

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

November 2015

11

345 – 380

Beiträge

Gesetze und ihre Geschichte

Die Straßenverkehrsordnung (StVO)

Gerhard Pürstl ➤ 348

Die Beurteilung der Abfalleigenschaft von Kraftfahrzeugen

Wolfgang Berger und Wolfgang Pfeffer ➤ 351

Ausgewählte Fragen zum Oldtimerkauf *Lukas Klever* ➤ 360

Rechtsprechung

Anforderungen an den Nachweis eines Mangels bei neuem Kfz-Motor

Christian Huber ➤ 368

Schmerzensgeldkorrektur durch OGH wegen Währungsverwechslung

Christian Huber ➤ 370

Kaskoversicherung: Abgrenzung zwischen nicht ersatzfähigen

Betriebs- und ersatzfähigen Unfallschäden ➤ 372

Pauschale Abgeltung des Schadens nach einem Teilungsabk

auch bei „Überbehandlung“ eines Verletzten ➤ 374

Judikaturübersicht Verwaltung

Nur „tatsächliche“ Probefahrten lösen Verpflichtungen

nach § 45 KFG aus ➤ 377

Kurzparkzone ist durch Einfahrten nicht unterbrochen ➤ 379

Die Beurteilung der Abfalleigenschaft von Kraftfahrzeugen

und deren Auswirkungen auf die Restwertermittlung in der Kfz-Schadensbemessung

Aufgrund einer VwGH-Entscheidung zur Abfalleigenschaft von Kraftfahrzeugen wurde der Erlass zur AltfahrzeugeV vom BMLFUW¹⁾ im April 2015 neu gefasst. Da mit der Abfalleigenschaft eines Autowracks zahlreiche Rechtsfolgen verbunden sind, ergeben sich dadurch auch Auswirkungen auf die Restwertermittlung im Total-schadensfall. Eine abfallrechtliche Prüfung von beschädigten Kraftfahrzeugen im Zuge der Schadensabwicklung ist nunmehr unumgänglich. Für den kfz-technischen Sachverständigen ergeben sich daraus neue Aufgabenstellungen, zumal er mit seiner Expertise die Grundlage für die Feststellung der (latenten) Abfall-eigenschaft des Kfz liefern muss.

Von Wolfgang Berger und Wolfgang Pfeffer

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Rechtliche Grundlagen
 - 1. Abfallwirtschaftsgesetz
 - 2. Altfahrzeugeverordnung
 - 3. EG-Abfallverbringungsverordnung
- C. Erkenntnis VwGH 2013/07/0032

- D. Erlass zur Altfahrzeugeverordnung 2015
- E. Auswirkungen auf die Restwertermittlung in der Schadensregulierung
- F. Abfallprüftool zur Beurteilung der bestimmungs-gemäßen Wiederverwendung als Kfz →

1) Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

ZVR 2015/190

§§ 1–6 AWG;
§§ 1323, 1332
ABGB;
AltfahrzeugeV;
Abfallverbrin-
gungsVO (EU)
660/2014

VwGH
25. 7. 2013,
2013/07/0032

Fahrzeug-
schaden;
Totalschaden;
Abfall;
Abfallrecht;
Abfall-
verbringung;
Wrackbörsen;
Kfz-Abfall-
prüftool;
Altfahrzeug;

Wiederbeschaffungswert;
Reparaturkosten;
merkantile Wertminderung;
Restwert

A. Einleitung

Wenn an einem Kfz durch einen Unfall oder durch ein anderes schädigendes Ereignis ein wirtschaftlicher Totalschaden eintritt, dann stellt sich, über die schadenersatzrechtlichen Aspekte hinausgehend, auch die Frage, ob das beschädigte Fahrzeug ein „Altfahrzeug“ und damit „Abfall“ iS der umweltrechtlichen Vorgaben darstellt. Diese Beurteilung ist deshalb wichtig, da an die Abfalleigenschaft eine Reihe von Rechtsfolgen anknüpft, die wiederum Auswirkungen auf die Restwertermittlung und damit auf die Höhe des Schadenersatzes haben können. Obwohl die Bestimmungen zur Abgrenzung zwischen Abfällen und Gebrauchsgütern im AbfallwirtschaftsG 2002²⁾ (AWG) und auch die AltfahrzeugeV³⁾ sowie die Bestimmungen, die die grenzüberschreitende Abfallverbringung regeln,⁴⁾ bereits seit vielen Jahren bestehen, scheiterte oftmals deren Vollzug in der Praxis mangels konkreter Judikatur zum Kriterium der Reparaturfähigkeit und Reparaturwürdigkeit unter abfallrechtlichen Gesichtspunkten.

Erst im Jahr 2013 hat der VwGH im Rahmen der Prüfung eines Feststellungsbescheids gem § 6 Abs 1 AWG in seinem Erk 2013/07/0032 zu dieser Abgrenzungsfrage erstmals umfassend Stellung genommen. Aufgrund dieser Entscheidung erscheint eine abfallrechtliche Prüfung im Zuge der Schadensabwicklung nunmehr zwingend erforderlich. Im vorliegenden Artikel werden, ausgehend von den einschlägigen abfallrechtlichen Bestimmungen unter Einbeziehung höchstgerichtlicher Entscheidungen, technische Kriterien zur Beurteilung der Abfalleigenschaft von Kfz dargestellt. Anschließend werden die Auswirkungen auf die Schadensbemessung diskutiert. Schließlich wird ein neues Kfz-Abfallprüfverfahren vorgestellt, mit dem das zur Abgrenzung zwischen Kfz und Abfall zentrale Entscheidungskriterium, nämlich die Frage, ob das zu beurteilende Fahrzeug in Österreich mit wirtschaftlichen Mitteln reparaturfähig ist, nachvollziehbar beantwortet werden kann.

B. Rechtliche Grundlagen

1. Abfallwirtschaftsgesetz

Das österr Abfallwirtschaftsrecht wird überwiegend im AWG geregelt. Dessen Geltungsbereich wird maßgeblich durch den Abfallbegriff bestimmt, der unionsrechtlich durch die EU-Abfallrahmenrichtlinie (im Folgenden: ARRL) determiniert ist.⁵⁾

Das in Umsetzung der ARRL ergangene österr AWG definiert in seinem § 2 Abs 1 Abfälle als „*bewegliche Sachen*,

1. *deren sich der Besitzer entledigen will oder entledigt hat [subjektiver Abfallbegriff] oder*

2. *deren Sammlung, Lagerung, Beförderung und Behandlung als Abfall erforderlich ist, um die öffentlichen Interessen (§ 1 Abs 3) nicht zu beeinträchtigen“ [objektiver Abfallbegriff].*

Für das Vorliegen von Abfall genügt die Erfüllung eines der beiden Kriterien.⁶⁾

Der subjektive Abfallbegriff ist durch die Intention des Inhabers einer Sache geprägt, die Sache „loszuwerden“ (Entledigungsabsicht iSd § 2 Abs 1 Z 1 AWG).

Sobald diese innere Tatbestandsseite erfüllt ist, handelt es sich bei der zu betrachtenden Sache um Abfall.

Unabhängig vom „subjektiven Abfallbegriff“ ist bei Autowracks im Hinblick auf die darin enthaltenen umweltgefährlichen Stoffe idR auch der „objektive Abfallbegriff“ verwirklicht (§ 2 Abs 1 Z 2 AWG). Der VwGH stuft nicht „trockengelegte“ Autowracks im Hinblick auf die darin enthaltenen umweltrelevanten Mengen an gefährlichen Inhaltsstoffen wie Starterbatterien, Bremsflüssigkeit, Motoröl etc, und die damit gegebene Möglichkeit der Gefährdung von Schutzinteressen des § 1 Abs 3 AWG als (gefährlichen) Abfall ein.⁷⁾ Erst ein sachgemäß „trockengelegtes“ Altfahrzeug ist ein nicht gefährlicher Abfall.

