

→ Zum Thema

Über den Autor:

FH-Lektor Dr. Johann Kriegner ist Jurist mit abgeschlossener
Anwaltsausbildung in der Abteilung Konsumentenschutz der
Arbeiterkammer OÖ.

Kontaktadresse: Vorgartenstraße 40, 4020 Linz.

Tel: +43 (0)732 6906-2, E-Mail: kriegner.j@akooe.at

Internet: www.oe.konsumentenschutz.at

Vom selben Autor erschienen:

Gedanken zur zweiten Chance im Schuldrecht, wbl 2013, 241;

Wrackwertproblematik bei KFZ-Totalschäden in der Haft-
pflichtversicherung aus österreichischer und deutscher Sicht,
wbl 2007, 365.

Literatur:

Ch. Huber, Aktuelle Fragen des Sachschadens (Teil 1),

ÖJZ 2005/9; ders, Aktuelle Fragen des Sachschadens (Teil 2),

ÖJZ 2005/12; Pfeffer/Ottlyk, Die rechnergestützte Ermittlung

von Kfz-Restwerten und Ansprüchen aus Kfz-Gewährleistun-
gen, ZVR 2008, 451.

→ Literatur-Tipp



**Danzl/Gutiérrez-Lobos/Müller,
Schmerzengeld¹⁰ (2013)**

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100

Fax: (01) 531 61-455

E-Mail: bestellen@manz.at

Besuchen Sie unseren Webshop unter

www.manz.at

Berücksichtigung von Vorschäden bei der Bemessung von Kfz-Schäden

Bei der Regulierung von Schadenersatzansprüchen an Kfz spielen Vorschäden eine außerordentlich wichtige Rolle. Wie sich in der Praxis zeigt, bestehen an betroffenen Fahrzeugen in vielen Fällen bereits mehr oder weniger umfangreiche Vorbeschädigungen, die vom Kfz-technischen Sachverständigen bei der Ermittlung der Schadenshöhe angemessen und nachvollziehbar berücksichtigt werden müssen. Beim reparaturwürdigen Schaden stellt sich die Frage, wie die Reparaturkosten bzw der objektive Minderwert durch den Vorschaden vermindert werden müssen. Beim Totalschaden ist relevant, wie stark der Wiederbeschaffungswert und der Restwert durch Vorschäden reduziert werden sollen. Auch bei der Bemessung der merkantilen Wertminderung kommt der richtigen Quantifizierung von bestehenden oder bereits reparierten Vorschäden eine wichtige Bedeutung zu. Im vorliegenden Aufsatz wird dargestellt, wie Vorbeschädigungen in den einzelnen Fällen exakt und nachvollziehbar bewertet werden und wie sie in der Schadensbemessung Berücksichtigung finden können.

Von Stefan Enthofer, Martin Freitag und Wolfgang Pfeffer¹⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Rechtliche Grundlagen
 - 1. Allgemeines
 - 2. Vorschäden
- C. Vorschäden bei der Kalkulation von Reparaturkosten
- D. Vorschäden bei der Ermittlung des objektiven Minderwerts beim reparaturwürdigen Schaden
- E. Vorschäden bei der Ermittlung der merkantilen Wertminderung
- F. Vorschäden bei der Ermittlung des Wiederbeschaffungs- und des Restwerts

A. Einleitung

In Österreich sind derzeit rund 6,3 Mio Kfz zum Verkehr zugelassen.¹⁾ Im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung werden jährlich ca 540.000 Schadensfälle gedeckt, die Deckungen im Bereich der Kfz-Kaskoversicherung belaufen sich auf ca 780.000 Schäden pro Jahr. Das gesamte Leistungsvolumen in der Kfz-Versicherung beträgt jährlich ca 2,1 Mrd Euro.²⁾ Häufig stellen

¹⁾ Für die fachlichen Anregungen sei Herrn SV Josef Egger herzlich gedankt.

1) Statistik Austria, Kfz-Bestand 2012.

2) Versicherungsverband Österreich, Jahresbericht 2012.

ZVR 2014/18

§§ 1323, 1332
ABGB

Fahrzeug-
schaden;
Vorschaden;
Wiederbe-
schaffungswert;
Reparaturkosten;
merkantile
Wertminderung;
objektiver
Minderwert;
Salzburger
Formel;
Restwert

sich Fragen, wie zB, ob ein Totalschaden eingetreten ist, wie hoch der objektive Minderwert ist bzw auf welche Höhe sich eine allenfalls eingetretene merkantile Wertminderung beläuft. In all diesen Fällen muss neben der Reparaturkalkulation auch eine Bewertung des Kfz durchgeführt werden. Abgesehen von der Schadenregulierung kommt der richtigen Fahrzeug- und Schadenbewertung aber auch im Kfz-Handel eine sehr wichtige Bedeutung zu. In Österreich werden jährlich ca 990.000 Gebrauchtfahrzeuge zum Verkehr zugelassen, in den meisten Fällen geht der Anmeldung ein Kauf bzw Verkauf voraus, im Zuge dessen das Fahrzeug oftmals einer Wertbestimmung unterzogen wird.³⁾

In allen genannten Fällen müssen häufig auch Vorschäden in die Bemessung der Schadenshöhe mit einbezogen werden. Die Problematik für den Kfz-Sachverständigen (im Folgenden: SV) besteht darin, dass die Wertverminderung nicht immer im Ausmaß der Instandsetzungskosten der Vorschäden erfolgt. Hier sind zahlreiche Fälle zu unterscheiden und ist neben der Frage der Schadenüberdeckung oftmals bei der Quantifizierung der Wertabzüge die Verhältnismäßigkeit der Reparaturkosten zum Zeitwert zu berücksichtigen. Bisher erfolgten diese individuellen „Anpassungen“ der Wertabzüge infolge von Vorschäden mehr oder weniger gefühlsmäßig; auch pragmatische Ansätze, wie bspw eine „Halbierung der Reparaturkosten“, sind in der Praxis häufig zu beobachten, was vor allem in Gerichtsverfahren dann doch oftmals zu großen Problemen und Erklärungsdefiziten führt. Ziel des Gutachtens (gerichtlich wie außergerichtlich) muss eine objektiv nachvollziehbare Dokumentation und Quantifizierung der Vorschäden sein.

