

---

**Mag. Ewald H. Grabner**

Rechtsanwalt, Wien

**Ing. Dr. Wolfgang Pfeffer**

Gerichtssachverständiger, Wien

# Verwendung von Gebraucht-, Nachbau- und Ident-Ersatzteilen im Kfz-Schadenersatz

## Möglichkeiten und Grenzen aus rechtlicher und technischer Sicht

### 1. Problemstellung

In Österreich sind derzeit rund 6,5 Mio Kraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen.<sup>1</sup> In der Kfz-Haftpflichtversicherung werden jährlich zirka 523.000 Schadensfälle gedeckt; die Deckungen in der Kfz-Kaskoversicherung belaufen sich auf zirka 755.000 Schäden pro Jahr. Das gesamte Leistungsvolumen in der Kfz-Versicherung beträgt jährlich rund € 2,2 Mrd bei einer Schadenersatzquote von 72,3 %, das heißt, dass die Leistungen 72,3 % des Prämienaufkommens betragen (Haftpflicht und Kasko gemeinsam).<sup>2</sup> Wenn kein Totalschaden eingetreten ist, dann erfolgt die Wiederherstellung des Zustands vor dem Schadenseintritt im Regelfall durch Reparatur (Rückverformung) bzw durch Erneuerung von Bauteilen sowie allenfalls durch die Aufbringung einer Neulackierung an den reparierten oder erneuerten Karosserieteilen.

Ein modernes Fahrzeug weist heute über 10.000 Ersatzteile auf. In Zeiten immer komplexer werdender technischer Lösungen im Bereich der Antriebsmechanik und des Karosseriebaus sowie steigender Arbeitskosten tritt die reine Reparaturleistung an Bauteilen gegenüber der Teileerneuerung immer mehr in den Hintergrund. Die Ersatzteilkosten spielen daher in der Kfz-Schadensleistung eine immer wichtiger werdende Rolle.

Neben den Original-Ersatzteilen des Fahrzeugherstellers werden am Kfz-Ersatzteilmarkt heute zahlreiche andere Teile angeboten, die sich im Preis, in den Eigenschaften, aber auch in der Qualität gravierend unterscheiden können. Etwa 80 % der Teile eines Fahrzeugs werden nicht vom Fahrzeughersteller, sondern von Zulieferbetrieben gefertigt.<sup>3</sup> Diese liefern ihre Produkte für den Kfz-Ersatzteilmarkt auch an Unternehmen des freien Kfz-Teilehandels.

In diesem Beitrag sollen die rechtlichen und technischen Möglichkeiten bzw Grenzen erarbeitet werden, die mit der Verwendung von anderen als originalen Fahrzeughersteller-Teilen im Kfz-Schadenersatzfall auftreten.

### 2. Deliktischer Schadenersatz

Die Funktion des Schadenersatzrechts liegt vor allem darin, den entstandenen Schaden vollständig auszugleichen.

Nach § 1323 ABGB ist dieser 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 un-tunlich ist, hat der Schädiger Geldersatz zu leisten. Bei Kfz-Schäden wird im Regelfall Geldersatz (durch den Haftpflichtversicherer des Schädigers) geleistet. Es soll für den Geschädigten zur Schaffung einer wirtschaftlich gleichwertigen Ersatzlage kommen, entweder durch die Bestreitung der Reparaturkosten oder durch die Beschaffung bzw Finanzierung einer gleichwertigen Ersatzsache.

