

Ing. Wolfgang Huber, St. Pölten

Der Minderwert - Schadenersatz - bei einem Fahrzeugschaden

Betrachtung aus technischer Sicht - aus der Sicht eines Sachverständigen (SV) für dieses Fachgebiet - auch aus seiner Gerichts- und Marktpraxis.

Eingrenzung einer Objektivierung des Minderwertes.

Berechnung des Minderwertes mittels eines eigenen, durch den Artikelverfasser im Microsoft-Excel- und Visual Basic-System entwickelten, Computerberechnungsprogramms - dieses Excel-Programm ist Bestandteil seines vollständigen Berichtes.

Berechnung des Minderwertes mittels eines von Herrn Dr. Wolfgang Pfeffer vorgestellten Computerberechnungsprogramms „Kfz-Bewertung 2.0, 2.1 - Objektiver Minderwert nach Dr. Pfeffer“.

A. Einleitung

Nach Verkehrsunfällen wird oft von Geschädigten die Ablöse von fiktiven Reparaturkosten vom Schädigenden (ist üblicherweise die Haftpflichtversicherung des Schädigenden) begehrt.

In diesem Artikel soll die gesamte Schadenersatzproblematik aus technischer (und nicht juristischer) Sicht eines Sachverständigen beleuchtet werden.

Auch die Art und Weise der Ermittlungen der objektiven Reparaturkosten eines beschädigten Fahrzeuges sollen hier aufgezeigt werden.

Dies unter Zuhilfenahme von Computerberechnungsprogrammen.

B. Schaden

Schaden heißt jeder Nachteil, den jemand an einem Rechtsgut erleidet, am Vermögen, an der Person und an sonstigen, nicht zum Vermögen gehörigen Rechten.

Nach dem ABGB ist ideeller Schaden nur im Falle des § 1324 (Schmerzensgeld) und des § 1331 (Beschädigung aus Mutwillen, Schadenfreude oder strafbarer Handlung) zu ersetzen (ist rechtliche Beurteilung).

Die Schadensgutmachung besteht grundsätzlich in der Wiederherstellung des vorigen Zustandes (Naturalrestitution); nur wenn diese untunlich ist, sei es aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, der Zweckmäßigkeit oder Billigkeit, so ist der Schaden in Geld zu ersetzen (unterliegt der rechtlichen Beurteilung).

1. Die Voraussetzungen eines Schadenersatzanspruches sind unter anderem:
(alle Überlegungen sind abgestellt auf einen Fahrzeugschaden und was daraus resultiert)

- Verschulden
- Kausalität
- Rechtswidrigkeitszusammenhang
- Schaden

2. Grad des Verschuldens

- a.) Leichte Fahrlässigkeit
- b.) Grobe Fahrlässigkeit
- c.) Vorsatz

Demgegenüber: Mitverschulden des Geschädigten.

Der Umfang des Ersatzes bestimmt sich nach dem Grad des Verschuldens:

Bei leichter Fahrlässigkeit ist die „eigentliche Schadloshaltung“ vorgesehen, der Ersatz des wirklichen, des positiven Schadens (§ 1323 veranschlagt nach dem gemeinen Wert – Marktpreis § 305) zur Zeit der Beschädigung.

Bei grobem Verschulden – dieses umfasst sowohl Vorsatz als auch grobe Fahrlässigkeit – hat der Schädiger volle Genugtuung zu leisten, den außerordentlichen Wert zur Zeit des Ersatzes, somit auch den entgangenen Gewinn. Dass grobes Verschulden vorliegt, muss immer der Kläger beweisen. Ob all dieses so zu sehen ist, ist eine rechtliche Beurteilung.

Fahrlässigkeit ist die Außerachtlassung der erforderlichen Sorgfalt.

Mitverschulden des Geschädigten mindert den Ersatzanspruch aliquot.

3. Vorteilsausgleich

Darunter versteht man, dass sich der Geschädigte auf seinen Schaden alle Vorteile anrechnen lassen muss, die er durch das schädigende Ereignis erhalten hat. Er muss sich also unter Umständen einen Abzug ‚neu für alt‘ gefallen lassen. Es darf nicht der Wert des alten und neuen Teiles einander gegenübergestellt werden, sondern diese Größe ist auf den Zeitwert des Fahrzeuges abzustellen. Dieser ist der Wiederbeschaffungswert (*oder der gemeine Wert*) (daraus kann abgeleitet werden, dass aus diesem Grund bei der Ermittlung des merkantilen Minderwertes des Fahrzeuges durch einen Unfallschaden auch dieser Wert heranzuziehen ist), also jener Betrag, den der Geschädigte auslegen muss, um sich ein gleichwertiges Fahrzeug zu verschaffen (beschaffen). Diese Wertgröße ist in jedem Fall individuell zu ermitteln. All dies ist eine rechtliche Beurteilung.

Zum Beispiel: Einbau von Neuteilen: Reifen, Batterie, Motor, Getriebe, Auspuffanlage, etc. – eigene Einheiten – Abzug ‚neu für alt‘ (= Werterhöhung des Fahrzeuges); (aber auch Einbau von Gebrauchtteilen, wenn diese entsprechend werterhöhend sind).