B. Rechtliche Grundlagen

1. Allgemeines

Die Höhe des Schadenersatzes nach einem Verkehrsunfall ist zunächst davon abhängig, ob die Instandsetzung des beschädigten Fahrzeugs wirtschaftlich sinnvoll ist oder ob ein Totalschaden eingetreten ist. Wenn eine Reparaturwürdigkeit gegeben ist, dann hängt die Höhe des zu vergütenden Schadens im Wesentlichen davon ab, wie sich der Geschädigte verhält, dh welche Dispositionen er vornimmt bzw vornehmen möchte. Die Funktion des Schadenersatzrechts liegt darin, den entstandenen Schaden vollständig auszugleichen. Ziel ist es also, den Geschädigten so zu stellen, wie er ohne das schädigende Ereignis gestellt wäre.⁴⁾

Im deliktischen Schadenersatz sind folgende Grundfälle der Schadensbemessung zu unterscheiden:

Nach § 1323 ABGB ist der Ausgleich primär durch Naturalrestitution zu leisten. Bei Beschädigung einer Sache besteht der Naturalersatz entweder in der Verschaffung einer gleichartigen und gleichwertigen Sache oder in deren Reparatur. Nur dann, wenn Naturalherstellung unmöglich oder untunlich ist, hat der Schädiger Geldersatz zu leisten. Bei Kfz-Schäden wird eine Naturalrestitutionspflicht in der Praxis verneint, der Ersatzpflichtige (Versicherer des Schädigers) hat daher regelmäßig nur Geldersatz zu leisten.⁵⁾ Mit dieser Geldleistung veranlasst der Geschädigte dann die Wiederherstellung selbst.

Wenn kein Totalschaden vorliegt und die Reparatur durchgeführt wird, dann erfolgt in der Praxis normalerweise eine Direktverrechnung des Reparaturbetriebes mit dem Haftpflichtversicherer des Schädigers, eine allenfalls eingetretene merkantile Wertminderung wird an den Geschädigten ausbezahlt. Hat der Geschädigte das Fahrzeug noch nicht reparieren lassen, sind ihm in einem Prozess dennoch die vollen gewerblichen Instandsetzungskosten als fiktive Reparaturkosten zuzusprechen, sofern er dem Gericht seine Reparaturabsicht nachweist.⁶⁾

Der Zuspruch der (fiktiven) Kosten einer Reparatur des Fahrzeugs in einer Fachwerkstätte scheidet dann aus, wenn der Geschädigte sein Fahrzeug privat (und damit kostengünstiger) reparieren ließ oder die Reparatur selbst durchführte; in diesem Fall ist ihm nur der konkrete, tatsächliche Aufwand zu ersetzen.⁷⁾

Sowohl die Frage der Tunlichkeit als auch die Frage der Möglichkeit der Naturalrestitution bilden deren Grenze.⁸⁾ Diese Grenzen sind nicht starr definiert, sondern müssen in jedem Einzelfall entsprechend den besonderen Umständen geprüft werden. Wird der Fahrzeugwert zB im Schadenfall nur mäßig überschritten, macht das eine Reparatur nicht untunlich. Als mäßig werden annähernd 10% erachtet.⁹⁾ Schäden, die über diese Grenze hinausgehen, werden regelmäßig auf Basis einer Totalschadenabrechnung ersetzt.

Wenn durch das schädigende Ereignis ein wirtschaftlicher Totalschaden eingetreten ist, wenn der Geschädigte das Unfallfahrzeug, an dem kein Totalschaden eingetreten ist, ohne Reparatur weiter benutzt oder wenn seine Dispositionsabsichten unklar sind, stehen ihm nach nunmehr stRsp die fiktiven Reparaturkosten nur bis zur Höhe des objektiven Minderwerts zu.¹⁰⁾ Dieser stellt den Wertverlust des Fahrzeugs durch das Schadensereignis in der Vermögenssphäre des Geschädigten dar und ergibt sich iS der Differenzmethode durch einen fiktiven Vergleich des Vermögenswerts vor und nach dem Unfall. Dabei handelt es sich um eine abstrakte Ermittlung der Schadenshöhe.

Grundsätzlich erfolgt die Ermittlung des objektiven Minderwerts durch eine Differenzbildung zwischen dem gemeinen Wert iSd § 1332 ABGB vor und unmittelbar nach dem Schadensereignis, wobei die gemeinen Werte objektiv-abstrakt zu ermitteln sind. Der Verkaufswert zwischen Privaten wird als Marktwert bezeichnet.¹¹⁾

Während sich bei reparaturwürdigen Schäden der objektive Minderwert aus der Marktwertdifferenz vor und nach dem Unfall ergibt (objektiver Minderwert durch Marktwertvergleich), lässt sich dieser Ermittlungsmodus bei Totalschäden nicht aufrechterhalten.

3) Statistik Austria, Kfz-Gebrauchtzulassungen 2012.

