

## **Mitgliederinfo**

### **Erlass zur Altfahrzeugeverordnung**

Der Erlass des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 1.4.2015 verfolgt **zwei Ziele**:

- 1.) Erläuterung der **neuen Rechtslage** zu
  - a.) Abgrenzung Gebrauchtfahrzeug - Altfahrzeug/Abfall
  - b.) Abgrenzung Youngtimer (potentielle Oldtimer) - Altfahrzeug/Abfall
- 2.) Umfassende Darstellung der **bisherigen Rechtslage**.

Vorliegende **Mitgliederinformation** beschränkt sich auf die **Neuerungen**, ergänzt um ein paar Hinweise zur als bekannt vorauszusetzenden Rechtslage beim Umgang mit Altfahrzeugen.

**Auslöser für den Erlass war die Unklarheit darüber, welchen Zustand Gebrauchtfahrzeuge haben müssen, um uneingeschränkt exportiert werden zu können. Die missbräuchliche Praxis, dass „Schrottfahrzeuge“ und „Autowracks“ als Gebrauchtfahrzeuge deklariert werden und dann nach Afrika oder dergleichen exportiert werden, soll abgestellt werden. Solche Wracks gelten als gefährlicher Abfall und sind der Verwertung zuzuführen.** Der Erlass dient den Wirtschaftstreibenden und Vollzugsorganen als Leitfaden und sorgt für die gewünschte Rechtssicherheit.

Die Verbringung von nicht schadstoffentfrachteten **Altfahrzeugen** ins Ausland unterliegt den strengen Auflagen des Abfallrechts und ist genehmigungspflichtig (eventuell bestehen sogar Exportverbote).

Die Ausfuhr von **verkehrs- und betriebssicheren Gebrauchtfahrzeugen** ist uneingeschränkt möglich. Zum Nachweis der Verkehrs- und Betriebssicherheit kann zB. ein positives § 57a Gutachten herangezogen werden.

Für die Ausfuhr von **nicht verkehrs- und betriebssicheren Fahrzeugen** benötigt man zum Nachweis, dass es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt, entweder ein **§ 57a Gutachten** (aus dem die Reparaturwürdigkeit abgeleitet werden kann) oder ein **Gutachten eines** der unten angeführten **Sachverständigen** oder eine inländische **„Bescheinigung über die Reparaturfähigkeit eines Fahrzeugs“** (siehe Anlage).

**Bescheinigung** oder **Gutachten** können von folgenden **Sachverständigen** ausgestellt werden: Meister des Handwerks Kraftfahrzeugtechnik oder Meister des Handwerks Karosseriebau- und Karosserielackiertechnik, Sachverständiger für KFZ-Technik, gerichtlich beeideter und zertifizierter Sachverständiger für Kfz-Reparatur und Havarieschäden (Fachgebiet 17.11).

Für die Beurteilung der **Reparaturwürdigkeit** des schadhafte[n] Fahrzeugs sind jene Reparaturen maßgeblich, die notwendig sind, um das Fahrzeug **verkehrs- und betriebssicher** zu machen, sodass es auch in Österreich zulassungsfähig ist.

Reparaturwürdig heißt, dass „sich der Aufwand lohnt“, das Fahrzeug **in Österreich** herzurichten („abfallrechtliche Kostenberechnung“). Dabei können die **günstigsten Reparaturkosten** in

**inländischen Werkstätten** zum Ansatz gebracht werden unter Verwendung von Nachbau- oder Gebrauchtteilen.

Als Hilfsmittel für die gutachterliche Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug kann auch ein KFZ-Abfallprüftool herangezogen werden (zum Beispiel [www.autopreisspiegel.at](http://www.autopreisspiegel.at)).

Eine Kopie der „Bescheinigung über die Reparaturfähigkeit eines Fahrzeugs“ ist im Betrieb aufzubewahren und ist im Fall von behördlichen Kontrollen die „abfallrechtliche Kostenberechnung“ **nachvollziehbar darzustellen** (zB. durch Fotodokumentation).

Kommt die Beurteilung der Reparaturfähigkeit zum Ergebnis, dass diese nicht mehr gegeben ist, dann darf **keine Bescheinigung ausgestellt** werden und ist das Fahrzeug dem Fahrzeughalter zurückzugeben.

Das Fahrzeug wird erst dann zum **Abfall/Altauto**, wenn sich der Fahrzeughalter davon entledigen will oder wenn öffentliche Interessen beeinträchtigt werden könnten (Gefährdung der Gesundheit, Umweltverschmutzung).

Will der Fahrzeughalter das Fahrzeug loswerden und dem Betrieb überlassen, dann darf die Werkstätte, die im **untergeordneten Umfang** im Nebenrecht zum Reparaturgewerbe mit Fahrzeugen handelt, ohne weitere Behandlungsschritte (zB. Teilentnahme) das Altfahrzeug an einen Sammler/Entsorger übergeben.