4. Zeitwertbegriffe

- Wiederbeschaffungswert (WBW)
- Marktzeitwert als Wiederbeschaffungswert (WBW) (beim offiziellen Autohändler)
- Marktpreis
- Marktwert (am freien Gebrauchtwagenmarkt)
- Schätzwert (= Verkehrswert)
- Veräußerungswert (z.B. Verlassenschaft)
- finanztechnischer Zeitwert
- Restwert (bei keinem wirtschaftlichen Totalschaden)
- Wrackwert (bei einem wirtschaftlichen Totalschaden)
- Prognosewert für Händlereinkauf

5. Totalschaden

Wirtschaftlicher Totalschaden:

a) Im Haftpflichtfall:

Ein solcher liegt vor, wenn die Reparaturkosten den Zeitwert (WBW = Wiederbeschaffungswert) um etwa mehr als 10 % übersteigen, wobei der Wrackwert (Restwert) keine Rolle spielt, **weil ja der Schaden bereits zum Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses entstanden ist** und nicht erst zur Zeit der Ersatzleistung entsteht.

b) Im Kaskofall:

Hier ist die Berechnung eine andere, weil diesbezüglich eine klare Bestimmung in den AKIB enthalten ist.

6. Wertminderung allgemein

(ist üblicherweise nur ein geschätzter Prognosewert)

Ist zum Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses durch dieses Ereignis eine Wertminderung eingetreten, so steht sie dem Geschädigten zu, mag er dadurch auch unter Umständen bereichert werden.

Der Anspruch auf Wertminderung ist nicht davon abhängig, ob der Geschädigte das Fahrzeug verkaufen wollte oder nicht. Es kommt auch nicht darauf an, ob der Geschädigte Erst- oder Zweitbesitzer war.

Entscheidend ist allein, ob es sich um einen offenbarungspflichtigen Schaden handelte, der den Marktwert des Fahrzeuges beeinträchtigte.

a) Merkantile Wertminderung:

Differenzbetrag zwischen Wert eines Fahrzeuges unmittelbar vor Eintritt des gegenständlichen Unfallschadens zum Wert dieses Fahrzeuges unmittelbar nach Eintritt des gegenständlichen Unfallschadens in ordnungsgemäß repariertem Zustand.

b) Technische Wertminderung:

z.B.: aufgrund der ordnungsgemäßen Reparatur eines Unfallschadens wurde die Nutzlast eines Fahrzeuges wesentlich herabgesetzt – LKW.

c) Minderwert aus Reparaturschaden:

z.B.: Unfallschaden.

d) Minderwert aus Reparaturschaden:

schlechte oder mangelhafte Reparatur.

7. Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag (KV) ist eine Aufgliederung der Gesamtkosten nach Art und Umfang der erforderlichen Aufwände an Werkstoff und Arbeit für die einzelnen Teile des Werkes.

Liegen keine Preisangaben für Einzelleistungen vor, dann ist rechtlich kein Kostenvoranschlag gegeben, sondern eine Pauschalpreisbestimmung.

Das Gesetz unterscheidet den Kostenvoranschlag mit und ohne Gewähr.

Ist dem Vertrag ein Kostenvoranschlag unter ausdrücklicher Gewährleistung für seine Richtigkeit zugrundegelegt, so ist er bindend; der Unternehmer kann in diesem Falle auch bei unvorhergesehener Größe und Kostspieligkeit der veranschlagten Arbeiten keine Erhöhung fordern.

Ist ein Kostenvoranschlag ohne Gewähr zugrundegelegt und erweist sich eine beträchtliche Überschreitung als unvermeidlich, so kann der Besteller unter angemessener Vergütung der vom Unternehmer geleisteten Arbeiten vom Vertrag zurücktreten.

Sobald sich eine solche Überschreitung als unvermeidlich herausstellt, hat der Unternehmer dies dem Besteller unverzüglich anzuzeigen, widrigenfalls er jeden Mehranspruch verliert. Unterlässt also der Unternehmer diese Anzeige, steht ihm nur der Werkslohn laut KV zu.

Nicht beträchtliche Überschreitungen muss sich der Besteller immer gefallen lassen. Die Grenze liegt hier bei etwa 20 %.

Es soll allerdings betont werden, dass es sich bei diesen Bestimmungen des ABGB, wie in fast allen Fällen, um nachgiebiges Recht handelt. Der Parteienvereinbarung ist also auch hier breiter Raum gelassen. Die Grenze bilden wie stets die guten Sitten.

Bei der Kostenschätzung der voraussichtlichen erforderlichen Reparaturkosten eines Fahrzeuges ist demnach mitaufzunehmen, dass sich diese Kosten möglicherweise erhöhen können (welche erst bei oder nach der Zerlegung des Fahrzeuges, bzw. auch während des Zusammenbaues des Fahrzeuges anlässlich der Reparatur, ermittelt werden können).

Eventuell ist vor der Ermittlung (Schätzung) der voraussichtlichen erforderlichen Reparaturkosten eines Fahrzeuges dieses zu zerlegen (so wie dies der Artikelverfasser in seiner Eigenschaft als Kfz-Mechanikermeister öfters hat vornehmen lassen).

Weiters ist darauf hinzuweisen (wie dies in neuerer Zeit in den Reparaturkostenschätzungsgutachten von Sachverständigen festgestellt werden kann), dass Ersatzteilbeschaffungskosten in einer Größenordnung von ca. 7 % der Ersatzteilekosten (Neuteilekosten) als kostenerhöhend mitzubersichtigen sind.