Der Zuspruch der (fiktiven) Reparaturkosten in einer Fachwerkstätte scheidet dann aus, wenn der Geschädigte sein Fahrzeug privat (und damit kostengünstiger) reparieren hat lassen. In diesem Fall ist ihm nur der tatsächliche Aufwand zu ersetzen. Ansonsten ist die Höhe des Geldersatzes davon abhängig, ob die Instandsetzung des beschädigten Fahrzeugs wirtschaftlich sinnvoll ist oder ob ein Totalschaden eingetreten ist.<sup>4</sup>

Bei Vorliegen einer Reparaturwürdigkeit hängt die Höhe des zu vergütenden Schadens im Wesentlichen davon ab, ob der Geschädigte eine Reparaturabsicht hat oder nicht. Wenn die Reparatur in einer Fachwerkstätte durchgeführt wird, dann erfolgt in der Praxis oftmals eine Direktverrechnung des Reparaturbetriebs mit der Haftpflichtversicherung des Schädigers, eine allenfalls eingetretene merkantile Wertminderung wird an den Geschädigten ausbezahlt. Hat der Geschädigte das Fahrzeug noch nicht reparieren lassen, sind ihm im Prozess dennoch die vollen gewerblichen Instandsetzungskosten als fiktive Reparaturkosten zuzusprechen, sofern er dem Gericht seine Reparaturabsicht nachweist.

Wenn der Geschädigte das Unfallfahrzeug, an dem kein Totalschaden eingetreten ist, ohne Reparatur weiter benutzt oder wenn seine Dispositionsabsichten unklar sind, stehen ihm nach ständiger Rechtsprechung die fiktiven Reparaturkosten nur bis zur Höhe des objektiven Minderwerts zu.<sup>5</sup> Dieser stellt den Wertverlust des Fahrzeugs

durch das Schadensereignis in der Vermögenssphäre des Geschädigten dar und ergibt sich im Sinne der Differenzmethode durch einen fiktiven Vergleich des Vermögenswerts (Marktwerts) vor und nach dem Unfall.

Das zentrale Ziel des § 1323 ABGB ist es, den Geschädigten so zu stellen, wie er ohne das schädigende Ereignis stehen würde. Die **Zurückversetzung in den vorigen Stand** muss auch bei der Verwendung von Ersatzteilen im Kfz-Haftpflichtfall beachtet werden. Dies bedingt zwingend den Einbau von Ersatzteilen gleicher Qualität. Würde man beispielsweise Ersatzteile einer minderen Qualität einbauen, dann würde das dem Primat der Naturalrestitution sicherlich widersprechen, es würde damit zu keiner vollständigen Zurückversetzung in den vorigen Stand und damit auch zu keiner vollen Schadenersatzleistung kommen. Bei Verschleißteilen wird ein sich durch den Einbau von Neuteilen ergebender Vorteil durch einen „Abzug neu für alt“ berücksichtigt. Die Frage der Ersatzteileigenschaft und -qualität ist von maßgeblicher Bedeutung für die Erfüllung des Schadenersatzanspruchs.

### 3. Arten von Kfz-Ersatzteilen

#### 3.1. Original-Ersatzteile

Original-Ersatzteile sind laut Gruppenfreistellungsverordnung Nr 461/2010 (im Folgenden: GVO)<sup>6</sup> Ersatzteile, die von gleicher Qualität sind wie die Bauteile, die für die Montage des Neufahrzeugs verwendet wurden und die nach den Spezifizierungen und Produktionsanforderungen hergestellt werden, die vom Kraftfahrzeughersteller für die Produktion der Bauteile des fraglichen Kraftfahrzeugs vorgegeben wurden.

##### 3.1.1. Originalteile mit der Marke des Fahrzeugherstellers (OEM-Teile des Original Equipment Manufacturer)

Sie können entweder vom Fahrzeughersteller selbst produziert werden oder sie werden von einem Zulieferer nach den Spezifikationen des Fahrzeugherstellers hergestellt und mit dem Markenlogo des Fahrzeugherstellers versehen, oftmals auch zusätzlich zum Logo des Zulieferers. Man spricht in diesem Zusammenhang dann von „*double branding*“ (zB eine Frontscheibe, die das Logo der Firma Seat und des Scheibenherstellers Pilkington trägt oder ein Mercedes-Scheinwerfer, der von der Firma Hella produziert wurde und beide Logos trägt).