Nach § 2 Abs 2 AWG kann die Sammlung, Lagerung, Beförderung und Behandlung als Abfall im öff Interesse auch dann erforderlich – und damit der objektive Abfallbegriff erfüllt – sein, „*wenn für eine bewegliche Sache ein Entgelt erzielt werden kann*“.⁸⁾

Da der objektive Abfallbegriff sehr weit gefasst ist, sind in § 2 Abs 3 AWG Tatbestände aufgelistet, bei deren Vorliegen eine geordnete Sammlung und Behandlung nicht im öff Interesse erforderlich ist. Der (objektive) Abfallbegriff ist nicht erfüllt, „*solange*

1. *eine Sache nach allgemeiner Verkehrsauffassung neu ist oder*

2. *in einer nach allgemeiner Verkehrsauffassung für sie bestimmungsgemäßen Verwendung steht“.*

Allein der Umstand, dass ein Kfz Betriebsmittel verliert, macht es daher so lange nicht zum Abfall, als es noch in Gebrauch steht, wobei allerdings nicht jede beliebige Gebrauchsform die Abfalleigenschaft ausschließen kann, sondern nur ein **bestimmungsgemäßer Gebrauch** iSd § 2 Abs 3 AWG.⁹⁾

Bei einem beschädigten Unfallfahrzeug ist daher auch im Hinblick auf den objektiven Abfallbegriff aufgrund des § 2 Abs 1 Z 2 iVm Abs 3 Z 2 AWG so lange kein Abfall gegeben, als dieses noch betriebsbereit ist und somit in einer dafür „**bestimmungsgemäßen Verwendung**“ steht.¹⁰⁾

Die aktuelle Rsp, insb die unten näher darzustellende grundsätzliche Entscheidung des VwGH 25. 7. 2013, 2013/07/0032, berücksichtigt aber nun zutreffend, dass auch ein beschädigtes Kfz so lange „*in bestimmungsgemäßer Verwendung*“ (§ 2 Abs 3 Z 2 AWG) steht, als ein **reparierbares und reparaturwürdiges**

2) BG über eine nachhaltige Abfallwirtschaft – Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG) BGBl I 2002/102 idF BGBl I 2013/193. Der Begutachtungsentwurf für eine AWG-Novelle 2015 wurde im Sommer dJ versendet.

3) V des BMLFUW über die Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen BGBl II 2002/407 idF BGBl II 2014/13.

4) EU-AbfallverbringungsVO 1013/2006/EG idF der VO 660/2014 (die Änderungen sind ab 1. 1. 2016 anzuwenden).

5) Art 3 Z 1 AbfallrahmenRL 2008/98/EG (ARRL) definiert „Abfall“ als „*jeden Stoff oder Gegenstand, dessen sich sein Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss*“.

6) Vgl VwGH 20. 10. 2005, 2005/07/0045.

7) Vgl ua die Erk VwGH 28. 2. 1996, 95/07/0079; 20. 2. 2003, 2002/07/0133; 16. 10. 2003, 2002/07/0162 und 20. 5. 2010, 2008/07/0122 uva. Ein tatsächlicher Austritt von Betriebsmitteln ist nicht erforderlich, um den objektiven Abfallbegriff zu erfüllen; so zB VwGH 18. 2. 2010, 2009/07/0131.

8) Siehe dazu zB VwGH 20. 10. 2005, 2005/07/0076; 26. 1. 2012, 2010/07/0065. So auch schon VwGH 13. 1. 1993, 91/12/0194.

9) So ausdrücklich VwGH 23. 3. 2006, 2005/07/0173.

10) Siehe dazu näher unten.

Gebrauchtfahrzeug vorliegt, das wieder in einen **zu-lassungsfähigen Zustand gebracht werden kann**. Beim „Ausschlachten“, also dem Ausbau von Bestandteilen, die als gebrauchte Ersatzteile verwendet werden, liegt nach der Rsp des VwGH hingegen eindeutig keine bestimmungsgemäße Verwendung iSd § 2 Abs 3 Z 2 AWG vor.¹¹⁾

Ist bereits Abfall gegeben, so endet die Abfalleigenschaft einer Sache grundsätzlich dann, wenn diese wieder iS der ursprünglichen Bestimmung verwendet wird oder eine neue bestimmungsgemäße Verwendung erhält. Ferner endet sie dann, wenn aus dem Abfall ein neues Produkt geschaffen worden ist. Im Fall einer Verwertung oder Wiederverwendung von Abfall bleibt diese Sache grundsätzlich so lange Abfall, bis sie einer zulässigen Verwertung bzw Verwendung zugeführt wurde.¹²⁾

Bestehen begründete Zweifel, ob eine Sache Abfall iS des AWG ist, hat die Bezirksverwaltungsbehörde dies gem § 6 Abs 1 AWG von Amts wegen oder auf Antrag des Verfügungsberechtigten **mit Bescheid festzustellen**.

Insb im Zusammenhang mit der Behandlung von Abfällen und deren grenzüberschreitender Verbringung sowie bei den Pflichten, die den jeweiligen Abfallbesitzer treffen, ist die Unterscheidung zwischen gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen von wesentlicher Bedeutung. „Gefährliche Abfälle“ sind gem § 2 Abs 4 Z 3 AWG jene Abfälle, die in der AbfallverzeichnisV als gefährliche Abfälle bezeichnet sind.¹³⁾ Als gefährlich gelten jene Abfallarten, die in dem in dieser Verordnung enthaltenen Abfallverzeichnis mit einem „g“ versehen sind. **Autowracks**, die nicht „trockengelegt“ sind, sind mit der Schlüsselnummer 35203 „Fahrzeuge, Arbeitsmaschinen und -teile, mit umweltrelevanten Mengen an gefährlichen Anteilen oder Inhaltsstoffen (zB Starterbatterie, Bremsflüssigkeit, Motoröl)“ bezeichnet. Die Schlüsselnummer (SN) 35203 stellt gefährlichen Abfall dar.

§ 24a AWG normiert für die Übernahme und Behandlung von Abfällen eine Erlaubnispflicht: Abfallsammler und -behandler bedürfen grundsätzlich einer **Erlaubnis des Landeshauptmanns**. Allerdings gilt eine **Ausnahme** von dieser Erlaubnispflicht gem § 24a Abs 2 Z 5 für den „erlaubnisfreien Rücknehmer“, der von Kunden zurückgegebene Abfälle, die er als Produkt selbst verkauft, entgegennimmt, um sie einem befugten Sammler oder Behandler zu übergeben. Voraussetzung ist, dass der Unternehmer diese Produkte erwerbsmäßig vertreibt und im Fall der Übernahme gefährlicher Abfälle die zurückgenommene Menge nicht unverhältnismäßig größer ist als die Menge der abgegebenen Produkte; ein diesbezüglicher Nachweis ist zu führen und auf Verlangen der Behörde vorzulegen. Eine Behandlung ist dem erlaubnisfreien Rücknehmer nicht erlaubt, wenn er nicht über eine entsprechende Berechtigung verfügt. Sobald bei ihm die Behandlung eines Altfahrzeugs stattfindet, ist jedenfalls die Abfallsammlererlaubnis nach § 24a AWG für die **Schlüsselnummer 35203** notwendig. Abgesehen von der Erlaubnis nach § 24a AWG ist für die Behandlung von Abfällen eine entsprechende **Anlagenbewilligung** erforderlich.

Der **Halter** eines als Abfall einzustufenden Kfz (Altfahrzeug)¹⁴⁾ ist in der Regel **Abfallbesitzer** iSd § 2

Abs 6 Z 1 AWG¹⁵⁾ und als solcher gem §§ 15 ff AWG vielfältigen Verpflichtungen unterworfen. Gem § 15 Abs 5 und Abs 5a AWG ist der Abfallbesitzer dafür verantwortlich, dass Abfälle an berechtigte Abfallsammler bzw -behandler übergeben werden und eine umweltgerechte Verwertung/Beseitigung der Abfälle explizit beauftragt wird. Wer Abfälle nicht gem Abs 5 a übergibt, kann bis zur vollständigen umweltgerechten Verwertung oder Beseitigung dieser Abfälle als Verpflichteter gem § 73 Abs 1 AWG mit Behandlungsauftrag in Anspruch genommen werden (§ 15 Abs 5 b AWG).

Wer (gefährlichen) Abfall an Unbefugte übergibt oder solche Abfälle rechtswidrig sammelt, befördert, lagert oder behandelt, begeht gem § 79 Abs 1 AWG eine **Verwaltungsübertretung** und ist – sofern keine gerichtlich strafbare Handlung vorliegt – mit einer Verwaltungsstrafe von € 850,- bis € 41.200,- zu bestrafen; für gewerbsmäßig in der Abfallwirtschaft Tätige beträgt die Mindeststrafe € 4.200,-. Bei gewerbsmäßigem Vorgehen bzw besonders gefährlichen oder mehrfachen Übertretungen können auch gerichtlich strafbare Handlungen nach dem StGB vorliegen. An Tatbeständen des Umweltstrafrechts kommen insb §§ 181 b und 181 c StGB in Betracht.

Nähere Bestimmungen über die Verpflichtungen von Abfallbesitzern sind gem § 23 AWG durch V des BMLFUW festzulegen. Produktbezogene Maßnahmen der Abfallvermeidung und -verwertung werden in § 14 AWG normiert. Diese Bestimmung enthält umfassende Verordnungsermächtigungen, mit denen spezielle Pflichten für Hersteller, Importeure oder Vertrieber festgelegt werden können. Auf Grundlage dieser Verordnungsermächtigung sind zahlreiche Verordnungen wie bspw die AltfahrzeugeV erlassen worden.