Dies nämlich deshalb, da der Geschädigte sein Fahrzeug auch in einer autorisierten markenungebundenen Reparaturwerkstätte (oder Spenglerei) durchführen lassen kann und dann in diesem Fall diese Kostenerhöhung eintritt, weil von diesem Betrieb diese Beschaffungskosten verrechnet werden (dies gilt für Neu- und Gebrauchtteile).

8. Schadensart – Schadensabrechnung:

- Haftpflcht
- Kasko
- Leasing (ohne Mehrwertsteuer?)

C. Minderwertermittlung

- objektiv, subjektiv, Restwertbörse
(der Vollständigkeit halber wird auf die später folgenden Überlegungen - wie: Minderwertermittlung objektiv, subjektiv, Restwertbörse - hingewiesen).

- objektiver Minderwert
- subjektiver Minderwert

Der objektive Minderwert eines Fahrzeuges (ohne Berücksichtigung einer merkantilen Wertminderung) durch Eintritt des gegenständlichen Unfallschadens, am objektiven, offiziellen, seriösen und autorisierten Markt, liegt üblicherweise in der Höhe der objektiven Reparaturkosten (inklusive 20 % Mehrwertsteuer) auf diesem Markt.

Dies selbstverständlich nur bis zu jenem Grenzbereich, wo nicht ein Minuswert in der Differenzrechnung herauskommt (Marktzeitwert als Wiederbeschaffungswert abzüglich der Reparaturkosten laut SV-GA), oder der Wert nicht größer ist als sich jener Differenzwert zwischen Marktzeitwert als Wiederbeschaffungswert und offizieller Restwert am objektiven, offiziellen, seriösen und autorisierten Gebrauchtwagenmarkt bzw. bei einem solchen Marken-Händler ergibt (aufgrund einer Entscheidung des OGH¹ kann dieser Betrag aber sehr wohl auch größer sein).

1. Beispielberechnung für eine begehrte Reparaturkostenablöse

Es sei kein wirtschaftlicher Totalschaden eingetreten.
Es sei keine merkantile Wertminderung zu überlegen.

Zu berücksichtigen ist bei der Überlegung einer Verbilligung der Reparaturkosten unter anderem:

- Marktgängigkeit des Kfz
- Schadensart (ins „Fleisch“ gegangen oder nicht)
- Verwendung von Gebrauchtteilen
- Neuteile als Nachbauteile und deshalb billiger
- Rabatt bei den Ersatzteilen
- beschädigte Teile werden nicht erneuert, sondern ausgerichtet
- gewisse Neuteile im SV-GA sind nur aus Vorsichtsgründen mitaufgenommen worden (sind eventuell nicht beschädigt)

Weitere Ermittlungskriterien:

Ermittlung des objektiven Minderwertes (an sich gibt es die Bezeichnung „objektiv“ und „subjektiv“ nicht, da der Minderwert bei einem Sachverständigengutachten sowieso immer objektiv zu sein hat).

¹ 2 Ob 158/07k, vom 26. Juni 2008

- Ermittlung eines seriösen Minderwertes: mehrere Restwertangebote, welche dann als Nachweis vorzulegen sind (Wrackwerte, 4 bis 5 Angebote) bei seriösen Kfz-Händlern einholen
- Alternativgutachten (insbesondere bei hohen Werten)
- Gutachten über die Reparaturkosten in einer autorisierten Reparaturwerkstätte
- Werkstattreparatur
- Zeitwertreparatur
- Billigreparatur
- Privatreparatur
- Eigenreparatur
- Teilreparatur

Wird am freien Markt spezielles Fachwissen (Werksschulung) samt speziellem Fachwerkzeug benötigt?:

- Sind Forschungsergebnisse aus dem ULSAB-Projekt (Ultra Light Steel Auto Body-Projekt) in die Bauweise des gegenständlichen Fahrzeuges integriert?
- Besitzt das Kfz eine Alu-Karosserie (Audi A2)?
- Besitzt das Kfz ein Alu-Space-Frame (Audi A6, A8)?
- Der Smart besitzt einen sehr steifen Karosserierahmen.
- Alu ist sehr schwer richtbar – da spröde – bricht eventuell beim Richten (Aluminiumblech - ist in gewissen Grenzen ohne Bruch verformbar).
- Für gewisse Reparaturen ist die autorisierte Fachwerkstätte (Werks- bzw. Importeursschulungen) unbedingt erforderlich, da nur dort gewisse Rahmenlehren, Prüflehren, etc., abgestimmt auf das jeweilige spezielle Kfz, vorhanden sind.
- Die Herstellervorschriften bei der Reparaturdurchführung sind genauestens zu beachten.

- Es ist weiters zu beachten:

- Höherfeste Bauteile können gerichtet werden. Höchsthochfeste Bauteile können keinesfalls gerichtet werden. Es muss der Reparateur wissen, welche Teile sind normal feste, höherfeste und höchsthochfeste. Dies wird wahrscheinlich nur die autorisierte Fachwerkstätte wissen. Daraus folgt, dass in diesem Fall die Reparaturkosten nur in Höhe des SV-Gutachtens anzusetzen sind (keine Verbilligung zu erwarten). Das heißt, der Reparateur muss die Materialeigenschaften und die Bearbeitungsvorgaben genau kennen. Deshalb darf eine Reparatur nur in einem modernen, kompetenten Fachbetrieb erfolgen.
- Nach der Reparatur (Instandsetzung) ist eine Qualitätskontrolle vorzunehmen.
- Es besteht das Risiko des „kaputt reparierten Fahrzeuges“.
- Um wie viel ist das Kfz nach Durchführung der gewählten Reparaturart weniger wert? Ist dadurch für den Geschädigten eine zusätzliche Wertminderung (ein zusätzlicher Schaden) eingetreten?