##### 3.1.2. Originalteile ohne Markenlogo des Fahrzeugherstellers (OES-Teile des Original Equipment Supplier = Identteile)

Sie werden vom selben Zulieferer hergestellt, der auch den Fahrzeughersteller bei der Produktion beliefert. Die Ersatzteile müssen von gleicher Qualität wie die OEM-Teile sein, die Qualität muss durch eine Bescheinigung der Teilequalität nachgewiesen werden. Diese Ersatzteile

werden im Regelfall auch als „Identteile“ oder „GVO-Teile“ bezeichnet, weil sie im Sinne der GVO als Originalteile anzusehen sind (zB eine Frontscheibe, die nur das Logo des Scheibenherstellers trägt, oder ein Scheinwerfer mit Hella-Logo).

In der Kfz-Branche wird der Begriff „Identteile“ für die Bezeichnung von Originalteilen der Zulieferer, das heißt für Original-Ersatzteile ohne Markenlogo des Fahrzeugherstellers verwendet, in der GVO wird der Begriff „Identteile“ nicht direkt definiert.

Bis zum Beweis des Gegenteils wird vermutet, dass Identteile Original-Ersatzteile sind, sofern der Teilehersteller bescheinigt, dass diese Teile von gleicher Qualität sind, die Beweislast liegt somit beim Fahrzeughersteller.

#### 3.2. Nachbau-Ersatzteile

Ein Nachbauteil entspricht in Funktion und Abmessungen dem Originalteil, stammt aber von einem Hersteller, der diesen Ersatzteil nicht an den Autobauer liefert. Dieses Teil kann von gleichwertiger, aber auch von schlechterer Qualität sein wie das Original-Ersatzteil; die Teile unterliegen nicht den strengen Vorschriften der Fahrzeughersteller. Auch viele Karosserieteile werden als Nachbauteile angeboten. Zahlreiche namhafte Firmen bieten Nachbauteile an, allerdings gibt es vor allem im Internet auch ein großes Angebot an Teilen mit minderwertiger Qualität.

#### 3.3. Gebraucht-Ersatzteile

Gebrauchtteile sind Ersatzteile, die bereits in einem typengleichen Fahrzeug verbaut waren und die einer Weiterverwendung zugeführt werden. Eine Sache gilt dann als gebraucht, wenn sie vom Hersteller, Verkäufer oder einem Dritten bereits ihrer gewöhnlichen Verwendung zugeführt wurde und deshalb mit einem höheren Sachmängelrisiko behaftet ist. Die maßgebliche Formulierung der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie<sup>7</sup> heißt dementsprechend im englischen Wortlaut „*second-hand goods*“ also sinngemäß „aus zweiter Hand“. Gebrauchtteile werden oft bei sogenannten Zeitwertreparaturen verwendet.

### 4. Preisunterschiede

Der Unterschied zwischen den Listenpreisen von OEM- und Identteilen beträgt im Schnitt zirka 15 bis 20 %. Bei Nachbauteilen ist der Unterschied deutlich größer; hier sind Unterschiede von bis zu 60 % durchaus möglich. In einer Preisvergleichsuntersuchung des ADAC im Jahr 2013 zwischen OEM- und Nachbauteilen wurden die in Abbildung 1 dargestellten Preisunterschiede festgestellt.

Aufgrund dieser beträchtlichen Preisunterschiede zwischen OEM- und Ident- bzw Nachbauteilen besteht seitens der Schädiger bzw der für sie eintretenden Versicherungen ein nachvollziehbarer ökonomischer Anreiz, solche alternativen Bauteile im Kfz-Schadenersatz zu verwenden und damit die Schadenleistungen zu reduzieren.