4) OGH 4. 4. 1990, 1 Ob 535/90 SZ 63/53; 29. 5. 1995, 1 Ob 620/94 SZ 68/101.

5) Danz in KBB³ § 1323 ABGB Rz 1 und 5 je mwN.

6) OGH 3. 3. 1994, 2 Ob 5/94 ZVR 1995/7.

7) Danz in KBB³ § 1323 ABGB Rz 11 mwN.

8) OGH 29. 5. 1995, 1 Ob 620/94 SZ 68/101.

9) OGH 23. 3. 2007, 2 Ob 162/06x ZVR 2008/45.

10) RIS-Justiz RS0030312; RS0022844; OGH 3. 3. 1994, 2 Ob 5/94 ZVR 1995/7.

11) A. Kodek/Pfeffer, Der objektive Rest- und Minderwert von beschädigten Kraftfahrzeugen, FZ 2009, 254.

Da der Geschädigte beim Totalschaden zur Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs veranlasst wird, ergibt sich der objektive Minderwert im Totalschadenfall aus der Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Restwert (Händlereinkaufswert) des beschädigten Fahrzeugs, dh, in diesem Fall hat der Geschädigte das Recht, ein gleichwertiges Fahrzeug im Fahrzeughandel zu beschaffen und das beschädigte Fahrzeug an einen Händler zu verkaufen (objektiver Minderwert auf Ersatzbeschaffungsbasis).¹²⁾

Obwohl diese notwendige Trennung in der SV-Praxis bereits umfassend umgesetzt wurde, kann vereinzelt noch immer beobachtet werden, dass auch im Falle des reparaturwürdigen Schadens der objektive Minderwert durch eine Differenzbildung von Wiederbeschaffungswert und Restwert ermittelt wird. Dabei ist zu bedenken, dass in der Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Restwert die Händlerspanne beinhaltet ist und daher vom SV bei seiner Schätzung berücksichtigt werden muss, da ja hier ein Händlerverkaufswert (des unbeschädigten Fahrzeugs) mit einem Händlereinkaufswert (des beschädigten Fahrzeugs) verglichen wird. Das würde dazu führen, dass bei dieser Vorgangsweise – bei korrekter kaufmännischer Kalkulation – auch bei Instandsetzungswürdigen Schäden der objektive Minderwert um die Händlerspanne zwischen Einkauf und Verkauf vergrößert werden würde, was aber eine unzulässige Belastung des Schädigers darstellen würde, da der Geschädigte vom Schädiger mangels Totalschadens ja zu keiner Ersatzbeschaffung veranlasst wurde. Man stelle sich den Fall eines kausalen Kratzers an der Fahrertüre eines fünf Jahre alten Pkw vor. Welche Differenz würde sich in diesem Fall eines reparaturwürdigen Schadens aus einem Vergleich zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Restwert ergeben? Aufgrund der Händlerspanne würde diese Differenz wohl ein Vielfaches der Lackierkosten der Türe betragen, was den tatsächlichen objektiven Wertverlust, als Folge dieser geringen Beschädigung, nicht richtig widerspiegeln würde.

Eine undifferenzierte Vorgangsweise in dieser Frage würde jedenfalls zu falschen objektiven Minderwerten und damit zu unzutreffenden Entschädigungsleistungen führen.

2. Vorschäden

Im Rahmen jeder Kalkulation von Reparaturkosten und jeder Bewertung von Fahrzeugen ist der SV angehalten, eine exakte Befundaufnahme vorzunehmen, die es ihm ermöglicht, allfällige Vorschäden (auch zu einem späteren Zeitpunkt) nachvollziehbar zu begründen und zu quantifizieren. Eine durch den Schädiger oder dessen Versicherung zu erbringende Leistung ist um das Ausmaß der festgestellten Vorschäden zu kürzen (Vorteilsausgleich). Es gilt, eine Bereicherung des geschädigten Anspruchstellers zu vermeiden.

Ob und in welchem Ausmaß ein Vorschaden für die Regulierung des kausalen (aktuellen) Schadens relevant ist, wird im Folgenden in verschiedenen Fallgruppen dargestellt. Unabhängig davon, welcher Art Vorschaden bewertet wird, ist jedoch darauf zu achten, dass das Ergebnis wiedergeben muss, wie sich der Wert des gesamten Fahrzeugs ändert.¹³⁾ Eine Vereinfachung

der Vorschadenbewertung in Form einer isolierten Betrachtung eines Einzelteils am Fahrzeug ist somit nicht zulässig. Allenfalls getätigte Abzüge für Vorschäden im Rahmen einer Schadenkalkulation müssen somit der Höhe nach dem objektiven Minderwert des Vorschadens am Fahrzeug als Ganzes entsprechen.¹⁴⁾

Für die Ermittlung des jeweils erforderlichen Wertes sind die Umstände des Ortes maßgeblich, an denen die zu bewertende Sache gewöhnlich genutzt wird und sich gewöhnlich befindet. Der Ort der Schadenzufügung bzw der Schadenfeststellung ist hierfür nicht relevant.¹⁵⁾ Zudem ist bei der Bewertung auf den Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses abzustellen.¹⁶⁾

C. Vorschäden bei der Kalkulation von Reparaturkosten

Wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigen und der Geschädigte eine Reparaturabsicht hat, dann erfolgt im Regelfall eine Instandsetzung des Schadens in einer Fachwerkstätte. In diesem Fall stellt sich die Frage, inwiefern die Reparaturkosten durch allfällige Vorschäden vermindert werden.