Ein Inserat im Kurier vom 14.07.2007 bot das Unfallservice in Ungarn um bis zu 50 % billiger an. Dass dies möglich ist, deckt sich auch mit der Meinung des Artikelverfassers.

Aus der Zeitschrift „Der Kfz-Sachverständige“²

„Ein Geschädigter darf fiktiv abrechnen und er darf im Rahmen dieser Abrechnung die Stundenverrechnungssätze einer markengebundenen Fachwerkstatt zur Grundlage seiner Berechnung machen.“

„Die Reparatur hat der Reparatur einer markengebundenen Fachwerkstatt zu entsprechen und es darf kein höherer verminderter Wert verbleiben, als wenn die Fachwerkstatt-Profis ans Werk gegangen wären.“

Es ist die Frage zu stellen: Ist eine Schadensbehebung durch den freien Markt überhaupt möglich?

Aus der Gerichtspraxis des Artikelverfassers (alle Beträge sind in Euro €, inklusive der Mehrwertsteuer und sonstiger Abgaben):

Wiederbeschaffungswert des unbeschädigten Fahrzeuges bei einem autorisierten Kfz-Händler:

10.000,--

abzüglich Reparaturkosten lt.

SV-GA (Reparaturkostenschätzung): 7.000,--

= rechnerischer Restwert für den

österreichischen Händlermarkt: 3.000,--;

dies ergibt: kein wirtschaftlicher Totalschaden!

Der objektive Minderwert, bzw. die Höhe der Reparaturkostenablässe, beträgt € 7.000,--.

² Artikel von RA Christoph Hilleke, Attendorn, Deutschland, deutsche Rechtsprechung

Zum Beispiel:

Die Versicherung holt z.B. über die Restwertbörse Angebote ein;

z.B. Höchstangebot: 7.000,--

Das Versicherungsangebot an den Geschädigten lautet nunmehr:

Wiederbeschaffungswert

autorisierter Kfz-Händler: 10.000,--

abzüglich Angebot Restwertbörse: 7.000,--

ergibt einen Ablösebetrag von: 3.000,--

Das heißt: Die Versicherung würde möglicherweise versuchen, dem Geschädigten quasi sein unfallbeschädigtes, als wirtschaftlich vertretbar reparierbares, Fahrzeug, wegzunehmen und ihm anstelle € 7.000,-- nur mehr € 3.000,- zu zahlen. Das Ersparnis der Versicherung würde somit € 4.000,-- betragen.

Bekannt ist, dass manche Versicherungen in die Reparaturkostenschätzungen vom besichtigenden, in ihrem Auftrag arbeitenden, Sachverständigen einen Stundensatz für Arbeitslohn Mechaniker, Spengler und Lackierer von um € 45,-- einsetzen lassen, obwohl allgemein und auch der Versicherung bekannt ist, dass der ortsübliche Stundensatz im Bereich von um € 85,-- bis um € 110,-- liegt (für das Jahr 2010).

Natürlich kommt es der Versicherung billiger, wenn sie dem Geschädigten den ungerechtfertigten niedrigeren Reparaturkostenbetrag „verkaufen“ kann.

Aus einem Artikel in der Zeitschrift „AutoBild“ Nr. 1 vom 4. Jänner 2008 ist entnehmbar, dass die HUK-Coburg-Versicherung im Tarif in der Sparte „Kasko Select“ den Rabatt für die Werkstattbindung von 15 % auf 20 % erhöht hat. Im Schadensfall bestimmt dann die Versicherung die Werkstatt.

Aus eigener Erfahrung ist allerdings darauf hinzuweisen, dass bei einer Schadensreparatur oft von der Werkstätte die Frage gestellt wird: Versicherungszahlung oder Privatzahlung.

Durch die Erstellung von Reparaturkostenschätzungen oder Gutachten auf elektronischer Basis besteht die Möglichkeit der Abänderung (z.B. auf niedrigere Beträge) dieser auf elektronischem und somit nicht bemerkbarem Weg. Es erfolgt die Übermittlung an die Versicherung auch schon elektronisch, sodass jedenfalls eine Überprüfung mit dem Original des besichtigenden SV von Bedeutung sein kann.

Diese Möglichkeit besteht natürlich auch bei der elektronischen Übermittlung einer Reparaturrechnung an die Versicherung oder andere Personen.