Preisvergleich						
	VW Golf		Ford Focus		Mazda 6	
	Autohersteller	Freier Händler	Autohersteller	Freier Händler	Autohersteller	Freier Händler
Kotflügel v. re.	167	101	170	67	178	138
Motorhaube	321	157	330	138	372	290 + Fracht*
Frontscheibe	289	154	363	183	456	290
Scheinwerfer re.	194	120	191	68	362	217

\* Sonderbestellung

**Abbildung 1:** Preisvergleich (Quelle: ADACmotorwelt 3/2013; Angaben in Euro, inklusive Mehrwertsteuer und ohne die Montagekosten)

## 5. Rechtsvorschriften, Vereinbarungen und sonstige Aspekte, die den Einsatz von Kfz-Ersatzteilen tangieren

### 5.1. Gruppenfreistellungsverordnung Nr 461/2010

Auf Grundlage von Art 101 AEUV hat die Europäische Kommission die neue GVO beschlossen, welche am 1. 6. 2010 in Kraft getreten ist und bis 31. 5. 2023 gültig sein wird. Mit dieser sogenannten Aftermarket-GVO hat die Kommission sektorspezifische Sonderregelungen für den Vertrieb von Ersatzteilen sowie Reparatur- und Wartungsleistungen getroffen. Die neue Verordnung und die begleitenden Leitlinien zielen darauf ab, die Grundlagen für Wettbewerb im Kfz-Aftermarket zum Wohle der Verbraucher zu sichern und die Lebensnerven der Unternehmen aus Teileindustrie und -handel sowie der Servicebetriebe der freien Werkstätten wirksam zu schützen. Die GVO gilt nur für Kraftfahrzeuge mit Selbstantrieb und mindestens drei Rädern, die für den Verkehr auf öffentlichen Straßen bestimmt sind. Das heißt: Für Motorräder, Schienenfahrzeuge und Baufahrzeuge, die nicht auf öffentlichen Straßen fahren, gelten die Vorschriften der GVO nicht.

Die wichtigsten Regelungen der Aftermarket-GVO sind:

- Zugang zu den Reparatur- Wartungs-, und Ersatzteilinformationen des Fahrzeugherstellers für freie Werkstätten.
- Eine Beschränkung von Vertragswerkstätten, Ersatzteile an unabhängige Werkstätten zu verkaufen, welche die Teile für Reparaturen von Kraftfahrzeugen benötigen, ist unzulässig.
- Ersatzteilhersteller dürfen direkt an zugelassene und unabhängige Händler und Werkstätten verkaufen.
- Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten durch freie Werkstätten haben keinen Einfluss auf die gesetzliche Gewährleistung oder auf vertragliche Garantiezusagen, sofern diese Arbeiten sach- und fachgerecht nach den Vorgaben des Fahrzeugherstellers durchgeführt wurden. Das heißt: Automobilhersteller dürfen den Wettbewerb nicht verzerren, indem sie die vertragliche Garantiezusagen in ihren Garantiebedingungen davon

abhängig machen, dass im Garantiezeitraum Reparaturen und Servicearbeiten nicht durch freie Kfz-Betriebe durchgeführt oder Identteile aus dem freien Markt verbaut werden.

- Die Definition des Begriffs „Original-Ersatzteil“ erfolgt nunmehr auf Grundlage der Teilequalität und nicht der Teileherkunft.
- OEM-Teile (mit dem Markenlogo des Fahrzeugherstellers) dürfen vom Zulieferer nicht an den freien Teilehandel geliefert werden.
- Im Rahmen der Garantieleistungen kann der Fahrzeughersteller verlangen, dass nur OEM-Teile verwendet werden und die Garantiearbeiten nur in einer Markenwerkstätte durchgeführt werden.

**Fazit:** Durch die Aftermarket-GVO werden Identteile den OES-Teilen gleichgestellt. Die Verwendung von Identteilen und die Durchführung von Service- und Reparaturarbeiten in freien Werkstätten nach Herstellerrichtlinien innerhalb der Garantiezeit dürfen nicht grundsätzlich zu einem Garantieverlust am Gesamtfahrzeug führen.

