

---

**3338/J XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 17.01.2008**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Wirtschaft & Arbeit

betreffend Kfz-Restwertbörse bzw Wrackbörse

Seit 2003 wurde in Österreich von den Versicherungen die so genannte Restwertbörse, besser bekannt als Wrackbörse, installiert, in der Versicherungen Totalschäden anbieten können. Autofahrer, die das havarierte Auto behalten möchten, bekommen von der Versicherung nur die Differenz zwischen dem Höchstgebot aus der Wrackbörse und dem geschätzten Zeitwert ausbezahlt.

Dadurch ergeben sich einige Probleme:

### **1. Kaskoversicherung**

Wenn ein Fahrzeuginhaber eine Kaskoversicherung aufnimmt glaubt er, dass ein eventuell von ihm verschuldeter Schaden an seinem Fahrzeug von der Versicherung gedeckt ist, zumindest bis zur Höhe des Restwerts. Als Restwert wird von den Versicherungen der von der Firma Eurotax ermittelte Wert angenommen, der für das Fahrzeug je nach Erstzulassung und gefahrenen Kilometern durchschnittlich erzielt wird.

Die Versicherungen stellen das havarierte Fahrzeug, wenn die Reparatur des Schadens einen gewissen Wert übersteigt, ohne Wissen des Fahrzeuginhabers als wirtschaftlichen Totalschaden in die Wrackbörse. Im Allgemeinen gelten Reparaturen in Höhe von 85 % des Restwerts als wirtschaftliche Totalschäden, jedoch gibt es darüber keine einheitliche Regelung. Es kommt vor, dass Fahrzeuge mit Schäden von 60 % des Restwerts in die Wrackbörse gestellt werden.

Das so genannte Wrack wird nun von Anbietern ersteigert, die nach Ansicht der Versicherungen österreichische Betriebe mit gewerblicher Zulassung sein sollten. Die Erfahrung – davon gibt es jede Menge Beispiele – zeigt jedoch, dass Anbieter aus dem ehemaligen Ostblock ohne Gewerbeschein diese Wracks ebenfalls ersteigern können. Das Wrack wird an den Bestbieter verkauft, wobei der Fahrzeuginhaber den Verkauf selbst durchführen muss; der Fahrzeuginhaber erhält von der Versicherung

die Differenz zum Restwert, um sich am Markt ein „gleichwertiges“ Fahrzeug zu kaufen.

Beispiel: Fahrzeug-Restwert 10.000 Euro. Selbst verschuldete Havarie, Reparaturkosten 8.000 Euro. In der Wrackbörse erzielter Höchstpreis 6.000 Euro. Die Versicherung zahlt als Differenz zum Restwert (Wiederbeschaffungswert) dem Fahrzeuginhaber 4.000 Euro, die restlichen 6.000 Euro werden vom Bestbieter gezahlt; die Versicherung erspart sich trotz Kaskoversicherung 4.000 Euro Reparaturkosten.

## **2. Haftpflichtversicherung**

Trotz Zusage bzw Beteuerung der Versicherungen, dass Haftpflichtschäden bis zur Höhe des Restwerts gedeckt sind, kommen Fälle vor, in denen das nicht der Fall ist. Unsere Firma, der Springer-Verlag, war unlängst selbst davon betroffen (AUTOSERVICE 10/2007).

## **3. Folgen**

Für den Fahrzeuginhaber und die österreichische Wirtschaft ergeben sich durch die Wrackbörse verschiedene Folgen.

- Der Fahrzeuginhaber will in vielen Fällen sein Auto nicht verlieren und bezahlt die Differenz zu den Reparaturkosten selbst (im gegenständlichen Fall 4.000 Euro), erleidet daher trotz Kaskoversicherung einen wirtschaftlichen Schaden.
- Der Kfz-Werkstatt, in der das havarierte Auto gelandet und vom Vertreter der Versicherung angesehen worden ist, um den Schaden zu ermitteln, kommt das Auto infolge der Wrackbörse abhandeln, kann also nicht selbst reparieren und erleidet dadurch einen wirtschaftlichen Schaden.
- Beim Verkauf des wirtschaftlichen Wracks an den Bestbieter wird in den meisten Fällen keine Steuer bezahlt; durch den Verlust der Steuereinnahmen erleidet der Staat einen wirtschaftlichen Schaden.
- Autos, die in der Wrackbörse verkauft und im Osten repariert werden, kommen oft nicht mit den bei uns üblichen Sicherheitsstandards auf den österreichischen Gebrauchtwagenmarkt zurück (z.B. es fehlen die Airbags).
- Total havarierte Autos, also echte Wracks werden in der Wrackbörse oft zu weit überhöhten Preisen angekauft. Laut Vertretern der Kfz-Innung und des Fahrzeughandels liegt die Vermutung nahe, dass es in diesen Fällen den Käufern um den Typenschein geht. Das passende Auto wird darauf im Westen gestohlen. (Der Forderung, dass der Typenschein bei Wracks entwertet wird, ist die Politik bisher nicht nachgekommen).

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

## ANFRAGE:

1. Welche Schritte gedenken Sie zu unternehmen, um den Kfz-Besitzern im Falle eines unverschuldeten Totalschadens die Reparatur ihres Fahrzeuges in der Höhe des vollen Restwerts zu ermöglichen?
2. Wie bewerten Sie folgende Vorschläge zur Verbesserung der Wrackbörse?
  - a) Abschaffung des Zessionsverbots. Autohändler können nicht klagen, wenn sie den Schadensfall und ein eventuelles Reparaturverbot von einem Kunden übernehmen.
  - b) Vernichtung des Typenscheins: Im Fall eines Verkaufs eines Autos in der Wrackbörse muss der Typenschein vernichtet werden. Damit wird ausgeschlossen, dass der Typenschein in einem „gleichwertigen“ Auto wieder in den Handel kommt.
  - c) Transparenz: Die Wrackbörse muss wie bei einer Auktion im Dorotheum oder in eBay öffentlich zugänglich sein.
  - d) Verhinderung möglicher Steuerhinterziehung. Wird ein Auto in der Wrackbörse gekauft, muss der Käufer dem Fahrzeugbesitzer einen Kaufvertrag aushändigen und der Werkstatt, in der der Wagen steht oder stand, eine Kopie davon.
  - e) Möglichkeiten von Kasko-Versicherungen, aus denen der Kunden im Havariefall wählen kann: a) Ausschließens eines Verkaufs in der Wrackbörse, dafür höhere Prämie; b) Verkauf in der Wrackbörse, niedrigere Prämie.
3. Welche Maßnahmen werden Sie hiezu umsetzen?