Sehr interessant ist der Artikel in der Zeitschrift „Der Sachverständige“³ Artikel von Dr. Friedrich Knöbl, Rechtsanwalt, und Ing. Fritz Sacher, `Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger`:

Unter `X. Grundsatz: „Es gilt somit der Grundsatz: Es gibt nur einen Minderwert und nur einen Wrackwert. Die Schätzung des Wrackwertes wird durch ein subjektives Preisangebot nicht beeinflusst, denn ein solches entspricht nicht der Wertdefinition des ABGB.“`

Nicht nachvollziehbar und aus objektiver Sicht nicht erklärbar und nicht begründet ist in diesem Artikel die Meinung auf der dortigen Seite 27 (rechte Rubrik), dass `in der Praxis die kalkulierte Ermittlung der Wrackinstandsetzungskosten – variabel abhängig vom jeweiligen Ersatzteilbedarf – einen Abschlag von etwa 30 % auf die Vollkosten einer Normalreparatur ergeben dürfte.`

Aufzugreifen wäre vielleicht ein Gedankengang eines Rechtsanwalts, wonach ein Geschädigter umso weniger bereit sei, zum vollen Preis des Besichtigungsberichtes (Reparaturkostenschätzung) reparieren zu lassen, je älter sein Fahrzeug ist. Das heißt, dass der Minderwert jährlich (ab einem bestimmten Zeitpunkt) um .. % kleiner wird. Dazu wäre es erforderlich Entsprechendes im Rahmen einer Groß-Markterhebung zu erheben und daraus Rückschlüsse abzuleiten (alle diese Gedanken aber nur im Falle einer Reparaturkostenablöseüberlegung).

„Bei **alten bzw. stark abgenutzten Fahrzeugen** schlagen die berechneten Entschädigungs-Reparaturkosten nicht mehr in voller Höhe wertvermindernd durch, weshalb in diesen Fällen eine Verringerung vorzunehmen ist (Alters- und Verschleißreduktion).“

³ Heft 1/2008, Seite 28

Dazu ist folgendes anzumerken:

Durch eine Verschleißreparatur kann es zu einer Werterhöhung des Fahrzeuges kommen – in einem solchen Fall ist ein Abzug ‚Neu für Alt‘ vorzunehmen.

2. Ablöse von fiktiven Reparaturkosten

Bei keinem wirtschaftlichen Totalschaden (und auch bei keinem Grenzfall), sowie der Tatsache, es ist keine merkantile Wertminderung zu überlegen, ergibt sich folgendes:

Der objektive Minderwert liegt zumindest in der Höhe der objektiven Reparaturkosten in einer autorisierten gewerblichen Markenwerkstätte (oder Spenglerei) der gegenständlichen Kfz-Marke, allenfalls mit einem Zuschlag für Unvorhergesehenes in Höhe von 10-20 %, alles inkl. Mwst. Bei einer markenfreien gewerblichen Reparaturwerkstätte kommen 7 % Beschaffungskosten noch dazu.

Weiters können, je nach Werkstattausrüstung, noch für die Miete der Richtbank-Richtwinkelsätze € 240,-- (abgestellt auf das Jahr 2008) zuzüglich Mehrwertsteuer dazukommen.

3. Ermittlung des Minderwertes nach Dr. Wolfgang Pfeffer

Auf der Homepage des Sachverständigen, Herrn Dr. Wolfgang Pfeffer, unter www.kfz-bewertung.at, unter Kfz-Bewertung 2.0, bzw. 2.1, Objektiver Minderwert, unter „Ergebnisse“ (dortiges Musterformular über die Datenaufstellungen samt der Ergebnisse), ist unter anderem geschrieben:

Zeile 2: `Entschädigungs-Reparaturkosten (nach Dr. Pfeffer)*`

Zeile 6: `Objektiver Minderwert (nach Dr. Pfeffer)* (Mittelwertvergleich)`

Zeile 10: `Der objektive Minderwert nach Dr. Pfeffer beträgt 72,2 % der gewerblichen Reparaturkosten`

Zeile 13 + 14: `*Die theoretischen Grundlagen des Berechnungsschemas sind im Handbuch Kfz-Bewertung 2.0 nachzulesen. Das Handbuch ist unter www.kfz-bewertung.at abrufbar. © Dr. Wolfgang Pfeffer 2009`

In diesem Handbuch erfolgt der Hinweis, wie der Mittelwertvergleich erfolgt und dass `(nach Dr. Pfeffer)*` so zu verstehen ist:

‘Die Ermittlung des objektiven Minderwertes im Programm erfolgt unter der Annahme, dass das Fahrzeug nicht in einer Fachwerkstätte repariert wird.’

Minderwertfeststellung bei durchgeführter Privatreparatur/ Eigenreparatur.

Die Berechnungsgrundlagen sind dort nachlesbar.

Welcher Wert für den objektiven Minderwert zum Tragen kommt, ist rechtliche Beurteilung.

4. Beispiel-Berechnung mit dem Berechnungsprogramm des Artikelverfassers, gegenübergestellt den Ergebnissen, berechnet mit dem Berechnungsprogramm des Herrn Dr. Wolfgang Pfeffer

P8a - Minderwertermittlung, Ablöse von fiktiven Reparaturkosten.

Form5+6. Stand: 2010 - System Ing. Wolfgang Huber - © Copyright. Alle Rechte vorbehalten.