2. Altfahrzeugeverordnung

Die AltfahrzeugeV¹⁶⁾ ist in Umsetzung der AltfahrzeugeRL der EU¹⁷⁾ auf der Grundlage der §§ 14, 23 und 36 AWG mit dem Ziel erlassen worden, Maßnahmen festzulegen, um die Vermeidung von insb gefährlichen Abfällen sowie die Wiederverwendung und die Verwertung von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen zu intensivieren.

Die AltfahrzeugeV ist immer dann anzuwenden, wenn ein Kfz als Abfall gilt, und zwar auch dann, wenn sich die Abfalleigenschaft erst nach dessen Übernahme durch einen Erwerber (zB wegen Unreparierbarkeit) herausstellen sollte.¹⁸⁾ Ist ein Kfz als Abfall zu qualifizieren, ist daher grundsätzlich die AltfahrzeugeV zu beachten.

Oldtimer gelten nicht als Altfahrzeuge iS dieser Verordnung. Die Vorschriften beziehen sich außerdem nur

11) Vgl etwa VwGH 30. 9. 2010, 2008/07/0170, und 25. 7. 2013, 2013/07/0032.

12) Vgl etwa VwGH 22. 3. 2012, 2008/07/0204, mwN.

13) BGBl II 2003/570 idF BGBl II 2008/498.

14) Zum Begriff „Altfahrzeug“ s unten Pkt 2.

15) „Abfallbesitzer“ ist gem § 2 Abs 6 Z 1 AWG der Abfallerzeuger oder jede Person, welche die Abfälle innehat.

16) BGBl II 2002/407 idF BGBl II 2008/498.

17) AltfahrzeugeRL 2000/53/EU.

18) In § 2 werden „Altfahrzeuge“ definiert als Fahrzeuge, die iSv § 2 Abs 1 AWG als Abfall gelten.

auf Fahrzeuge der Klasse M1 (Pkw) und N1 (Lkw bis 3,5 t) und auf dreirädrige Kfz, jedoch unter Ausschluss von dreirädrigen Krafträdern. Oldtimer stellen, unabhängig von ihrem Zustand, keinen Abfall dar. Auch Motorräder, schwere Lkw sowie Land- und Baumaschinen odgl werden von der V nicht umfasst. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung wie zB Wohnmobile oder Krankenwagen sind gem § 3 Abs 2 von der V ebenso ausgenommen.

Mit der Einstufung als Altfahrzeug sind sowohl für den sog „Erstübernehmer“¹⁹⁾ als auch für andere Beteiligte spezielle Pflichten (Verwertungs-, Meldepflichten etc) verbunden.

In § 5 werden Hersteller und Importeure verpflichtet, Altfahrzeuge jener Marken, die sie vertreiben, unentgeltlich zurückzunehmen und für die Einrichtung einer ausreichenden Anzahl von Rücknahmestellen Sorge zu tragen. Altfahrzeuge sind gem den allg Anforderungen der §§ 15 ff AWG und entsprechend der Anlage 1 der V zu lagern und zu behandeln. Neben der Erfüllung von Berichts- und Informationspflichten haben Hersteller oder Importeure sicherzustellen, dass sämtliche zurückgenommenen Altfahrzeuge spätestens bis zum Ende des zweiten auf die Rücknahme folgenden Kalenderjahrs einer Behandlung in einer Shredderanlage zugeführt werden.

In § 7 wird die Wiederverwendung und Verwertung durch Hersteller oder Importeure definiert; in §§ 10–12 a AltfahrzeugeV werden über die Hersteller und Importeure hinausgehend die Pflichten von anderen Altfahrzeugbehndlern, Erstübernehmern, gewerblichen Übernehmern und Fahrzeughändlern normiert.

Den Erstübernehmer²⁰⁾ treffen nach § 11 AltfahrzeugeV die Verpflichtungen zur jährlichen Erstattung einer Erstübernehmer-Übernahmemeldung und eines Erstübernehmer-Verwertungsberichts sowie die Verantwortung für die Erreichung bestimmter Verwertungsquoten (§ 10 AltfahrzeugeV) und die Verpflichtung zur rechtzeitigen Zuführung zur Behandlung in einer Shredderanlage (§ 11 Abs 4 AltfahrzeugeV).

Immer dann, wenn der Übernehmer eines Altfahrzeugs dieses nicht bloß als erlaubnisfreier Rücknehmer zur Weitergabe an einen berechtigten Abfallsammler oder -behandler übernommen hat, bedarf der Übernehmer einer Erlaubnis nach § 24 a AWG (s oben B.1.) und ist daher „Erstübernehmer“.

Fahrzeughändler haben gem § 12 a AltfahrzeugeV jene Altfahrzeuge, die sie nicht im Auftrag eines Herstellers oder Importeurs übernehmen, spätestens bis zum Ende des zweiten auf den Zeitpunkt der Übernahme folgenden Kalenderjahrs einer Behandlung in einer Shredderanlage zuzuführen und bei Übernahme eines Altfahrzeugs dem Halter oder Eigentümer zur Vorlage bei der Abmeldung den Verwertungsnachweis (vgl § 43 Abs 1 a KFG) auszustellen.

Wurde ein Fahrzeug von einem Unternehmen nicht als Altfahrzeug gewerblich übernommen, stellt sich aber in der Folge dessen Unreparierbarkeit heraus – sodass dieses dann als Altfahrzeug anzusehen ist –, so gelten dafür spezielle Pflichten nach § 12 AltfahrzeugeV. Wer Fahrzeuge gewerblich übernimmt und bei dem in dieser Form Altfahrzeuge oder Altbauteile

aus Reparaturen anfallen, hat Meldepflichten und die Verpflichtung zur Übergabe an einen Erstübernehmer bis zum Ende des auf den Zeitpunkt des Anfalles folgenden Kalenderjahrs. Anfallende Altbauteile hat er einer Verwertung oder Beseitigung zuzuführen.

3. EG-Abfallverbringungsverordnung

Die grenzüberschreitende Abfallverbringung wird in Österreich und den anderen EU-Staaten durch die VO (EG) 1013/2006 (AbfallverbringungsVO, AVVO) geregelt. Die Verbringung von Abfällen in andere Staaten unterliegt unterschiedlich strengen Anforderungen, je nachdem, um welche Abfälle es sich handelt, welches Verwertungs- oder Entsorgungsverfahren vorgesehen ist und welche Staaten beteiligt sind. Die Verbringung von nicht schadstoffentfrachteten (nicht „trockengelegten“) Altfahrzeugen ist laut dieser VO iVm dem OECD-Ratsbeschluss C(2001)107 im Fall der Verbringung in EU- und OECD-Staaten notifizierungspflichtig und bedarf der Zustimmung der jeweils zuständigen Behörden in den an der grenzüberschreitenden Verbringung beteiligten Staaten (Versandstaat, Empfängerstaat, Transitstaaten). Die Ausfuhr von nicht entfrachteten Altfahrzeugen in Nicht-OECD-Staaten ist verboten.

Zur Auslegung der AVVO wurden die sogenannten Anlaufstellen-Leitlinien erlassen, die die gemeinsame Auffassung der Mitgliedstaaten bei der Auslegung der Verordnung enthalten.²¹⁾ Die Anlaufstellen-Leitlinien Nr 9 betreffen die Verbringung von Altfahrzeugen. Sie geben Hilfestellungen vor allem bei der Abgrenzung zwischen Altfahrzeugen (Abfällen) und Gebrauchtfahrzeugen.

Auch wenn es sich bei diesen Leitlinien nicht um eine verbindliche Rechtsvorschrift handelt und diese sich (nur) auf die Verbringung von Altfahrzeugen in das Ausland bezieht, hat sie der VwGH in seiner grundlegenden Entscheidung zur Abgrenzung von Altfahrzeugen von Gebrauchtfahrzeugen²²⁾ ausdrücklich herangezogen und ihr allg Grundsätze für die Feststellung der Abfalleigenschaft bei beschädigten Kfz entnommen.²³⁾

In Ergänzung zu den Anlaufstellen-Leitlinien enthält auch der österr Bundesabfallwirtschaftsplan 2011, Teilband 2, Kap 8.2, entsprechende Auslegungsrichtlinien.