Wenn der aktuell zu kalkulierende (kausale) Schaden außerhalb der Schadenzone des unreparierten Vorschadens liegt, hat er auf die Höhe der Reparaturkosten des Nachschadens keinen Einfluss. Werden im Rahmen einer Reparatur Bestandteile eines Kfz erneuert, die keinen Vorschaden aufweisen, kann allenfalls ein Abzug „neu für alt“ getätigt werden, uzv in jener Höhe, in der sich der Wert des gesamten Fahrzeugs durch die Verwendung der Neuteile erhöht. Bei Bestandteilen (Karosserieteilen) eines Kfz, die mit Montage ihre wirtschaftliche Selbständigkeit verlieren, kann man davon ausgehen, dass üblicherweise durch die Reparatur keine Werterhöhung am Fahrzeug eintritt. Originalkarosserieteile bzw auch qualitativ entsprechende Nachbauteile (Identteile) haben keine wesentlich andere Nutzungsdauer als das Fahrzeug als Ganzes, sodass hier kein werterhöhender Einfluss besteht.¹⁷⁾ Hingegen kann eine Werterhöhung im Einzelfall sehr wohl bei Tausch eines nicht vorbeschädigten Motors oder Getriebes bei überdurchschnittlicher Laufleistung eintreten. Dies jedoch ausschließlich in jener Höhe, in der sich der Wert des instandgesetzten Fahrzeugs als Ganzes gegenüber dem Wert vor dem Schadenfall erhöht hat. Ein Abzug „neu für alt“ kommt daher als Vorteilsausgleich für Vorschäden idR nicht zur Anwendung. Vielmehr ist ein Abzug für Vorschäden im Rahmen des dabei entstandenen objektiven Minderwerts zu tätigen. Leider ist zu beobachten, dass in vielen Reparaturkostenkalkulationen Vorschäden unter der Bezeichnung „neu für alt“ abgezogen werden, was eine begrifflich unzutreffende und oftmals auch Verwirrung stiftende Vor-

12) Pfeffer/Sacher in Fucik ua (Hrsg), Handbuch des Verkehrsunfalls II² (2008) Rz 280 ff.

13) OGH 1. 7. 1982, 8 Ob 146/82 SZ 55/104.

14) OGH 29. 11. 2001, 2 Ob 285/01 b.

15) OGH 20. 11. 1997, 2 Ob 317/97 z SZ 70/240.

16) OGH 19. 9. 1996, 2 Ob 2226/96 h SZ 69/213.

17) OGH 29. 11. 2001, 2 Ob 285/01 b.

gangsweise darstellt, und daher davon abgesehen werden sollte.

Nur dann, wenn es zu einer (auch nur teilweisen) Überdeckung zwischen dem Vorschaden und dem zu kalkulierenden Nachschaden kommt und wenn der Vorschaden unrepariert ist, müssen entsprechende Abzüge im Ausmaß des objektiven Minderwerts durch den Vorschaden erfolgen. Bei Reparatur des überlappenden Nachschadens wäre der Geschädigte nach Instandsetzung gegenüber dem Vorzustand um den objektiven Minderwert des Vorschadens bereichert. Um den Geschädigten so zu stellen, wie er es vor dem Eintritt des Nachschadens war, muss daher der objektive Minderwert (durch Marktwertvergleich) des Vorschadens von den Reparaturkosten des Nachschadens abgezogen werden.

Zur Ermittlung der angemessenen Reparaturkosten unter Berücksichtigung von unreparierten überdeckenden Vorschäden ergibt sich folgende Vorgangsweise:

1. Kalkulation der Reparaturkosten des gegenständlichen Schadens.
2. Kalkulation der Reparaturkosten des unreparierten Vorschadens bzw jenes Teils des Vorschadens, der mit dem aktuell zu bewertenden Schaden überlappt.
3. Berechnung des objektiven Minderwerts, der durch den überlappenden Vorschaden am Fahrzeug besteht, bezogen auf den aktuellen Schadenszeitpunkt.
4. Die angemessenen Reparaturkosten ergeben sich aus den Reparaturkosten des gegenständlichen Schadens abzüglich des objektiven Minderwerts des Vorschadens im Überlappungsbereich.

D. Vorschäden bei der Ermittlung des objektiven Minderwerts beim reparaturwürdigen Schaden

Wenn die gewerblichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert zum Unfallzeitpunkt nicht übersteigen und keine Reparatur beabsichtigt ist, dann besteht der Schaden in diesen Fällen im objektiven Minderwert (objektiver Wertverlust). Dieser errechnet sich aus der Differenz zwischen dem gemeinen Wert des unbeschädigten Fahrzeugs vor dem Unfall und dem gemeinen Wert des beschädigten Fahrzeugs unmittelbar danach. Bei der Schätzung des Wertverlusts hat der SV iS eines Vermögensstatusvergleichs zu quantifizieren, wie stark sich der Marktwert (Mittelwert) des Fahrzeugs durch den Schaden vermindert hat.¹⁸⁾

Die Bemessung des objektiven Minderwerts durch Marktwertvergleich orientiert sich unter Berücksichtigung der realen Marktverhältnisse an einer kostengünstigen Reparatur bzw an damit verbundenen reduzierten Reparaturkosten, die auch als Entschädigungs-Reparaturkosten bezeichnet werden.¹⁹⁾ Damit hat der Geschädigte die Möglichkeit, sein beschädigtes Fahrzeug kostengünstig, jedoch mit vollständigem Reparaturerefolg, außerhalb der Fachwerkstätte instandsetzen zu lassen. Damit ist sein Vermögensschaden in einer Marktwertbetrachtung ausgeglichen.