### 5.2. Designschutz für sichtbare Kfz-Ersatzteile

Eine weitere Rechtsvorschrift, die bei der Verwendung von Kfz-Ersatzteilen beachtet werden muss, ergibt sich aus dem Designschutz (dieser gehört neben dem Patentschutz, dem Markenschutz und dem Gebrauchsmusterschutz zu den gewerblichen Schutzrechten). Die Richtlinie 98/71/EG<sup>9</sup> regelt, dass die Erscheinungsform eines ganzen Erzeugnisses oder eines Teils davon unter bestimmten Voraussetzungen geschützt werden kann. Dieser Schutz gewährt seinem Inhaber das ausschließliche Recht, diese Erscheinungsform bzw das Design zu benutzen. Deshalb wird diese Richtlinie auch kurz „Designrichtlinie“ oder „Designschutzrichtlinie“ genannt.

Übertragen auf die Automobilbranche regelt die Richtlinie, dass das Design (die Erscheinungsform bzw das Aussehen) eines Fahrzeugs geschützt werden kann. Komplexe Erzeugnisse wie Autos bestehen aus einer Vielzahl einzelner Teile. Wenn das Auto – etwa durch einen Unfall – beschädigt wird, werden Ersatzteile ein- und angebaut, damit es wieder funktionsfähig ist und auch so aussieht

wie vorher. Die Ersatzteile müssen zwangsläufig den ursprünglichen Teilen des Autos in ihrer genauen Form und ihren Abmessungen entsprechen.

Von der Designschutzrichtlinie sind deshalb nur jene Kfz-Teile betroffen, die von außen sichtbar sind; das sind die Außenteile der Karosserie inklusive Scheinwerfer, Windschutzscheiben, Kühlergrill, Außenspiegel, Stoßstangen und Rücklichter. Die anderen Ersatzteile, das heißt alle innenliegenden Teile (wie beispielsweise Kühler, Motor, Getriebe), sind hingegen vom Designschutz ausgenommen. Die Zulieferer müssen in den Verträgen mit den Herstellern alle Rechte am Design abtreten.

Einige EU-Mitgliedstaaten haben von der Liberalisierungsoption im EU-Designrecht Gebrauch gemacht und durch die Verabschiedung einer sogenannten Reparaturklausel die Designschutzrechte betreffend Kraftfahrzeuge in ihrem jeweiligen nationalen Recht außer Kraft gesetzt. Zu diesen Ländern zählen beispielsweise Italien, die Niederlande und Polen; hier können auch Außenteile als Ident- oder Nachbauteile verwendet werden, ohne Designschutzrechte zu verletzen. Eine gesamteuropäische Lösung gibt es in dieser Frage trotz verschiedener Versuche bisher nicht. Zuletzt hat die Europäische Kommission im Juni 2014 auf Druck der Fahrzeughersteller den Entwurf zur Neufassung der Designrichtlinie zurückgezogen; damit wurde die Umsetzung der EU-weiten Reparaturklausel für sichtbare Kfz-Teile abgelehnt, sodass der Designschutz in allen jenen EU-Ländern weiterhin aufrechterhalten bleibt, die keine nationale Reparaturklausel beschlossen haben.

In Österreich ist die Gesetzeslage gleich gelagert mit Deutschland, das heißt, dass die Designschutzrichtlinie auch bei Kfz-Außenteilen an sich voll wirksam ist, der Fahrzeughersteller jederzeit ein Verfahren wegen Verletzung des Designschutzes bei Verwendung von Außenteilen anstrengen könnte und dieses mit hoher Wahrscheinlichkeit auch gewinnen würde. Die einzige „Abschwächung“, die aber rechtlich nicht verbindlich ist, besteht in Deutschland darin, dass Vertreter der deutschen Fahrzeughersteller eine „unverbindliche Erklärung“ herausgegeben haben, wonach sie ihre „Designrechte ... nicht wettbewerbsbeschränkend wahrnehmen“ werden. Trotzdem gibt es seitens der Autohersteller immer wieder Verwarnungen und Klagen gegen Firmen, die Außenteile im Teilehandel verkaufen.