Als weitere Hilfestellung für den Abfallexport ist auf das „Handbuch Export/Grenzüberschreitende Verbringung von „Gebrauchsgütern“ des BMLFUW hinzuweisen.²⁴⁾

19) Gem § 2 Z 5 AltfahrzeugeV ist eine Person, die Altfahrzeuge von einem Halter oder Eigentümer, welcher nicht Hersteller oder Importeur ist, oder welcher bereits Teile zur Behandlung oder Verwertung gewerbsmäßig entnommen hat, übernimmt, „Erstübernehmer“ iSd § 2 Z 5 AltfahrzeugeV, „sofern diese Tätigkeit einer Erlaubnis nach § 25 Abs 1 AWG 2002 [nunmehr § 24 a Abs 1 AWG] bedarf“.

20) Zu diesem Begriff s FN 19.

21) Die Leitlinien wurden von den Anlaufstellen auf einer nach Art 57 EG-AbfallverbringungsVO am 8. 7. 2011 durchgeführten Versammlung vereinbart.

22) VwGH 25. 7. 2013, 2013/07/0032.

23) Zu diesem grundlegenden Erk s sogleich unten C.

24) BMLFUW (2014).

Die bei der grenzüberschreitenden illegalen Verbringung entstehenden Kosten für den Rücktransport der Abfälle, deren allfällig notwendige Zwischenlagerung und umweltgerechte Behandlung sind grundsätzlich vom Veranlasser der Verbringung zu tragen.²⁵⁾ Dasselbe gilt auch in Fällen der notwendigen Anhaltung von Fahrzeugen oder Containern in Österreich, die illegale Abfälle enthalten.²⁶⁾ Gem § 181 b Abs 3 StGB ist die illegale Verbringung von mehr als „unerheblichen Mengen“ an notifizierungspflichtigen Abfällen oder gefährlichen Abfällen, die dem Exportverbot in Nicht-OECD-Staaten unterliegen, strafbar, wobei die spezifische Mengenschwelle bei Altfahrzeugen per Erlass des BMLFUW mit vier Fahrzeugen festgesetzt wurde.²⁷⁾

Im Fall der grenzüberschreitenden Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen kann in Österreich, ungeachtet strengerer Anforderungen in anderen Staaten, die Vorlage schriftlicher Nachweise zur Dokumentation der Nichtabfalleigenschaft verlangt werden. Mit der VO (EU) 660/2014 zur Änderung der VO (EG) 1013/2006 wird mit 1. 1. 2016 eine umfassende schriftliche Nachweispflicht (Nachweise über den Herkunftsort und Bestimmungsort sowie die Nichtabfall-Eigenschaft und Nachweis der Funktionsfähigkeit) auch für die Unterscheidung zwischen Alt- und Gebrauchtfahrzeugen rechtlich verbindlich.

Eine Ausnahme stellen Rückführungen von Fahrzeugen dar, die im Ausland zugelassen sind und in Österreich (zB durch ein Schadensereignis) zum Altfahrzeug werden. Laut Bundesabfallwirtschaftsplan 2011 handelt es sich in diesen Fällen um einen Sonderfall für Nichtabfall, dh, dass auch im Fall des Vorliegens eines Altfahrzeugs eine Rückbringung in den Staat der Zulassung mangels Entledigungsabsicht zulässig ist und keine grenzüberschreitende Abfallverbringung darstellt, falls nicht ein öff Interesse an der Behandlung als Abfall besteht.²⁸⁾

C. Erkenntnis VwGH 2013/07/0032

In dieser grundlegenden Entscheidung v 25. 7. 2013 hat der VwGH über eine Beschwerde gegen einen im Instanzenzug ergangenen Feststellungsbescheid gem § 6 Abs 1 AWG entschieden. Im Verwaltungsverfahren hatte die Beschwerdeführerin, die Abfallsammlerin und -verwerterin ist, einen Feststellungsantrag auf Prüfung der Abfalleigenschaft von vier Gebrauchtfahrzeugen gestellt.

In der Begründung des Erk, mit dem die Einstufung von drei Fahrzeugen als Abfall bestätigt wurde, hat der VwGH einerseits auf die von einem SV zu treffenden Feststellungen über den notwendigen Aufwand verwiesen, um das Kfz wieder in einen zulassungsfähigen Zustand zu bringen, und andererseits die Anlaufstellen-Leitlinien Nr 9 herangezogen, die die „gemeinsame Auffassung aller Mitgliedstaaten zur Frage, wie die Verordnung (EG) Nr 1013/2006 betreffend die Verbringung von Altfahrzeugen auszulegen ist, darstellen“. Durch diesen Verweis auf die Leitlinien bestätigt der VwGH, dass Vollzugsbehörden sie als Interpretationshilfe heranziehen können.

Mit Bezugnahme auf ein eingeholtes **Amtssachverständigengutachten** eines Kfz-SV führt der VwGH

weilers aus, dass ein **reparierbarer Gebrauchtwagen** nicht gegeben ist, wenn „die Wiederherstellungskosten und die Reparaturkosten, die notwendig sind, um das Fahrzeug in einen zulassungsfähigen Zustand zu bringen, unverhältnismäßig hoch den Zeitwert überschreiten“.

Besonders wichtig erscheint die Aussage, dass bei der Beurteilung der Abfalleigenschaft die Bestimmungen im Versandstaat (aktueller Standort) maßgeblich sind, weil „für die Klärung der Frage, ob eine Sache im österreichischen Recht als Abfall zu qualifizieren ist oder nicht, die nationalen und europarechtlichen Rechtsgrundlagen heranzuziehen sind“.

Eine Abfalleigenschaft wird seitens des VwGH in der Entscheidung somit dann als vorliegend beurteilt, wenn die Wiederherstellungs- und Reparaturkosten den Zeitwert unverhältnismäßig hoch überschreiten, wobei bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit nationale Standards des Fahrzeugstandorts (Österreich) maßgeblich sind. Solange sich das Kfz in Österreich befindet und nicht wieder einer bestimmungsgemäßen Verwendung zugeführt wird, ist es daher bei einer Abfallverbringung über die Grenze in der EU-AbfallverbringungsVO grundsätzlich noch immer als gefährlicher Abfall einzustufen. Das vom Beschwerdeführer im Verfahren beim VwGH vorgebrachte Argument, das Kfz solle im Ausland nur im „innerbetrieblichen Verkehr“ eingesetzt werden und müsse daher nicht die in Österreich notwendige Verkehrs- und Betriebssicherheit aufweisen, hat der VwGH ausdrücklich verworfen. Hingegen räumte er ein, dass der Abfallbesitzer nachweisen könnte, dass das gegenständliche Fahrzeug durch Reparaturen in nicht unwirtschaftlicher Weise für seinen ursprünglichen Zweck nutzbar gemacht werden könnte.

Der AmtsSV in dem dem VwGH vorliegenden Verfahren hat in seinem Gutachten zur Beurteilung der Wiederherstellbarkeit weder die Zeitwerte noch die Höhe der Reparaturkosten ermittelt bzw dargestellt. Auf eine diesbezügliche Kritik der Beschwerdeführerin führte der VwGH aus, dass es nicht erforderlich sei, genaue zahlenmäßige Beträge für die Beurteilung der Unwirtschaftlichkeit der Wiederherstellung zu nennen, es würden Hinweise auf das durch die Kilometerleistung bestimmbare höhere Alter des Fahrzeugs und einzelne massive Beschädigungen bzw Mängel ausreichen. Angesichts dieser fachkundigen Beurteilung hätte es eines entsprechenden Nachweises durch den Abfallbesitzer bedurft.

D. Erlass zur Altfahrzeugeverordnung 2015

Aufgrund der dargestellten VwGH-Entscheidung ergaben sich für den Vollzug, aber auch für den Abfallbesitzer neue Fragestellungen, auf die das BMLFUW in einem am 1. 4. 2015 ausgesandten Erlass zur Altfahrzeugeverordnung

25) Vgl Art 22 und 24 AVVO sowie § 71 AWG.

26) Siehe näher § 73 AWG sowie zu den Pflichten des Abfallbesitzers §§ 15 ff AWG (dazu oben B.1., insb bei FN 15).

27) Erlass des BMLFUW v 13. 3. 2013 hinsichtlich Festsetzung von nicht unerheblichen Mengenschwellen.

28) Vgl Verweis auf Seite 15 im Handbuch zu Kap 8.2 des Bundesabfallwirtschaftsplans 2011, abrufbar unter www.bundesabfallwirtschaftsplan.at

geV eingeht. Damit verliert der bisherige Erlass zur AltfahrzeugeV aus dem Jahr 2006 seine Wirksamkeit.

