

FORMEL ZUR BEURTEILUNG DER LATENTEN ABFALLEIGENSCHAFT VON KFZ (KFZ-ABFALL-PRÜFTOOL)

Aufgrund eines neuen Erlasses des BMLFUW zur Altfahrzeugeverordnung vom April 2015 muss bei beschädigten bzw. alten Fahrzeugen geprüft werden, ob eine allfällige Abfalleigenschaft vorliegt. Dies ist notwendig, da KFZ-Abfall (Altfahrzeuge) gefährlichen Abfall im Sinne des Abfallwirtschaftsrechts darstellt und - im Gegensatz zu Gebrauchtwagen - nicht mehr exportiert bzw. nur mehr an berechnete Übernehmer (Sammler und Verwerter gem. §24a AWG) übergeben werden darf. Entsprechend den Vorgaben des BMLFUW muss daher fachkundig beurteilt werden, ob die Reparaturkosten den Zeitwert des Unfallfahrzeuges unverhältnismäßig hoch übersteigen bzw. ob eine bestimmungsgemäße Verwendung des beschädigten KFZ in Österreich voraussichtlich wieder erwartet werden kann.

Zur Hilfestellung für diese Beurteilung wurde von unabhängigen Gerichts-SV die vorliegende Berechnungsformel zur KFZ-Abfallprüfung entwickelt. Auf Grundlage der in die Formel eingegebenen fahrzeugspezifischen Daten und Markt- bzw. Wiederherstellungsprämissen kann damit nachvollziehbar eine fachliche Beurteilung dahingehend vorgenommen werden, ob das gegenständliche Fahrzeug in einer wirtschaftlichen Weise wieder für seinen ursprünglichen Zweck nutzbar gemacht werden kann oder nicht. Dies stellt letztlich das Entscheidungskriterium für die (latente) Abfalleigenschaft dar.

Als Ergebnis der Prüfung mit dem Tool wird eine Bescheinigung erstellt, die im Falle einer Kontrolle durch die Behörden als Nachweis (z.B. für den Export) herangezogen werden kann.

Ab 1.1.2016 tritt eine Beweislastumkehr für den Abfallbesitzer (Expporteur) ein, d.h. er muss bei einer Kontrolle mittels nachvollziehbarer Bescheinigung dokumentieren, dass keine Abfalleigenschaft vorliegt.

Der Algorithmus der KFZ-Abfallprüfung berücksichtigt folgende Fälle:

- 1. Wenn das zu beurteilende KFZ §57a KFG-tauglich**, d.h. verkehrs- und betriebssicher ist, dann steht es in einer bestimmungsgemäße Verwendung, es handelt sich um ein betriebsbereites Gebrauchtfahrzeug und damit um keinen Abfall. Im Programm erfolgt eine entsprechende Meldung, dass kein Abfall im Sinne des AWG vorliegt.
- 2. Wenn das Fahrzeug über 30 Jahre alt ist**, dann liegt gem. §2 Z2 AltfahrzeugeVO, 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 gem. §2 Abs2 Z43 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 im Sinne des Erlasses zur AltfahrzeugeVO 2015 vorliegt. Wenn das der Fall ist, dann tritt die Abfalleigenschaft keinesfalls ein. Wenn das Fahrzeug kein Youngtimer ist, dann wird es der normalen Abfallprüfung gem. Punkt 4. unterzogen.
- 4. Wenn das KFZ nicht §57a KFG-tauglich ist**, dann unterscheidet die Software in zwei Beurteilungsfälle:
Unter dem Verschleißverhältnis versteht man den Quotienten aus dem Wiederbeschaffungswert und dem Neupreis, er stellt ein Maß für den Abnutzungs- bzw. Verschleißgrad eines Kfz dar.

a) Normales KFZ (Verschleißverhältnis > 25%)

In Abbildung der realen Marktverhältnisse wird bei einem Verschleiß bis ca. 25% ein Verkauf des beschädigten KFZ an einen potentiellen Interessenten angenommen, der das Fahrzeug kostensparend (unter Abzug marktüblichen Rabatffaktoren) instandsetzt und dabei auch noch einen gewissen Gewinn erwirtschaften kann.

Die Wirtschaftlichkeitsgrenze ergibt sich in diesem Fall folgendermaßen:

Wenn der Gesamtaufwand größer als der Wiederbeschaffungswert abzüglich einer allfälligen merkantilen Wertminderung ist.

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

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 KFZ (Verschleißverhältnis < 25%)

Bei stark abgenutzten bzw. alten Fahrzeugen geht es im Regelfall nur noch um die Erhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit, optischen Schäden spielen hier nur mehr eine untergeordnete Rolle. In Abbildung der realen Marktverhältnisse wird bei derartigen Fahrzeugen angenommen, dass es zu keinem Verkauf mehr kommt. In solchen Fällen prüft vielmehr allenfalls der Fahrzeugbesitzer selbst, ob eine Instandsetzung der §57a KFG-relevanten Schäden für ein Weiterfahren für ihn noch wirtschaftlich ist. Die Wirtschaftlichkeitsgrenze für die Wiederinstandsetzung ergibt sich in diesem Fall folgendermaßen:

Wenn die reduzierten §57a 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 nach dem liegt gefährlicher oder nicht gefährlicher latenter Abfall vor.

Die **konkrete Abfalleigenschaft** tritt erst durch einen Entledigungswillen des Besitzers (subjektiver Abfallbegriff) oder durch eine konkrete Gefährdung von Umwelt oder Gesundheit (objektiver Abfallbegriff) ein.

Im Erlass des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Altfahrzeuge-Verordnung wird auf die Verwendung des gegenständlichen KFZ-Abfallprüftools im Autopreispegel zur gutachterlichen Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug, im Hinblick auf die Reparaturfähigkeit in Österreich, hingewiesen.

SV-Büro Dr. Wolfgang Pfeffer

Lerchenfelder Straße 121/11

1070 Wien

www.unfallanalyse.at

www.kfz-bewertung.at