Im Designschutz beträgt die maximale Schutzzeit 25 Jahre, das heißt, dass bei Fahrzeugen über 25 Jahren auch bei Außenteilen Ident- oder Nachbauteile verwendet werden dürfen.

Die Verwendung von gebrauchten OEM-Teilen ist designschutzrechtlich unbedenklich.

**Fazit:** Für Karosserie-Außenteile dürfen wegen des Designschutzes nur neue oder gebrauchte OEM-Teile verwendet werden. Identteile oder Nachbauteile dürfen erst bei Fahrzeugen über 25 Jahren eingesetzt werden. Die Verwendung von gebrauchten OEM-Teilen ist designschutzrechtlich unbedenklich.

### 5.3. Logoverlust des Fahrzeugherstellers

Vorerst ist der Versuch einer einheitlichen Ersatzteilliberalisierung auf EU-Ebene gescheitert, die Kommission hat die Novelle im Jahr 2013 zurückgezogen. Trotzdem könnte der Designschutz auf Kraftfahrzeuge in absehbarer Zeit fallen, dann könnten grundsätzlich auch bei unter 25 Jahre alten Fahrzeugen Identteile verwendet werden. Ein österreichischer Alleingang ist aufgrund der Macht der österreichischen Kfz-Zulieferindustrie vor allem in Oberösterreich und in der Steiermark eher nicht zu erwarten.

Fahrzeughersteller sorgen allerdings bereits für diesen Fall vor und zwar durch die Anbringung von immer größeren Markenzeichen und Schriftzügen an Außenteilen; diese Logos dürfen wegen des Markenschutzes auf Identteilen nicht angebracht werden. Bis zu 30 Logos sind im Außenbereich eines neuen Fahrzeugs derzeit bereits verbaut, mit einer stark steigenden Tendenz.

Wenn ein Originalteil durch ein Identteil ersetzt wird, dann geht das am Bauteil angebrachte Markenlogo des OEM verloren, diese Logos dürfen auf den Identteilen nicht angebracht werden. Bei innenliegenden Teilen (wie zB auf einer Wasserpumpe oder auf einer Lichtmaschine) wird das keine relevanten Auswirkungen haben.

Beim Wegfall von größeren und deutlich sichtbaren, teilweise auch beleuchteten Logos auf Außenteilen (wie zB an Scheinwerfern, Heckleuchten, Außenspiegeln) ist besonders bei jüngeren Fahrzeugen jedenfalls ein Wertverlust durch das Fehlen von originalen Schriftzügen zu erwarten, zusätzlich ergibt sich das Problem der fehlenden Symmetrie. Selbst bei Wegfall der Designschutzrichtlinie werden wegen des Logoverlustes im Schadenersatzfall OEM-Teile verwendet werden müssen, um den Zustand vor dem Schadenseintritt erreichen zu können (neuer OEM-Teilebindungsmechanismus).

**Fazit:** Der Verlust des Fahrzeughersteller-Markenlogos ist auf nicht sichtbaren Teilen (zB auf Wasserpumpen) unproblematisch, bei gut sichtbaren großen Logos auf Außenteilen (zB auf Scheinwerfern) ist der Verlust im Schadenersatz problematisch, da damit der „Vorzustand“ nicht vollständig erreicht werden kann.

### 5.4. Garantieverträge

Die Autohersteller verpflichten sich heute vor allem aus Marketing- und Wettbewerbsgründen zu immer umfangreicheren bzw längerfristigen freiwilligen Garantieleistungen. Dabei gewährt der Fahrzeughersteller als Garantiegeber dem Käufer als Garantiennehmer eine zeitlich und/oder laufleistungsmäßig begrenzte Garantie für Neufahrzeuge hinsichtlich aller Mängel in Werkstoff und Werkarbeit, wobei Verschleißteile im Regelfall von der Garantie ausgenommen sind; hier werden zumeist ganze Teilekataloge in den Garantiebedingungen definiert, die von der Garantie ausgenommen ist (zB Auspuffanlage ohne dem Katalysator). Über die normale Neuwagen-garantie hinaus bieten



Fahrzeughersteller oftmals auch sogenannte Anschlussgarantien als erwerbbares Extra an.