Im aktuellen Erlass wird unterschieden zwischen der **Beurteilung der Abfalleigenschaft** durch Kontrollbehörden und der Nachweisführung des Abfallbesitzers. Seitens der Kontrollbehörden kann laut P 1.1 des Erlasses die Beurteilung der Abfalleigenschaft im Hinblick auf die Reparaturwürdigkeit nach Maßgabe des Einzelfalls durch einen abfalltechnischen oder kfz-technischen AmtsSV oder durch geschulte Vollzugsorgane des öff Sicherheitsdienstes und des Zolls erfolgen, wobei für die Beurteilung der Reparaturwürdigkeit jener Staat maßgeblich ist, in welchem sich das Altfahrzeug zum Zeitpunkt der Beurteilung der Abfalleigenschaft befindet.

In P 1.2 wird die **Nachweisführung des Abfallbesitzers**, auch schon teilweise im Hinblick auf die nach der AbfallverbringungsVO ab 1. 1. 2016 geltende Beweislastumkehr, definiert. Als Nachweis, dass die Abfalleigenschaft nicht vorliegt, ist ein Gutachten gem § 57 a KFG, ein Gutachten eines kfz-technischen SV bzw eines gerichtlich beeedeten SV der Nomenklatur 17.11 (Kfz-Reparaturen, Havarieschäden, Bewertung) gem SDG erforderlich. Weiters wird darauf hingewiesen, dass zur gutachterlichen Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug im Hinblick auf die Reparaturfähigkeit in Österreich auch ein Kfz-Abfallprüftool (zB abrufbar unter www.autopreisspiegel.at) als Hilfsmittel für SV und Fachwerkstätten herangezogen werden kann; auf dieses Abfallprüftool wird im Abschn F näher eingegangen. Schließlich wird darauf hingewiesen, dass bei der abfallrechtlichen Kostenberechnung zur Beurteilung der Reparaturfähigkeit zumindest die Kosten für Nachbauteile und kostengünstige Reparaturkosten in inländischen Werkstätten im Rahmen der Berechnung des objektiven Minderwerts heranzuziehen sind. Ausnahmen wurden im Erlass bei Old- und Youngtimern vorgesehen.

In P 2 werden die sich aus der AltfahrzeugeV ergebenden Verbote bzw Beschränkungen bei der **grenzüberschreitenden Verbringung** von Altfahrzeugen behandelt. Neben der Beweislastumkehr ab 1. 1. 2016 wird auch darauf hingewiesen, dass für Altfahrzeuge wegen des Verlustes der Fahrzeugeigenschaft § 12 NoVAG 1991 nicht mehr anwendbar ist, mit der Konsequenz, dass bei einer Verbringung solcher Fahrzeuge ins Ausland eine NoVA-Vergütung auch nicht mehr möglich ist. Fraglich bleibt, wie dies von den Finanzbehörden exekutiert werden kann, zumal die Auszahlung der NoVA im Exportfall derzeit ohne Gutachten, zu meist allein aufgrund einer vorgelegten Faktura, erfolgt.

In P 4.1 werden die **Pflichten des Halters** von Altfahrzeugen determiniert. Der Halter hat sich vor Übergabe zu vergewissern, dass der Übernehmer entweder über eine für die Sammlung oder Behandlung von Altfahrzeugen entsprechende Erlaubnis nach § 24 a AWG 2002 verfügt oder es sich beim Übernehmer um einen erlaubnisfreien Rücknehmer handelt. Unter www.edm.gv.at kann eine Liste möglicher Übernehmer mit einer Erlaubnis nach § 24 a AWG 2002 abgerufen werden. Dem Halter oder Eigentümer eines Altfahrzeugs ist bei der Übergabe eines Altfahrzeugs

an einen Berechtigten ein Verwertungsnachweis nach § 11 Abs 3 AltfahrzeugeV iVm § 43 Abs 1 a KFG auszustellen, dessen Vorlage bei der endgültigen Abmeldung eines Altfahrzeugs bei einer Zulassungsstelle zwingend vorgeschrieben ist. Problematisch ist diese Regelung deshalb, da in der Praxis die Abmeldung zu meist vor der Abgabe an einen Verwerter erfolgt und zu diesem Zeitpunkt im Regelfall noch kein Verwertungsnachweis vorliegt.

Fahrzeughändler bzw auch Werkstätten treffen die unter § 15 Abs 5 a AWG 2002 normierten Verpflichtungen zur Übergabe des Altfahrzeugs an einen befugten Abfallsammler oder -behandler unter expliziter Beauftragung der vollständigen umweltgerechten Behandlung ebenso. Eine Ausnahme besteht für diese Gruppe nur dann, wenn Fahrzeuge als Gebrauchtfahrzeuge übernommen werden und dann innerbetrieblich zu Abfall werden; in diesem Fall kommt die Ausnahme des § 24 a Abs 2 Z 1 AWG 2002 zum Tragen, wonach der Erlaubnispflicht nicht Personen unterliegen, die ausschließlich im eigenen Betrieb anfallende Abfälle behandeln.

In P 4.3 wird schließlich auch die **Vorgehensweise der Kfz-Versicherungen** in Bezug auf Altfahrzeuge geregelt. Wenn die Abfalleigenschaft erfüllt ist, darf der Versicherer bei der Ermittlung des Wrackwerts (zB über eine „Wrackbörse“) nur zur Sammlung und/oder Behandlung von Altfahrzeugen berechnete Bieter nach § 24 a AWG 2002 dem Eigentümer des Altfahrzeugs als potentielle Käufer vorschlagen, weil der Geschädigte nur solche Angebote bei der Restwertermittlung akzeptieren muss, nach deren Inhalt ihn keine weiteren Aufwendungen und Risiken treffen.²⁹⁾

E. Auswirkungen auf die Restwertermittlung in der Schadensregulierung

Wenn im Schadensfall die Reparaturkosten in einer Fachwerkstätte den Wiederbeschaffungswert um mehr als 10% übersteigen³⁰⁾ und der Geschädigte von seinem Recht, bis zu einer Tunlichkeitsgrenze von ca 110% in einer Fachwerkstätte reparieren lassen zu können, nicht Gebrauch macht bzw die Tunlichkeitsgrenze überschritten wurde, dann liegt im Regelfall ein wirtschaftlicher Totalschaden vor.³¹⁾ Der erlittene Schaden besteht in diesem Fall in der Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert des unbeschädigten Fahrzeugs und dem Verkaufswert (Restwert bzw Händler-einkaufswert) des beschädigten Fahrzeugs.³²⁾ Die Übergabe für den kfz-technischen SV besteht daher im To-

29) Vgl etwa OGH 14. 3. 2013, 2 Ob 18/13f ZVR 2013/126 (*Ch. Huber*); sog „Silbertablett-Angebote“.

30) Ab welchem Prozentsatz des Überschreitens des Wiederbeschaffungswerts Untunlichkeit der Naturalrestitution gem § 1323 ABGB gegeben ist, wird in der schadenersatzrechtlichen Rsp nicht mit einer starren Grenze festgelegt (vgl OGH 8 Ob 197/76 ZVR 1977, 210; RIS-Justiz RS0030487 [T 6]), jedoch werden Überschreitungen bis 10% regelmäßig toleriert (*Danzl* in KBB⁴ § 1323 Rz 7 mwN; vgl zuletzt etwa 2 Ob 162/06x ZVR 2008/45 = EvBl 2007/108 [9,4%]), solche von mehr als 20% nicht (OGH 2 Ob 190/79; 2 Ob 117/83).

31) Eine Ausnahme stellt der sog „unechte Totalschaden“ (vgl hiezu OGH 2 Ob 158/07k SZ 2008/91 = ZVR 2008/227 [*Ch. Huber*] = JBl 2009, 39) dar, der aber hier mangels abfallrechtlicher Relevanz nicht näher betrachtet wird.

