ist und der Gesetzgeber nicht vorsieht z. B. einen ausgebrannten Totalschaden **entgeltlich** zu übernehmen. Es besteht höchste Dringlichkeit sich auf die mit 1. Jänner 2003 vom Gesetzgeber geforderte Informationskampagne einzustellen, in welcher den Österreichern signalisiert wird, dass spätestens ab 2007 alle Altfahrzeuge kostenlos zurückgenommen werden können. Erfahrungsgemäß wird eine solche Werbekampagne viele Missverständnisse hervorrufen und einen großen Erklärungsbedarf seitens der Annahmestellen erfordern.

§ 14. (3) Die §§ 5 Abs. 1 Z 2 und 11 Abs. 2 treten für vor dem 1. Juli 2002 in Verkehr gesetzte Fahrzeuge mit 1. Jänner 2007 in Kraft.

Kommentar VIAV: Ab 1. Jänner 2007 sind alle Fahrzeuge kostenlos zurückzunehmen sofern sie der Richtlinie entsprechen!

(4) Die Meldepflichten gemäß § 5 Abs. 1 Z 4, § 9 Abs. 3 Z 1, § 10 Abs. 1 Z 1, Abs. 3 und 4, § 11 Abs. 1 und § 12 Abs. 1 Z 1 treten mit 1. Jänner 2003 in Kraft.

Kommentar Gesetzgeber: Die Meldepflichten mit Ausnahme der Meldung der eingerichteten Rücknahmestellen gemäß § 5 Abs. 1 Z 1, treten mit 1. Jänner 2003 in Kraft.