Donnerstag, 17. März 2011 17.03.2011 11:17:57 **Alle Beträge sind in EURO (EUR - €)**

Bei keinem wirtschaftlichen Totalschaden (und auch bei keinem Grenzfall), sowie es ist keine merkantile Wertminderung zu überlegen. **Berechnen - 2 mal drücken**

Werteingabe in gelbes Feld einfügen	Stundenanzahl Mechaniker AZ [Std.]	2,72	2,72	2,72	2,72
	Stundensatz Mechaniker AZ [€]	81,32	81,32	81,32	81,32
	Aufwand Mechaniker zu 100 % [€]	221,19			
	Aufwand Mechaniker zu (50) % [%]		50,0	100,0	50,0
	Aufwand Mechaniker aus .. % [€]		110,60	221,19	110,60
Rechenergebnis befindet sich im hellblauen Feld	Mehrwertsteuer (0) % [%]		0,00	20	0,00
	Mehrwertsteuer Mechaniker aus .. % [€]		0	44,24	0
Kfz - Marke	Stundenanzahl Spengler AZ [Std.]	24	24	24	24
Muster	Stundensatz Spengler AZ [€]	81,32	81,32	81,32	81,32
Typ, Modell	Aufwand Spengler zu 100 % [€]	1951,68			
Muster	Aufwand Spengler zu (50) % [%]		50,0	100,0	50,0
PKW - GLW - Transporter	Aufwand Spengler aus .. % [€]		975,84	1951,68	975,84
Muster	Mehrwertsteuer (0) % [%]		0,00	20	0,00
Neupreis [€]	Mehrwertsteuer Spengler aus .. % [€]		0	390,34	0
	Stundenanzahl Lackierer AL [Std.]	11,1	11,1	11,1	11,1
Erstzulassung-Datum	Stundensatz Lackierer AL [€]	84,6	84,6	84,6	84,6
	Aufwand Lackierer AL zu 100 % [€]	939,06			
	Aufwand Lackierer AL zu (80, 82) % [%]		90,0	100,0	82,0
	Aufwand Lackierer AL aus .. % [€]		845,15	939,06	770,03
Betriebsdauer - Alter [Tage]	Mehrwertsteuer (20) % [%]		20	20	20
	Mehrwertsteuer Lackierer aus .. % [€]		169,03	187,81	154,01
	Lackiermaterial [€]	286,25	286,25	286,25	286,25
	Lackiermaterialzuschlag für perlmutt-metallic (20) % [%]	16,0	16,0	16,0	16,0
	Lackiermaterialzuschlag für perlmutt-metallic [€]	45,80	45,80	45,80	45,80
Betriebsdauer - Alter in Monaten - gerechnet mit 30,4167 Tage pro Monat [Monate]	Lackiermaterial gesamt [€]	332,05	332,05	332,05	332,05
	Aufwand Lackiermaterial (80, 82) % [%]		90,0	100,0	82,0
	Aufwand Lackiermaterial gesamt [€]		298,84	332,05	272,28
	Neuteile [€]	1224,09	1224,09	1224,09	1224,09
km-Stand [km]	Neuteilerabatt (20) % - Abzug - [%]		12,0	0,0	20,0
	Neuteile aus .. % Abzug [€]		1077,20	1224,09	979,27
Wiederbeschaffungswert VBW	Gebrauchteile [€]	0,00	0,00	0,00	0,00
inklusive Nova, CO2- und MwSt [€]	Neuteile + Gebrauchteile [€]	1224,09	1077,2	1224,09	979,27
	Neuteile-Beschaffungskosten (7 %) [%]	0,0	0,0	7,0	0,0
	Neuteile-Beschaffungskosten [€]	0,00	0	85,69	0
	Gebrauchteile-Beschaffungskosten (7 ?) % [%]	0,00	0,00	0,00	0,00
	Gebrauchteile-Beschaffungskosten [€]	0,00	0,00	0,00	0,00
	Beschaffungskosten gesamt [€]	0,00	0,00	85,69	0,00
	Teile-Entsorgungskosten von Teilen gesamt (2) % [%]	2,0	2,0	2,0	0
	Teile-Entsorgungskosten von Teilen gesamt [€]	24,48	21,54	24,48	0
	Unterboden-Hohlraumschutz [€]	113,45	113,45	113,45	113,45
	Klebe- Dichtmaterial [€]	5	5	5	5
	Kleinmaterial in % v. Arbeitslohn Mechaniker+Spengler - AZ [€] [%]	5	5	5	5
	Kleinmaterial vom Arbeitslohn AZ [€]	108,64	54,32	108,64	54,32
Manipulationsgebühr (43,-) + eventuell Kleinmaterial von Ersatzteilen (eventuell bis 7 %) [€]		43,00	43,00	43,00	111,55
	Unvorhergesehenes (10-20) % [%]	0,00	0,00	0,00	0
	Unvorhergesehenes aus .. % [€]	0,00	0,00	0,00	0,00
	Nettobetrag [€]	4962,64	3544,94	5048,33	3392,34
	Mehrwertsteuer (20 % für alles - nur in der 1. senkrechten Rubrik) [€]	992,53	491,7	1009,67	461,18
	P8a - Bruttobetrag inklusive Mehrwertsteuer [€]	5955,17	4036,64	6058,00	3853,52
Auftraggeber, Sonderausstattung	objektiver Minderwert - gewerbliche Reparaturkosten (in der 1. Rubrik)				
Muster für Artikel	Minderwert (objektiv oder subjektiv) - gewerbliche oder außergewerbliche Reparaturkosten - (je nach den eingegebenen Prämissen) - in der 2., 3., oder 4. Rubrik. MwSt wie laut Eingabe - Rest mit 20 % - gerechnet.				