32) *Pfeffer/Sacher in Fucik* ua (Hrsg), Handbuch des Verkehrsunfalls II² (2008) Rz 281 f.

talschadensfall darin, eine Schätzung des Wiederbeschaffungswerts und des Restwerts vorzunehmen; bei beiden Wertbestimmungen sind allfällige Vorschäden entsprechend zu berücksichtigen.³³⁾

Die Schätzung des Wiederbeschaffungswerts sollte lege artis durch eine Orientierung an Verkaufspreisen von vergleichbaren Fahrzeugen am inländischen Gebrauchtwagenmarkt mittels Marktbeobachtungstools wie zB der Software „Autopreisspiegel“ erfolgen.³⁴⁾ Um einen repräsentativen Wert iS des geforderten Durchschnittspreises ermitteln zu können, müssen stets mehrere in Alter und Zustand vergleichbare Fahrzeuge als Bewertungsbasis iS einer umfassenden Analyse des Marktes herangezogen werden. Listen-Bewertungssysteme, die im Wesentlichen mit idealisierten Abwertungs- bzw Restwertkurven arbeiten (zB Euro-tax-Listen, DAT-Listen), sind aus SV-Sicht nicht mehr zeitgemäß, da sie die dynamischen Marktbewegungen nicht zufriedenstellend abbilden und daher marktferne Werte generieren können.³⁵⁾

Die Ermittlung des Restwerts kann entweder durch die Einholung von konkreten Kaufangeboten oder mithilfe von kalkulatorischen Methoden, zB mit der „Top-Down-Methode“,³⁶⁾ erfolgen. In der Regulierungspraxis ist zu beobachten, dass die Versicherung des Schädigers das beschädigte Fahrzeug im Totalschadensfall samt kfz-technischem Gutachten und Fotos auf eine Internetplattform (Wrackbörse) stellt und dadurch konkrete Angebote von registrierten Fahrzeughändlern einholt. Der Schadensabrechnung wird dann im Regelfall das höchste Gebot zugrunde gelegt und dem Geschädigten werden die Kontaktdaten des Meistbieters mitgeteilt. Der Geschädigte hat anschließend die Möglichkeit, sein beschädigtes Fahrzeug dem genannten Händler direkt zu verkaufen; wenn er das nicht tut, dann wird ihm das Höchstgebot angerechnet und er erhält – unter der Voraussetzung eines Alleinverschuldens des Schädigers – als Entschädigungsbetrag die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und dem höchsten Wrackangebot ausbezahlt.³⁷⁾

Wenn ein beschädigtes Fahrzeug Abfall iS des AWG darstellt und damit der AltfahrzeugeV unterliegt, knüpfen sich daran zahlreiche – oben dargestellte – Rechtsfolgen, insb Pflichten für den Abfallbesitzer, für den Käufer, für den Sammler und Verwerter bzw für den Exporteur, und es sind diese Pflichten bei der Schadensregulierung auch von den Versicherungsunternehmen zu beachten, worauf der Erlass zur AltfahrzeugeV vom April 2015 ausdrücklich hinweist.³⁸⁾ Es ist davon auszugehen, dass Leasingbanken und Fuhrparkverwalter, die ebenfalls Fahrzeuge über Internetplattformen anbieten, diesen Vorschriften gleichermaßen unterliegen.

Allerdings kann das Vorliegen eines wirtschaftlichen Totalschadens iS des Haftpflicht- und Versicherungsrechts nicht mit dem Vorliegen von Abfall gleichgestellt werden. Der Verwaltungsgerichtshof hat sich in seinem grundsätzlichen Erkenntnis v 25. 7. 2013, 2013/07/0032, nicht im Einzelnen mit dem notwendigen Ausmaß des Überschreitens des Zeitwertes durch die Reparaturkosten auseinandergesetzt. Dem Erkenntnis kann insb entnommen werden, dass als Basis der Beurteilung grundsätzlich die Reparaturkosten im Versand-Mitgliedstaat (dh in dem Staat, in dem sich

das Kfz befindet) dienen und dass die Reparierbarkeit des konkreten Fahrzeugs unter Berücksichtigung aller Umstände aufgrund objektiver Kriterien anzunehmen sein und gegebenenfalls auch nachgewiesen werden muss. Die zur (Wieder-)Erlangung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Kfz notwendigen Reparaturkosten dürfen nach dem VwGH den Zeitwert nicht „unverhältnismäßig hoch“ überschreiten.³⁹⁾

Der Fahrzeugbesitzer wird daher zunächst prüfen müssen, ob ein Altfahrzeug vorliegt, wobei er diese Frage wahrscheinlich selbst nicht abschließend beurteilen kann und sich der Hilfe eines kfz-technischen SV oder eines Kfz-Fachbetriebs bedienen muss. Wenn es um eine Schadensregulierung mit Versicherungsbeteiligung geht, dann ist davon auszugehen, dass der beauftragte SV im Zuge der normalen Schadensermittlung auch die Abfallprüfung durchführen und den Fahrzeugbesitzer dann entsprechend informieren bzw ihm die entsprechende Bescheinigung überreichen wird.⁴⁰⁾ In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass für die Abfalleigenschaft über das Nichtvorliegen einer voraussichtlichen bestimmungsgemäßen Verwendung hinausgehend idR auch ein Entledigungswillen des Fahrzeugbesitzers vorliegen muss, weshalb die faktische Abfalleigenschaft dann eigentlich erst im Fall einer Entledigungsabsicht eintritt. Die Werkstatt bzw der SV kann daher lediglich das Vorliegen entweder eines Gebrauchtfahrzeugs (Nichtabfall) oder eines „latenten“ Abfalls beurteilen.

Wenn eine latente Abfalleigenschaft vorliegt, dann wird es sich im Normalfall um ein nicht von Betriebsflüssigkeiten entfrachtetes Wrack handeln, dh es wird im Fall einer Entledigungsabsicht einen gefährlichen Abfall darstellen.

Nach einem Unfall wird daher in Hinkunft sowohl im Haftpflicht- als auch im Kaskoversicherungsfall eine Abfallprüfung des Wracks durch einen kfz-technischen SV unerlässlich sein, erst danach kann der Geschädigte – konform mit dem Abfallregime – seine Dispositionen hinsichtlich des Wracks treffen. In der außergerichtlichen Schadensregulierungspraxis ist zu empfehlen, dass der von der Versicherung oder vom

33) *Enthofer/Freitag/Pfeffer*, Berücksichtigung von Vorschäden bei der Bemessung von Kfz-Schäden, ZVR 2014, 43 ff.

34) *Ottlyk/Gwercher/Pfeffer*, Wertbegriffe und aktuelle Methoden der Fahrzeugbewertung, in FS 100 Jahre SV-Hauptverband 465 ff.

35) Dazu *Nagl/Riautschnig/Gwercher*, Merkantile Wertminderung – Eine nicht unfallanalytische Problemstellung, ZVR 2011, 385 ff und *Ottlyk/Gwercher/Pfeffer*, Wertbegriffe und aktuelle Methoden der Fahrzeugbewertung, in FS 100 Jahre SV-Hauptverband 466 ff.

36) *Pfeffer/Ottlyk*, Die rechnergestützte Ermittlung von Kfz-Restwerten und Ansprüchen aus Kfz-Gewährleistungen, ZVR 2008, 454 f.

37) Die Frage, wie der Restwert zu ermitteln ist bzw ob sich der Geschädigte das Höchstgebot aus den Wrackbörsen anrechnen lassen muss, ist eine Rechtsfrage, die die Gerichte zu beurteilen haben. Siehe dazu *Ch. Huber*, Die Kfz-Schadensregulierung in Österreich und Deutschland, ZVR 2008, 532 ff sowie *Ottlyk/Gwercher/Pfeffer*, Wertbegriffe und aktuelle Methoden der Fahrzeugbewertung, in FS 100 Jahre SV-Hauptverband 465 ff, sowie *Karner*, Sachschadenersatz in Österreich, ZVR 2010, 476 (480). Siehe dazu auch schon oben FN 29 mwH.

38) Siehe oben D. (zu P 4.3 des Erlasses).

39) Zur Beurteilung unter Heranziehung eines Kfz-Abfallprüftools s näher unten F.

40) Wenn das zu prüfende Fahrzeug vor dem Schadenseintritt eine gültige § 57 a KFG-Plakette aufgewiesen hat, dann wird im Regelfall davon auszugehen sein, dass es der Verkehrssicherheit entspricht; eine § 57 a KFG-Prüfung wird in diesem Fall nur hinsichtlich der vom Schadensereignis betroffenen Baugruppen erforderlich sein.

Geschädigten beauftragte SV im Zuge der Schadensfeststellung eine Kfz-Abfallprüfung durchführt und dem Geschädigten dann das Vorliegen einer allfälligen latenten Abfalleigenschaft mitteilt. Darüber hinaus muss die Versicherung im Hinblick auf die Vorgaben des dargestellten Erlasses zur AltfahrzeugeV beim Anbieten des beschädigten Fahrzeugs in einer Restwertbörse darauf achten, dass nur § 24a AWG-berechtigte Unternehmen mitbieten dürfen.

Kfz, die nach durchgeführter Abfallprüfung keine Altfahrzeuge iS des AWG darstellen, sind von den umfassenden Übergabe- und Exportbeschränkungen nicht betroffen; sie können wie bisher als reparierbares Gebrauchtfahrzeug an normale Händler oder auch an Privatpersonen verkauft, exportiert bzw im In- oder Ausland repariert werden; auch in den Wrackbörsen können sie grundsätzlich an nicht § 24a AWG-berechtigte Interessenten angeboten werden.