Eine Werkstätte ohne Handelstätigkeit darf das Altfahrzeug nur bei Vorliegen einer Sammler- und Behandlererlaubnis übernehmen. Mit dieser § 24a AWG Erlaubnis können auch Behandlungsschritte gesetzt und Teile entnommen werden.

Dem Fahrzeughalter ist ein **Verwertungsnachweis** auszustellen.

Händler und Werkstätten, die Altfahrzeuge übernehmen **und behandeln**, benötigen eine **Sammler- und Behandlererlaubnis** gemäß § 24a AWG.

Wenn ein Fahrzeug nachweislich als Gebrauchtfahrzeug übernommen wird (z.B. Kaufvertrag als Nachweis) und erweist es sich nachher als unverkäuflich, dann fällt es innerbetrieblich als Abfall an. Eine Teiledemontage und Abfallbehandlung an diesem Fahrzeug ist möglich (Ausnahmebestimmung des § 24a Absatz 2 Z1 AWG). Die Verpflichtungen als „**Anfallstelle**“ gemäß AFZ-VO (z.B. Registrierung unter [www.edm.gv.at](http://www.edm.gv.at)) und auch die entsprechenden Aufzeichnungs- und Meldepflichten nach AbfallnachweisVO und AbfallbilanzVO sind zu beachten.

Alle Fahrzeuge, die als **Oldtimer** in der Liste der historischen Kraftfahrzeuge des BM für Verkehr eingetragen sind, sind grundsätzlich kein Altauto/Abfall. Auf eine sachgemäße Lagerung, Transport oder Behandlung ist zu achten, um eine Gesundheitsgefährdung oder Umweltgefährdung zu vermeiden (sonst könnte es zur Abfalleigenschaft führen, s.o.).

„**Youngtimer**“ sind beschädigte Fahrzeuge von großem Seltenheitswert, bei denen der zu erwartende zukünftige Sammlerwert erheblich über deren aktuellen Zeitwert liegt. Zum Nachweis, dass es sich bei einem derartigen Fahrzeug um keinen Abfall handelt, ist ein **Gutachten eines gerichtlich beeideten und zertifizierten SV** für Kfz-Reparatur und Haverieschäden (Fachgebiet 17.11) oder für Historische Fahrzeuge (Fachgebiet 17.47) heranzuziehen.

Sinngemäß gilt das auch für beschädigte Ersatzteile derartiger Fahrzeuge.

Die Regelungen im Detail entnehmen Sie bitte beiliegendem Erlass zur AltfahrzeugeVO vom 1.4.2015.

**Ergänzende Hinweise:**

a.) Ein von einem Versicherungssachverständigen festgestellter „Totalschaden“ ist lediglich für die Abrechnung des Schadenfalls durch die Versicherung von Relevanz und trifft keine Aussage über die Abfalleigenschaft des Fahrzeugs.

b.) Wer verbotenerweise gefährlichen Abfall exportiert, dem droht eine Verwaltungsstrafe von € 850.- bis € 41.200.- . Auch die Kosten der Verwertung und Rückführung nach Österreich sind vom Auftraggeber zu tragen. Bei illegalem Export von mehr als drei Altfahrzeugen ist auch eine gerichtliche Strafbarkeit gegeben.

c.) Ein Sachverständiger, der für ein offensichtlich nicht reparaturfähiges Fahrzeug eine „Bescheinigung über die Reparaturfähigkeit eines Fahrzeugs“ ausstellt, muss damit rechnen, dem Exporteur Schadenersatz leisten zu müssen (die Verwaltungsstrafe und die Kosten der Rückführung und der Verwertung).

d.) Eine NOVA- Vergütung bei Export ist gemäß Erlass des BMF von Oktober 2011 nur für in Österreich zulassungsfähige Fahrzeuge möglich.

e.) Der beiliegende Erlass erhält in der Anlage eine „Übersicht über Meldepflichten nach der Altfahrzeugeverordnung“ und eine „Bescheinigung über die Reparaturfähigkeit eines Fahrzeuges“.

f.) Die beiliegende Tabelle „Definitionen und Verpflichtungen gemäß AFZ-VO“ wurde vom BMLFUW geprüft.

e.) Auf der Homepage des Ministeriums [www.bmlfuw.gv.at/greentec/abfall-ressourcen/altfahrzeuge.html](http://www.bmlfuw.gv.at/greentec/abfall-ressourcen/altfahrzeuge.html) sind weiterführende Informationen verfügbar.

*Bundesinnung der Fahrzeugtechnik, 30.4.2015*