Abbildung 1

Aus dieser Abbildung 1 kann unter anderem entnommen werden:

Der objektive Minderwert - die gewerblichen Reparaturkosten - beträgt (betragen):
€ 6.000,-- gerundet (siehe senkrechte Rubrik 1 und 3)

Die außergewerblichen Reparaturkosten betragen:
€ 4.000,-- gerundet (siehe senkrechte Rubrik 2 - ist die ursprüngliche Version von Herrn Dr. Wolfgang Pfeffer)

Die außergewerblichen Reparaturkosten betragen:

€ 3.850,-- gerundet (siehe senkrechte Rubrik 4 - ist die spätere Version von Herrn Dr. Wolfgang Pfeffer)

D. Gutachten

Das Gutachten soll umfassen:

1. Der objektive Minderwert aus den Reparaturkosten gewerblich (inkl. Ust) ergibt sich mit:
€
2. Der objektive Minderwert aus der Zeitwertdifferenz (dieser wird im Gutachten begründet) ergibt sich mit:
€
3. Der objektive Minderwert bei Privatreparatur/ Eigenreparatur, bei Reparatur nicht in einer Fachwerkstätte, als Entschädigungs-Reparaturkosten (teilweise mit Ust – Ust dort, wo angefallen {eventuell Teile, eventuell Lackierung}), ergibt sich mit:
€
4. Der objektive Minderwert
aus Pkt. 1. beträgt % des WBW
aus Pkt. 2. beträgt % des WBW
aus Pkt. 3. beträgt % des WBW
(WBW = Wiederbeschaffungswert)

Wenn im Gutachten der Punkt 3. angegeben wird sollen immer auch die Punkte 1. und 2. angegeben werden.

Die Ausführungen im Handbuch des Verkehrsunfalles Band II zu diesem Thema (Prof. Dr. Wielke) sind unter diesen Aspekten kritisch zu betrachten.

Alle Ermittlungs- (Berechnungs-)grundlagen sind vom SV bekanntzugeben.

Der "objektive Minderwert" (die "objektiven Reparaturkosten") kann (können) sich nach Zerlegung des Fahrzeuges erhöhen.

Welcher Wert für den objektiven Minderwert zum Tragen kommt, ist rechtliche Beurteilung.

Der Schädiger (üblicherweise die Versicherung) darf nicht besser gestellt werden, egal wie der Eigentümer mit seinem Eigentum verfährt; das entlastet nicht den Schädiger.

Alternativgutachten:

Keine Tatsachenfeststellung durch den SV - diese ist eine rechtliche Beurteilung. Die Höhe des Minderwertes ist vom Richter zu entscheiden (nachvollziehbares Gutachten).

E. Bedeutsame Entscheidung des OGH (Oberster Gerichtshof – Österreich)⁴ (gerafft wiedergegeben)

Im Juni 2006 verursachte ein LKW an einem PKW, welcher ein Leasingfahrzeug war, einen erheblichen Sachschaden.

Das am 30.6.2003 zum Verkehr zugelassene Fahrzeug, Neupreis € 43.200,-- gerundet, wies zum Unfallszeitpunkt eine Fahrleistung von 13.162 km auf. Der Zeitwert (Wiederbeschaffungswert) betrug vor dem Unfall € 32.490,--, danach nur noch € 5.500,--. Zur Behebung der unfallkausalen Schäden wären Reparaturkosten von rund € 21.000,-- inklusive Mehrwertsteuer erforderlich gewesen. Der merkantile Minderwert hätte sich auf € 2.700,-- belaufen. Das beschädigte Fahrzeug wurde nicht repariert, sondern vom Geschädigten um € 5.500,-- verkauft. Die Leasinggeberin hat ihre Schadenersatzansprüche an den Geschädigten abgetreten.

⁴ 2 Ob 158/07k vom 26. Juni 2008

Der Geschädigte brachte vor, der PKW sei schwer beschädigt worden, unter anderem sei ein Achsschaden und eine Stauchung des rechten vorderen Längsträgers eingetreten. Die Reparatur des Fahrzeuges sei nicht in Betracht gezogen worden, weil in Anbetracht dieser Schäden selbst bei fachgerechter und sorgfältiger Reparatur ein erhöhtes Sicherheitsrisiko infolge verdeckter Mängel nicht auszuschließen sei. Außerdem wäre im Falle einer Reparatur die zweijährige Fahrzeuggarantie gegenüber dem Erzeuger nur erschwert durchsetzbar und die sechsjährige Durchrostungsgarantie wegen der reparaturbedingten Schweißarbeiten gänzlich verloren gewesen. Der Geschädigte habe daher von seinem Wahlrecht Gebrauch gemacht, das Fahrzeug unrepariert verkauft und ein neues Fahrzeug gleicher Art und Type gekauft. Er habe Anspruch auf Ersatz der objektiven Wertminderung von € 26.990,--. Hilfsweise begehre er die fiktiven Reparaturkosten zuzüglich des fiktiven merkantilen Minderwertes.