Bei Fahrzeugen im oberen und mittleren Preissegment erfolgt idR durch den Schaden eine Marktwert-

reduktion in vollem Umfang der reduzierten Reparaturkosten. Bei alten bzw stark abgenutzten Fahrzeugen schlagen die berechneten Entschädigungskosten nicht mehr in voller Höhe wertvermindernd durch, weshalb in diesen Fällen eine Verringerung vorzunehmen ist (Alters- und Verschleißreduktion). Der SV hat unter Bedachtnahme auf das Verhältnis des Wiederbeschaffungswerts zum Neupreis zu beurteilen, in welchem Umfang sich die Entschädigungs-Reparaturkosten tatsächlich wertvermindernd auswirken, wobei verkehrssicherheitsrelevante Schäden gem § 57 a KFG und optische Schäden differenziert zu berücksichtigen sind.

Bei neueren Fahrzeugen ist bei der Ermittlung des objektiven Minderwerts durch Marktwertvergleich aus technischer Sicht auch eine allfällige merkantile Wertminderung mit zu berücksichtigen. Der Marktwertverlust wird zusätzlich zu den Entschädigungs-Reparaturkosten durch eine allfällige merkantile Wertminderung vergrößert. In einer hypothetischen Verkaufssituation würde der Geschädigte beim Privatverkauf um die merkantile Wertminderung, zusätzlich zu den reduzierten Reparaturkosten, weniger Erlösen, da auch in diesem Fall ein gewisser „Schatten“ zurückbleibt. Eine allfällige merkantile Wertminderung muss daher zu den Entschädigungs-Reparaturkosten hinzugerechnet werden und wird dadurch beim Marktwertvergleich im Regelfall zum impliziten Bestandteil des objektiven Minderwerts, die Obergrenze stellen zumeist die gewerblichen Reparaturkosten dar.²⁰⁾ Die implizite Berücksichtigung der merkantilen Wertminderung im Marktwertvergleich hat bei sehr jungen Fahrzeugen zur Folge, dass der objektive Minderwert häufig annähernd den vollen gewerblichen Reparaturkosten entspricht.

Zur Ermittlung des objektiven Minderwerts stehen Hilfsmittel, wie zB das Programm Kfz-Bewertung 3.0, zur Verfügung. Ua wird hier auch das angesprochene Problem der Alters- und Verschleißreduktion mit einem eigenen Algorithmus exakt gelöst. Dazu wird bei Fahrzeugen, die den zu erwartenden durchschnittlichen Verschleißzustand eines zehn Jahre alten Vergleichsfahrzeugs wertmäßig bereits unterschritten haben, eine degressive Reduktion der Entschädigungs-Reparaturkosten, abhängig vom Verhältnis zwischen Wiederbeschaffungswert und Neupreis, entsprechend der passenden Abwertungskurve, vorgenommen. Außerdem erfolgt in dieser Software eine notwendige Differenzierung von optischen und verkehrssicherheitsrelevanten Schäden.

Bei älteren Fahrzeugen in schlechtem Zustand und mit sehr vielen Vorschäden besteht auch die Möglichkeit, dass durch einen weiteren, eher geringen Schaden kein messbarer objektiver Minderwert eintritt, da der Gesamtwert des Fahrzeugs dadurch nicht mehr betroffen ist.

18) Marktwert (Marktzeitwert, Mittelwert): ordentlicher gemeiner Preis gem §§ 304 ff ABGB, stellt den Mittelwert zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Händlereinkaufswert dar. Der Marktwert ist für die Vermögensstatusbestimmung und für den Kauf zwischen Privaten relevant. Vgl dazu auch Sacher in Fucik ua, Rz 268.

19) Vgl Pfeffer, Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen, SV 2008, 67 (68 ff).

20) Sacher in Fucik ua, Rz 283.

Zur Ermittlung des objektiven Minderwerts unter Berücksichtigung von unreparierten Vorschäden ergibt sich folgende Vorgangsweise:

1. Kalkulation der Reparaturkosten des gegenständlichen Schadens.
2. Kalkulation der Reparaturkosten des unreparierten Vorschadens bzw jenes Teils des Vorschadens, der mit dem aktuell zu bewertenden Schaden überlappt.
3. Ermittlung des objektiven Minderwerts des gegenständlichen (aktuellen) Schadens ohne Vorschaden.
4. Ermittlung des objektiven Minderwerts, der durch den unreparierten überlappenden Vorschaden am Fahrzeug besteht, bezogen auf den aktuellen Schadenzeitpunkt.
5. Der angemessene objektive Minderwert durch den gegenständlichen Schaden unter Berücksichtigung des unreparierten Vorschadens errechnet sich aus der Differenz der ermittelten objektiven Minderwerte.

E. Vorschäden bei der Ermittlung der merkantilen Wertminderung

Bei Beschädigung und anschließender Reparatur eines Kfz kann grundsätzlich die Gefahr niemals ausgeschlossen werden, dass nicht sämtliche Gebrechen entdeckt worden sind und/oder die Reparatur nicht ordnungsgemäß erfolgt ist. Ein über den Umstand der Reparatur des Fahrzeugs nach dessen Beschädigung informierter Käufer wird dieses Fahrzeug deshalb nur bei Gewährung eines Preisabschlags gegenüber einem unbeschädigten (und ansonsten gleichwertigen) Fahrzeug erwerben. Aus dieser geringeren Wertschätzung am Markt, also aus der „gefühlsmäßigen Abneigung“ des Publikums beim Kauf beschädigter, wenngleich wieder instandgesetzter Fahrzeuge, resultiert eine Wertminderung des Fahrzeugs, nämlich die merkantile Wertminderung.