F. Abfallprüftool zur Beurteilung der bestimmungsgemäßen Wiederverwendung als Kfz

Bei der Beurteilung der voraussichtlich bestimmungsgemäßen Wiederverwendung handelt es sich um eine SV-Frage, die der kfz-technische SV im Zuge seines Schadengutachtens mit beantworten muss, wobei er dabei die österr Marktverhältnisse zugrunde legen muss.

Obwohl der VwGH in der Entscheidung 2013/07/0032 zur Beurteilung der Reparaturfähigkeit durch die Kontrollbehörden die Ermittlung genauer Beträge grundsätzlich für nicht erforderlich erachtet hat, ist es iS einer Nachvollziehbarkeit der Wirtschaftlichkeitsbeurteilung als Beweismittel im Zuge der normierten Nachweisführung des (möglichen) Abfallbesitzers aus SV-Sicht sinnvoll, zahlenmäßige Bestimmungen des Wertes und des Wiederherstellungsaufwandes vorzunehmen und daraus logische Schlüsse hinsichtlich Reparaturfähigkeit ziehen zu können.⁴¹⁾

Bei der „**abfallrechtlichen Kalkulation**“ muss das Ziel der Reparatur im Auge behalten werden, nämlich die Herstellung oder Aufrechterhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des beschädigten Kfz. Denn nur dann, wenn das Unfallfahrzeug wieder seinem bestimmungsgemäßen Gebrauch als Kfz zugeführt werden kann und auch objektiv nachvollziehbar damit zu rechnen ist, dass die der Kalkulation zugrunde liegenden Reparaturen durchgeführt werden (um den verkehrs- und betriebssicheren Zustand herzustellen), kann eine Verneinung der Abfalleigenschaft erfolgen.

Um sicherzugehen, dass das Unfall-Kfz keinen Abfall darstellt, muss der Geschädigte, der sein Kfz nach einem Unfall nicht selbst reparieren lassen möchte, sondern es einem Dritten überlässt (verkauft), somit eine Kalkulation vorliegen haben, aufgrund deren er nach objektiven nachvollziehbaren Kriterien davon ausgehen kann, dass das Kfz durch den Dritten wieder repariert wird und zulassungsfähig bleibt und auch bestimmungsgemäß (zum Verkehr auf öff Straßen) gebraucht werden wird. Nur wenn dies feststeht, kann er das Kfz in unrepariertem Zustand an den Dritten veräußern, ohne dass eine Entledigungsabsicht oder

die Verwirklichung des objektiven Abfallbegriffs anzunehmen ist. Wird das Fahrzeug „als Wrack“ um den sog Restwert („Wrackwert“) über eine Wrackbörse verkauft, so ist es nur dann kein Abfall, wenn die Reparaturwürdigkeit des Kfz durch objektiv nachvollziehbare Beweismittel feststeht.

Zur Hilfestellung und zur Unterstützung einer einheitlichen und nachvollziehbaren Vorgangsweise wurde von unabhängigen Gerichts-SV eine **Berechnungsformel zur Kfz-Abfallprüfung (Kfz-Abfallprüftool)** entwickelt. Auf Grundlage der in die Formel eingegebenen fahrzeugspezifischen Daten, wie zB Wert und Reparaturkosten, kann damit eine fachliche Beurteilung dahingehend vorgenommen werden, ob das gegenständliche Fahrzeug in einer wirtschaftlichen Weise wieder für seinen ursprünglichen Zweck nutzbar gemacht werden kann, dh ob eine bestimmungsgemäße Verwendung als Kfz voraussichtlich wieder erfolgen wird oder nicht. Dabei handelt es sich um eine Ex-ante-Betrachtung im **objektiv-abstrakten** Sinn. Der SV hat aufgrund seiner Fach- und Marktkenntnisse zu beurteilen, ob das beschädigte Fahrzeug unter Zugrundelegung von normalen, durchschnittlichen österr Marktverhältnissen voraussichtlich noch einmal instand gesetzt werden wird oder nicht; von dieser Beurteilung hängt dann letztlich die (latente) Abfalleigenschaft ab.

Der Algorithmus des Prüftools berücksichtigt folgende Fälle:

1. Wenn das zu beurteilende Kfz § 57a KFG-tauglich, dh verkehrs- und betriebssicher ist, dann steht es in einer bestimmungsgemäßen Verwendung, es handelt sich um ein betriebsbereites Gebrauchtfahrzeug und damit um keinen Abfall. Im Programm erfolgt eine entsprechende Meldung, dass kein Abfall iS des AWG vorliegt.

2. Wenn das Fahrzeug ein Oldtimer ist, dann liegt gem § 2 Z 2 AltfahrzeugeV, unabhängig vom Zustand und unabhängig vom Schadensausmaß, kein Abfall vor. Wenn die Software ein Alter über 30 Jahre erkennt, dann wird der User gefragt, ob das Fahrzeug in der approbierten Liste für historische Fahrzeuge gem § 2 Abs 2 Z 43 KFG eingetragen ist – wenn ja, dann scheidet die Abfalleigenschaft aus.

3. Wenn das Fahrzeugalter zwischen 15 und 30 Jahren liegt, dann wird der User gefragt, ob allenfalls ein Youngtimer iS des Erlasses zur AltfahrzeugeV 2015 vorliegt. Wenn das der Fall ist, dann tritt die Abfalleigenschaft ebenfalls nicht ein. Wenn das Fahrzeug kein Youngtimer ist, dann wird es der normalen Abfallprüfung gem P 4. unterzogen.

4. Wenn das Kfz nicht § 57a KFG-tauglich ist, dann unterscheidet die Software zwei Beurteilungsfälle:

a) Normales Kfz (Verschleißverhältnis > 25%)

Unter dem Verschleißverhältnis versteht man den Quotient aus dem Wiederbeschaffungswert und dem

41) Im Anhang 1 zum Erlass zur AltfahrzeugeV 2015 wird ein Bescheinigungsfomular zur Verfügung gestellt, das vom Kfz-Betrieb oder von kfz-technischen SV ausgefüllt werden kann; alternativ oder ergänzend dazu kann auch die Bescheinigung aus dem Abfall-Prüftool verwendet werden, die eine wesentlich bessere Nachvollziehbarkeit gewährleistet und gerade für die Nachweispflicht des Abfallbesitzers zu empfehlen ist.

Neupreis, er stellt ein Maß für den Abnutzungs- bzw Verschleißgrad eines Kfz dar. In Abbildung der realen Marktverhältnisse wird bei einem Verschleiß von unter 25% ein Verkauf des beschädigten Kfz an einen potentiellen Interessenten angenommen, der das Fahrzeug kostensparend instand setzen und dabei auch noch einen Gewinn erwirtschaften kann.

Die **Wirtschaftlichkeitsgrenze** zwischen Instandsetzung und Altfahrzeug ergibt sich in diesem Fall folgendermaßen:

Gesamtaufwand < als der Wiederbeschaffungswert abzüglich einer allfälligen merkantilen Wertminderung

Gesamtaufwand = reduzierte Gesamt-Reparaturkosten + Schrottwert + Mindest-Verdienstspanne

Die reduzierten Reparaturkosten werden unter Anwendung von marktgerechten Rabatffaktoren aus den Reparaturkosten in einer Fachwerkstätte errechnet, wie das im Wesentlichen auch bei der Ermittlung des objektiven Minderwerts erfolgt. Die Mindesthändler-spanne wird vom Programm als %-Satz vom Wiederbeschaffungswert festgesetzt. Als Schrottwert werden defaultmäßig € 100,- hinterlegt; dieser Betrag kann, ebenso wie die Rabatffaktoren, vom User innerhalb bestimmter Grenzen verändert werden. Wichtig ist allerdings, dass die Rabatffaktoren in einer realistischen, marktkonformen Höhe angenommen werden. Bspw wäre es ein schwerer Fehler, bei einem jungen Fahrzeug der Marke Lexus bei den Ersatzteilen einen Rabatffaktor von über 10% anzunehmen, zumal bei solchen Fahrzeugen keine Nachbau- und kaum Gebrauchtteile am Markt angeboten werden.

Die angemessene Mindest-Verdienstspanne wird vom Programm als %-Satz vom Wiederbeschaffungswert vorgegeben. Das Verschleißverhältnis kann in Ausnahmefällen in einem Bereich von 20 – 30% variiert werden, defaultmäßig sind 25% vorgegeben.

b) Stark abgenutztes Fahrzeug (Verschleißverhältnis < 25%)

Bei stark abgenutzten bzw alten Fahrzeugen geht es im Regelfall nur noch um die Erhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit, optische Schäden spielen hier nur mehr eine untergeordnete Rolle. Zudem werden solche Fahrzeuge im Regelfall nicht mehr verkauft, da der Gewinnanreiz für potentielle Wiederinstandsetzer zu gering ist.