Der OGH hat erwogen:

2. a) Zunächst gilt der „Primat der Naturalrestitution“. Wenn Naturalherstellung nicht möglich oder nicht tunlich ist, muss Geldersatz geleistet werden. In diesem Fall gebührt der gemeine Wert der Sache zur Zeit der Schädigung. Danach hat der Geschädigte grundsätzlich Anspruch auf Kosten der Reparatur der beschädigten Sache, doch besteht dieser Anspruch dann nicht, wenn die Reparatur der beschädigten Sache unmöglich oder unwirtschaftlich wäre. Der vom Schädiger in Geld zu ersetzende Sachschaden findet dann seine Grenze im Zeitwert, dem Wiederbeschaffungswert der beschädigten Sache.

b) Nach ständiger Rechtsprechung des OGH hat der Geschädigte Anspruch auf Ersatz der fiktiven Reparaturkosten, das sind die zur Instandsetzung seines Fahrzeuges notwendigen und angemessenen Reparaturkosten, gleichgültig, ob er die Reparatur tatsächlich durchführen lässt oder das Geld sonst wie verwendet. Wird die Reparatur aber durchgeführt, dann steht dem Geschädigten ein Anspruch auf die tatsächlichen Kosten zu, selbst wenn diese den Zeitwert geringfügig übersteigen.

Nach neuerer Rechtsprechung sind fiktive Reparaturkosten nicht in voller Höhe zu ersetzen, wenn sie höher als die objektive Wertminderung sind; eine darüber hinausgehende Leistung würde zu einer dem Schadenersatzrechtlichen Ausgleichsgedanken widersprechenden Bereicherung des Geschädigten führen. Danach stellt die Differenz zwischen dem gemeinen Wert der Sache im unbeschädigten und dem im beschädigten Zustand das Höchstmaß des zuzusprechenden Ersatzes dar. Steht fest, dass die Reparatur nicht durchgeführt wird, so ist im Sinne dieser Rechtsprechung ein über die objektive Wertminderung hinausgehendes Begehren abzuweisen.

c) Grundsätzlich bilden immer dann, wenn eine technisch einwandfreie Reparatur möglich und wirtschaftlich noch zweckmäßig ist, deren Kosten die Grundlage des Ersatzanspruchs. Unterschreiten die fiktiven Reparaturkosten die objektive Wertminderung, so steht dem Geschädigten daher grundsätzlich der Anspruch auf Ersatz der fiktiven Reparaturkosten zu. Ein „Wahlrecht“ des Geschädigten, statt der fiktiven Reparaturkosten die (höhere) objektive Wertminderung zu begehren, scheidet schon am Vorrang der Naturalrestitution (bzw. des Geldersatzes hierfür), auf die sich – wegen der Schadenminderungspflicht des Geschädigten – auch der Schädiger berufen kann.

3. Voraussetzung für die Berechnung des Schadens nach den fiktiven Reparaturkosten ist aber auch bei der zuletzt erörterten Fallgestaltung, dass eine technisch einwandfreie Reparatur möglich und nicht untunlich ist. Von Untunlichkeit wäre auch dann auszugehen, wenn dem Geschädigten trotz Wirtschaftlichkeit einer Wiederherstellung die Reparatur aus besonderen Gründen nicht zuzumuten ist.

Dass das Fahrzeug erheblich beschädigt wurde, ist aufgrund der Höhe der Reparaturkosten und den weiteren Unterlagen nicht in Zweifel zu ziehen. Für die Sicherheit des Fahrzeuges sind bedeutsame tragende Teile beschädigt worden. Unter diesen Umständen wäre eine Reparatur zwar wirtschaftlich, dennoch aber untunlich gewesen, weil dem Geschädigten die Weiterbenützung des – obgleich fachgerecht – reparierten Fahrzeuges nicht mehr zumutbar war. Die Vorinstanzen haben die Höhe des Schadens daher im Endergebnis zutreffend nach der objektiven Wertminderung (€ 26.990,--) bestimmt.

F. Zusammenfassung

Wie sich aus diesem Artikel ergibt, hat der als GerichtsSV („Allgemein beideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger“ für dieses Fachgebiet) bestellte und tätige SV einerseits die fachlichen, andererseits aber auch alle ethischen Voraussetzungen zu erfüllen, bei Abgabe seines Gutachtens (Gerichtsgutachten, Privatgutachten).

Auf die österreichische Gesetzgebung und auf die österreichische Rechtsprechung ist seinerseits zu achten und bei Unklarheiten ist das Gericht (oder der Auftraggeber) zu befragen, welche Thematik im Gutachten zu behandeln (und erforderlichenfalls offenzulegen) ist.

→ In Kürze

Es ist nunmehr möglich, die Höhe des „Objektiven Minderwertes“ bei einem Fahrzeugschaden, entsprechend der österreichischen Gesetzgebung und der österreichischen Rechtsprechung, festzustellen und allfällig anders gelagerte Gedankengänge (und Gutachten) zu widerlegen.

→ Zum Thema**Über den Autor:**

Ing. Wolfgang Huber
Ingenieur- und Sachverständigenbüro für Kfz-Schäden, Unfallanalyse und Unfallforschung
Fuchsenkellerstraße 22
A-3100 St. Pölten
Büro: Tel./Fax: +43/2742/36 43 52
Mobil: +43/664/373 34 68
e-mail: office@kfz-unfallforschung.at
Internet: <http://www.kfz-unfallforschung.at/>

Weitere vom Autor als eigene Berichte erschienene: Über Anfrage.

Literatur:

Vom Autor im Artikel angeführt, sowie: „Der Sachverständige in Theorie und Praxis“ – Prof. Dr. Richard Jäger.