Als modernes Hilfsmittel zur Quantifizierung der merkantilen Wertminderung kann die „Salzburger Formel“ bei Pkw bzw die daraus abgeleitete „Freitag-Pfeffer-Formel“ für Motorräder empfohlen werden. Oberstes Ziel dieser Algorithmen ist es, das reale Käuferverhalten von vorbeschädigten, aber wieder instandgesetzten Kfz in einem einfachen, nachvollziehbaren mathematischen Ansatz bestmöglich abzubilden. Der Ansatz stellt vor allem den Verschleißzustand des Fahrzeugs in den Mittelpunkt der Betrachtungen und zeichnet sich durch den Wegfall von fixen Alters- und Laufleistungsgrenzen aus.²¹⁾

Die Höhe des merkantilen Minderwerts ist ua vom Alter und der damit einhergehenden Entwicklung, wie zB Kilometerleistung des Fahrzeugs, abhängig. Mit dem Lauf der Zeit erreicht das Fahrzeug einen Status, der einen potenziellen Käufer über einen ehemals wertminderungsbegründenden Vorschaden hinwegblicken lässt. Dh, dass die ehemals eingetretene Wertminderung über die Jahre auf null abbaut und schließlich keinen messbaren Einfluss mehr auf den Marktwert des Fahrzeugs hat. Dennoch war sie unter Berücksichtigung des Fahrzeugstatus zum einstigen Schadenzeitpunkt vom Schädiger zu ersetzen – unabhängig von einem allfälligen späteren Verkauf (und somit der Reali-

sierung als Verlust im Vermögen) durch den Geschädigten.²²⁾

Solange die Wertminderung am Fahrzeug ständig fallend fortbesteht, bedingt sie also einen (daher sich ständig reduzierenden) Abzug im Wert. Wie oben ausgeführt, ist die Ermittlung eines schadenbezogenen Fahrzeugwertes zum Zeitpunkt des zugehörigen Schadeneintritts vorzunehmen. Eine ehemals eingetretene merkantile Wertminderung ist daher erneut zum Zeitpunkt des Nachschadens, der nunmehr zu bewerten ist, festzustellen. Diese erneute Ermittlung ist daher auch unter Berücksichtigung des Fahrzeugalters und -zustands zum aktuellen Schadenzeitpunkt und somit im Ergebnis mit entsprechenden Abschlägen gegenüber der einstigen Bemessung, vorzunehmen.

Damit sich ein Vorschaden auf die Ermittlung der merkantilen Wertminderung auswirkt, kann er sowohl repariert als auch unrepariert sein. Von Relevanz ist das Ausmaß des Schadens. Wenn das Ausmaß des Vorschadens unbekannt bleibt, kann die durch den zu beurteilenden Nachschaden merkantile Wertminderung nicht mehr exakt berechnet werden, allenfalls bietet sich in diesen Fällen eine pragmatische Halbierung (bei einem Vorschaden) oder Drittelung der Wertminderung des zu beurteilenden Nachschadens (bei zwei Vorschäden) an. Als Hilfe zur Gewinnung von exakten Informationen über Vorschäden an Kfz steht mit der sog GDH-Abfrage (GTLDATA Damage History) in der Software KFZ5 der Audatex Österreich GmbH ein effizientes Hilfsmittel für den Kfz-SV zur Verfügung. Auch im Programm SVNEXA der Experta Schadenregulierungs GmbH ist die GDH-Abfrage nunmehr verfügbar. Vehicle-History-Reports (zB CARFAX) sind in den USA bereits seit Jahrzehnten Standard und werden über die Schadenregulierung hinaus auch im Fahrzeughandel in großem Umfang verwendet.

Zur Ermittlung der merkantilen Wertminderung unter Berücksichtigung von Vorschäden ergibt sich folgende Vorgangsweise:

1. Ermittlung der merkantilen Wertminderung des gegenständlichen Schadens.
2. Ermittlung der merkantilen Wertminderung der reparierten oder unreparierten Vorschäden zum aktuellen Bewertungszeitpunkt (Schadenzeitpunkt des Nachschadens).
3. Die angemessene merkantile Wertminderung durch den zu beurteilenden Nachschaden stellt die Differenz der beiden Wertminderungsbeträge dar.

Sofern die merkantile Wertminderung des aktuellen Schadens höher ist als die verbliebene merkantile Wertminderung der Vorschäden, ist diese Differenz zu ersetzen.

F. Vorschäden bei der Ermittlung des Wiederbeschaffungs- und des Restwerts

Wenn die gewerblichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert übersteigen und der Geschädigte von seinem Recht, bis zu einer Tunlichkeitsgrenze

21) A. Kodak/Ottlyk/Pfeffer, Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286.
22) Ua OGH 20. 6. 1989, 2 Ob 73/89 ZVR 1990/49.

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. Eine Ausnahme von diesem Mechanismus stellt der sog „unechte Totalschaden“ dar. Nach der Entscheidung 2 Ob 158/07 k kann der Geschädigte ausnahmsweise auch bereits dann eine Ersatzbeschaffung vornehmen, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigen. Dieser Fall liegt laut Judikatur dann vor, wenn dem Geschädigten die Weiterbenutzung seines Fahrzeugs infolge dessen erheblicher Beschädigung nicht mehr zumutbar ist und er sein begründetes Misstrauen in die Wiederherstellbarkeit der Sicherheit des Fahrzeugs durch dessen Veräußerung in unrepariertem Zustand zum Ausdruck bringt.²³⁾

Beim echten bzw unechten Totalschaden besteht der erlittene Schaden in der Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert des unbeschädigten Fahrzeugs vor dem Unfall und dem Verkaufswert (objektiver Restwert bzw Händlereinkaufswert) des beschädigten Fahrzeugs nach dem Schadensereignis.²⁴⁾ Die Aufgabe des SV besteht daher in diesen Fällen, eine Schätzung des Wiederbeschaffungswerts und des Restwerts vorzunehmen, bei beiden Wertbestimmungen sind die Vorschäden entsprechend zu berücksichtigen.