In Abbildung der realen Marktverhältnisse wird daher bei derartig stark abgenutzten Fahrzeugen angenommen, dass es hier infolge der niedrigen Gewinnaussichten zu keinem Verkauf mehr kommt. In solchen Fällen prüft vielmehr der Fahrzeugbesitzer selbst, ob eine Instandsetzung der § 57a-relevanten Schäden für ein Weiterfahren für ihn noch wirtschaftlich ist. Bei der Wirtschaftlichkeitsbeurteilung dürfen daher in diesem Fall nur die § 57 a KFG-relevanten Reparaturkosten berücksichtigt werden, die dann zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit mit dem Marktwert⁴²⁾ verglichen werden. Bei diesen Fahrzeugen wird bei der Wirtschaftlichkeitsprüfung weder eine Händlerspanne noch ein Schrottwert berücksichtigt; die optischen Schäden werden vernachlässigt, weil sie bei derartigen

Fahrzeugen keinen relevanten wertbildenden Einfluss mehr haben.

Wirtschaftlichkeitsgrenze zwischen Instandsetzung und Altfahrzeug (Teilverwertung bzw stoffliche Verwertung):

Wenn die reduzierten § 57 a KFG-relevanten Reparaturkosten < als der Marktwert (Mittelwert) sind.

Wenn eine **latente Abfalleigenschaft** gegeben ist, dann ist vom User auf der Grundlage seiner Befundergebnisse zu erfassen, ob es sich um ein nicht entfrachtetes oder um ein entfrachtetes Altfahrzeug handelt – je nachdem liegt gefährlicher oder nicht gefährlicher latenter Abfall vor. Die konkrete Abfalleigenschaft kann erst durch den (zusätzlichen) Entledigungswillen des Besitzers (subjektiver Abfallbegriff) oder durch eine konkrete Gefährdung von Umwelt oder Gesundheit, zB durch nicht sachgemäße Lagerung (objektiver Abfallbegriff), eintreten; das ist auch der Grund, warum in der Bescheinigung lediglich das Vorliegen von „latentem“ Abfall fachkundig bestätigt wird.

Die Einbeziehung der gesamten Reparaturkosten in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bei jüngeren Fahrzeugen ist aus kfz-technischer Sicht erforderlich, da es in Österreich nicht marktüblich ist, dass derartige Fahrzeuge nur teilrepariert im Straßenverkehr verwendet werden. Bspw gibt es keine Fahrzeuge in einem Altersbereich von 1 – 6 Jahren, die nach einem schweren Unfallschaden nur im Hinblick auf die Erlangung der Verkehrssicherheit wiederhergestellt werden und unlackiert, ohne Korrosionsschutz bzw mit gravierenden verbliebenen optischen Schäden verwendet werden. Darüber hinaus würde die Trennung von verkehrs- und nicht verkehrssicherheitsrelevanten Schäden in der SV-Praxis einen enormen Aufwand bedeuten, zumal in den einschlägigen Kalkulationsprogrammen in den vorgegebenen Reparaturleistungen sicherheitsrelevante und optische Arbeitsleistungen in den Verbundzeiten als Einheit kalkuliert sind; eine exakte Trennung wäre hier mit wirtschaftlichen Mitteln gar nicht möglich. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die differenzierte Vorgangsweise in der Abfallprüfformel auch durch die Vorgaben des Erlasses 2015 gedeckt ist, zumal im P 1.2 desselben darauf hingewiesen wird, dass bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung **jedenfalls** jene Reparaturen maßgeblich sind, die notwendig sind, um das Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher zu machen, sodass es auch in Österreich zulassungsfähig ist.

Die Formel zur Kfz-Abfallprüfung wurde in das Programm „Autopreisspiegel“ integriert und kann so von Kfz-SV bzw von Werkstätten benutzt werden; sie ist urheberrechtlich geschützt. Im aktuellen Erlass des BMLFUW zur AltfahrzeugeV vom April 2015 wird auf die Verwendung des gegenständlichen Kfz-Abfallprüftools, abrufbar unter www.autopreisspiegel.at, zur gutachterlichen Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug im Hinblick auf die Reparaturfähigkeit in Österreich beispielhaft hingewiesen. →

42) Unter dem Marktwert ist der Mittelwert zwischen dem Händlereinkaufs- und dem Händlerverkaufswert zu verstehen; ordentlicher gemeiner Preis, den eine Sache zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort hat (§§ 304 ff ABGB). Er kommt beim Kauf zwischen Privaten zum Tragen.

Nach Erfassung von Nationalcode, Erstzulassung und Unfallzeitpunkt kann zunächst der Wiederbeschaffungswert ermittelt und in die Berechnung übernommen werden. Danach erfolgen die Eingabe der Reparaturkosten, die Auswahl der Rabatffaktoren sowie die Berechnung einer allfälligen merkantilen Wertminderung, wahlweise mit der „Salzburger Formel“⁴³⁾ oder mit der Versicherungsverbandsformel.⁴⁴⁾ Nach der Berechnung mit dem dargestellten Algorithmus werden

die wichtigsten Rechenschritte und Ergebnisse im Ausgabefeld dargestellt und es wird darauf hingewiesen, ob es aus SV-Sicht zu einer voraussichtlichen Wiederherstellung kommen wird oder ob eine latente Abfalleigenschaft anzunehmen ist.

43) A. Kodek/Ottlyk/Pfeffer, Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286 ff.
44) Schedl, Wertminderung und deren Berechnung, ZVR 1981, 321 ff.

→ In Kürze

Aufgrund einer VwGH-Entscheidung zur Abfalleigenschaft wurde der Erlass zur AltfahrzeugeV vom BMLFUW im April 2015 neu gefasst. Da mit der Abfalleigenschaft eines Autowracks zahlreiche Rechtsfolgen verbunden sind, ergeben sich dadurch auch Auswirkungen auf die Restwertermittlung im Totalschadensfall eines Kfz. Eine abfallrechtliche Prüfung von beschädigten Kfz im Zuge der Schadensabwicklung ist nunmehr unumgänglich. Als Hilfsmittel steht dem Kfz-SV eine neue Formel zur Verfügung, mit der die Abgrenzung zwischen Kfz und (latentem) Abfall nachvollziehbar vorgenommen werden kann.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Dr. Wolfgang Berger ist Rechtsanwalt in Wien und Partner der HASLINGER NAGELE Rechtsanwälte GmbH. Er war von 2002 bis 2008 Richter des VwGH.
Kontaktadresse: Mülker Bastei 5, 1010 Wien.
E-Mail: wolfgang.berger@haslinger-nagele.com

Dr. Wolfgang Pfeffer ist Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Kfz-Reparaturen, Havarie-schäden und Kfz-Bewertungen sowie für Unfallanalyse.
Kontaktadresse: Lerchenfelder Straße 121/11, 1070 Wien.
E-Mail: dr.pfeffer@chello.at

Von denselben Autoren erschienen:

Berger/Lindner, Grundzüge des Abfallwirtschaftsrechts, in N. Raschauer/Wessely, Handbuch Umweltrecht² (2010) 696; Bürger/Pfeffer/Rauchecker/Sacher/Wielke, in Fucik ua (Hrsg), Handbuch des Verkehrsunfalls II² (2008); Pfeffer, Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen, SV 2008, 67; Ottlyk/Gwercher/Pfeffer, Wertbeurteilung und aktuelle Methoden der Fahrzeugbewertung, in FS 100 Jahre SV-Hauptverband 465; Enthofer/Freitag/Pfeffer, Berücksichtigung von Vorschäden bei der Bemessung von Kfz-Schäden, ZVR 2014, 43; Pfeffer/Ottlyk, Die rechnergestützte Ermittlung von Kfz-Restwerten und Ansprüchen aus Kfz-Gewährleistungen, ZVR 2008, 454; A. Kodek/Ottlyk/Pfeffer, Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286.

Literatur:

Apathy, Fragen des Ersatzes von Reparaturkosten nach der Beschädigung von Kraftfahrzeugen, ZVR 1981, 256; Hinteregger, Die Berechnung des Kfz-Schadens aus juristischer Perspektive, ZVR 2014, 480; Ch. Huber, Die Kfz-Schadensregulierung in Österreich und Deutschland, ZVR 2008, 532; ders, Totalschadensabrechnung – die Ermittlung des Restwerts aus rechtlicher Sicht, SV 2008, 61; Karner, Sachschadenersatz in Österreich, ZVR 2010, 476; Schlosser/Fucik/Hartl/Ofner, Handbuch des Verkehrsunfalls VI² (2012); Scheichl/Zauner/Berl, AWG 2002, Kurzkommentar (2015); Schnedl, Umweltrecht im Überblick (2012).