Die Schätzung des Wiederbeschaffungswerts sollte heute lege artis durch eine Orientierung an Verkaufspreisen von vergleichbaren Fahrzeugen am realen inländischen Gebrauchtwagenmarkt erfolgen. 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. Für die Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts sind automatisierte Marktbeobachtungs-Analysetools, wie bspw die Software „Autopreisspiegel“, zu empfehlen. Listen-Bewertungssysteme, die im Wesentlichen mit idealisierten Abwertungskurven arbeiten (zB Eurotax-Listen, DAT-Listen), sind aus SV-Sicht nicht mehr zeitgemäß, da sie die dynamischen Marktbewegungen nicht zufriedenstellend abbilden können und daher marktfremde Werte generieren können. Dennoch können Abwertungskurven in Einzelfällen hilfreich sein. Dies zB bei seltenen Fahrzeugen, wie zB bei Wohnwägen, Gabelstaplern oder Anhängern, bei denen zu wenig relevante Echtdaten aus dem Markt verfügbar sind.

Bei einer umfassenden Analyse des Marktes, zB mit der Software „Autopreisspiegel“, kann immer nur der durchschnittliche Wiederbeschaffungswert eines Fahrzeugs im Zustand 2–3 gem ÖNORM V 5080 bestimmt werden, der in weiterer Folge an das konkret zu schätzende Fahrzeug angepasst werden muss. Dies bezieht sich neben der Laufleistung und der Sonderausstattung vor allem auf jene bestehenden Mängel, die über die dem Alter und dem Kilometerstand entsprechenden Gebrauchsmängel hinausgehen. Bspw sind leichte Steinschlagschäden an einem fünf Jahre alten Fahrzeug zu erwarten, sodass sie nicht zusätzlich als Wertabzug vom Mittelwertfahrzeug berücksichtigt werden dürfen.

Beim Wertabzug infolge Vorschäden ist zu unterscheiden zwischen reparierten und unreparierten Vorschädigungen. Reparierte Vorschäden müssen als merkantile Wertminderung berücksichtigt werden, die Berechnung wird unter Punkt E. behandelt. Bei den unreparierten Vorschäden muss der durch die Vorschäden verursachte objektive Minderwert vom Wiederbeschaffungswert in Abzug gebracht werden. Eine allfällige merkantile Wertminderung ist bei einer korrekten Ermittlung darin bereits enthalten.

Damit ergibt sich folgende **Vorgangsweise**:

1. Kalkulation der Reparaturkosten des unreparierten Vorschadens.
2. Berechnung des objektiven Minderwerts durch den unreparierten Vorschaden, bezogen auf den aktuellen Bewertungszeitpunkt (Zeitpunkt des aktuellen Schadens).
3. Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts ohne Vorschaden.
4. Der Wiederbeschaffungswert mit Vorschaden ergibt sich nach Abzug des objektiven Minderwerts des Vorschadens.

Beim reparierten Vorschaden muss die dadurch allenfalls entstandene merkantile Wertminderung, bezogen auf das gegenständliche Schadensdatum, vom Wiederbeschaffungswert abgezogen werden.

Auch bei der Ermittlung des Restwerts müssen allfällige, über den normalen Verschleißzustand hinausgehende Vorschäden entsprechend berücksichtigt werden. Die Schätzung des objektiven Rest- bzw Wrackwerts beim Totalschaden ist Aufgabe des SV, wobei es sich dabei entweder um Prognoseschätzungen im Zuge einer objektiv-abstrakten Bemessung bei noch nicht erfolgten Verkäufen oder um Angemessenheitsprüfungen im Falle von bereits erzielten bzw behaupteten Verkaufspreisen bei subjektiv-konkreter Berechnung handeln kann.²⁵⁾

Ob die Restwertermittlung über eine empirische Ermittlung mittels Umfragen hinsichtlich Händlerangebote oder im Wege der kalkulatorischen Restwertschätzung mithilfe der Top-Down-Methode²⁶⁾ erfolgt, bleibt der Entscheidung des SV überlassen. Falls konkrete Angebote bei Händlern eingeholt werden, sind die Vorschäden in den einzelnen Preisangeboten bereits inkludiert und müssen nicht mehr zusätzlich berücksichtigt werden. Beim Top-Down-Verfahren müssen die bereits vorbeschädigten Teile als nicht mehr verwertbar berücksichtigt werden, damit werden sie aus der Restwertkalkulation implizit ausgeschlossen.

23) OGH 26. 6. 2008, 2 Ob 158/07 k ZVR 2008/227 = JBl 2009, 39.

24) Pfeffer/Sacher in Fuclik ua, Rz 281 f.

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

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

→ In Kürze

Mit der GDH-Abfrage steht nunmehr ein effizientes Instrument zur Gewinnung von Informationen über Vorschäden für den SV zur Verfügung.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Mag. Stefan Enthofer, Jurist und Leiter des Leistungs-Centers der GARANTA Österreich Versicherungs-AG.
Kontaktadresse: Moserstraße 33, 5020 Salzburg.
E-Mail: stefan.enthofer@garanta.at

Ing. Martin Freitag, Allgemein und gerichtlich zertifizierter beeideter Sachverständiger für Kfz-Reparaturen, Havarie-schäden und Kfz-Bewertungen sowie für den Kfz-Handel.
Kontaktadresse: Spargelfeldstraße 124/25, 1220 Wien.
E-Mail: martin.freitag@gerichts-sv.at

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

Vom selben Autor erschienen:

A. Kodek/Ottyk/Pfeffer, Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286; Pfeffer/Ottyk, Die rechnergestützte Ermittlung von Kfz-Restwerten und Ansprüchen aus Kfz-Gewährleistungen, ZVR 2008, 451; Pfeffer/A. Kodek, Der objektive Rest- und Minderwert von beschädigten Kraftfahrzeugen, RZ 2009, 254.

Literatur:

Apathy, Fragen des Ersatzes von Reparaturkosten nach der Beschädigung von Kraftfahrzeugen, ZVR 1981, 256; Bürger/Pfeffer/Rauchecker/Sacher/Wielke in Fucik ua (Hrsg), Handbuch des Verkehrsunfalls II² (2008); Ch. Huber, Der Restwert – Ein komplexes Problem im Spannungsverhältnis zwischen Geschädigtem, Kfz-Haftpflichtversicherer und Kfz-Sachverständigem, DAR 2002, 337 (Teil 1) und 385 (Teil 2); ders, Totalschadensabrechnung – die Ermittlung des Restwerts aus rechtlicher Sicht, SV 2008, 61; Pfeffer, Die Ermittlung des objektiven Minderwertes von beschädigten Kraftfahrzeugen, SV 2008, 67; Schlosser/Fucik/Hartl/Ofner, Handbuch des Verkehrsunfalls, 6. Teil (2005); Ottlyk/Gwercher/Pfeffer, Wertbegriffe und aktuelle Methoden der Fahrzeugbewertung, FS 100 Jahre SV-Hauptverband 465 ff; Nagl/Riautschnig/Gwercher, Merkantile Wertminderung, ZVR 2011, 387; Rummel, Kommentar zum ABGB³; Schwimann/Kodek, ABGB VI⁴.

Entschädigungsniveau und Verjährung von Schadenersatzansprüchen bei Verkehrsunfällen im EU-Ausland

Bericht von *Demolin, Brulard, Barthelemy – Hoche* – für die EU-Kommission

ZVR 2014/19

Reisen werden heutzutage häufig(er) ins EU-Ausland unternommen. Die Mobilität der Bürger in der EU nimmt zu. Das ist Ausfluss des Grundsatzes der Freizügigkeit der EU-Bürger und durchaus erwünscht. Die Kehrseite ist, dass bei solchen Auslandsreisen Verkehrsunfälle passieren. Wo gehobelt wird, da fliegen Späne. Wird ein Inländer bei einem Verkehrsunfall im Ausland verletzt, haben Richtlinien und EuGH-Rsp in den letzten Jahrzehnten bewirkt, dass die Regulierung von Schadenersatzansprüchen erleichtert wird. Nach der *Odenbreit-E C-463/06*¹⁾ kann der Geschädigte den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer im Inland verklagen; zuletzt hat der EuGH ausgesprochen, dass der Schadensregulierungsbevollmächtigte zustellungsbevollmächtigt ist für den zu verklagenden ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer (C-306/12).²⁾ Damit sind aber bei weitem noch nicht alle Probleme gelöst (instruktiv zuletzt *Bachmeier* [Hrsg], Regulierung von Auslandsunfällen [2013]). Die kollisionsrechtliche Anknüpfung erfolgt je nach Mitgliedsstaat nach dem HStVÜ³⁾ oder der Rom-II-VO.⁴⁾ Das dann anwendbare materielle Recht führt zu einem mitunter weit auseinanderklaffenden Entschädigungsniveau. Dazu kommen beträchtliche Unterschiede im Verjährungsrecht mit der Folge, dass der Anspruchsteller mit der Durchsetzung seines Anspruchs zu spät kommt und gar nichts erhält. In Bezug auf diese beiden letzten Probleme hat die **französisch-belgische Anwaltskanzlei Demolin/Brulard/Barthelemy** unter Leitung von **Jean Albert im Auftrag der EU-Kommission** eine Bestandsaufnahme vorgenommen und Empfehlungen formuliert, abrufbar in englischer Sprache unter

http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20090129report_en.pdf

Behandelt wird ein 4. KH-Fall,⁵⁾ dass der inländische Geschädigte im EU-Ausland Opfer eines Verkehrsunfalls geworden ist, woraus ihm Schadenersatzansprüche gegen den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer zustehen.

„Keine andere Studie kann zu diesem Zeitpunkt eine solch eingehende Analyse der Entschädigungspraktiken in den 27 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union bieten“, heißt es vollmundig (S 34). Neben gewiss wertvollen Erkenntnissen finden sich indes auch viele Platituden, Widersprüchlichkeiten, wenig plausible Ergebnisse sowie ein stellenweise wenig geordnetes Nebeneinander von einzelnen Beobachtungen.

Aufschlussreich sind die **rechtstatsächlichen Beobachtungen**: Wenn das Entschädigungsniveau unzureichend ist, ist das hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass der Lebensstandard des Anspruchstellers (zur Ausklammerung dieses Umstands im Recht Estlands S 193) sowie einige in dessen Heimatland ersatzfä-

1) ZVR 2008/42 (*Wittwer*).

2) ZVR 2013/239 (*Ch. Huber*).

3) BGBl 1975/387.

4) VO (EG) 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates v 11. 7. 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom II“), ABIL 2007/199, 40.

5) 4. KH-RL 2000/26/EG v 16. 5. 2000, ABIL 2000/81, 65; aufgehoben durch Art 29 der 6. KH-RL 2009/103/EG v 16. 9. 2009, ABIL 2009/263, 11.