Neben der Neuwagengarantie bestehen bei vielen Fahrzeugherstellern auch eine Lackgarantie, eine Durchrostungsgarantie sowie eine Garantie für Hochvoltbatterien, mit der die Leistungsfähigkeit von Hochvoltbatterien in Elektro- und Hybridfahrzeugen abgesichert werden soll.

Bei der Unterzeichnung des Kaufvertrages stimmt der Käufer den Garantiebedingungen des Fahrzeugherstellers zu, in denen die Ausschlussgründe für die Garantien definiert werden. Einige Hersteller sehen in den Garantiebedingungen nach wie vor Regelungen vor, mit denen die Nichtverwendung von Originalteilen des Fahrzeugherstellers als Ausschluss für den Garantieanspruch des Gesamtfahrzeugs angestrebt wird. Solche Regelungen sind aufgrund der neuen Aftermarket-GVO unwirksam, das heißt, auch wenn Identteile verwendet werden und diese in einer freien Werkstätte nach Herstellervorschriften eingebaut wurden, führt das grundsätzlich zu keinem Garantieverlust.

Allerdings ergibt sich bei der Verwendung von Identteilen folgendes **Spezialproblem**: Wenn innerhalb der wirksamen Garantiezeit statt des beschädigten OEM-Originalteils ein Identteil eingebaut wird, dann hat dies zur Folge, dass die Garantie des Fahrzeugherstellers bezüglich dieses konkreten Bauteils erlischt.

Wenn beispielsweise bei einem Hyundai i40 mit einer Neuwagengarantie von fünf Jahren nach zwei Jahren im Zuge eines Verkehrsunfalls ein Identteile-Kühler eingebaut wird, dann würde das zur Folge haben, dass der Geschädigte die Garantie auf den erneuerten Kühler bis zur Restlaufzeit der Neuwagengarantie von fünf Jahren verliert. Wenn der Kühler innerhalb der restlichen Neuwagengarantie-Laufzeit von drei Jahren einen Mangel erleiden würde, dann könnte der Fahrzeugbesitzer aus der Neuwagengarantie heraus keine Ansprüche mehr an den Fahrzeughersteller stellen.

Das würde wiederum bedeuten, dass der Geschädigte bei den Identteilen hinsichtlich der Restgarantie gegenüber OEM-Teilen des Fahrzeugherstellers schlechter gestellt wäre, als er es vor dem Schadenseintritt war. Das gilt auch für die Durchrostungsgarantie.

**Fazit:** Innerhalb der Garantiephase können im Haftpflichtfall keine Identteile verwendet werden, da es gegenüber OEM-Teilen zu einer Schlechterstellung bei den Garantieansprüchen kommt. Da Verschleißteile von der Garantie ausgenommen sind, können für diese eigentlich auch innerhalb der Garantiephase Identteile verwendet werden.

### 5.5. Kulanzleistungen

Ein weiteres Problem, das sich bei der Verwendung von Ident- oder Nachbauteilen stellen kann, ist der Verlust der Kulanz. Unter Kulanz versteht man eine freiwillige Übernahme von Reparaturleistungen durch den Fahrzeughersteller nach der Garantiezeit; sie soll vor allem der Kundenbindung dienen.

Voraussetzung für Kulanzleistungen ist praktisch bei allen Marken die Bedingung, dass das Fahrzeug nachweislich mit OEM-Teilen in der Markenwerkstätte repariert und gewartet wurde. Wenn dies nicht der Fall ist, wird die Kulanz abgelehnt. Die Kulanzleistungen werden bei den meisten Fahrzeugherstellern in Kulanzkatalogen klar definiert und sind an Alters- und Laufleistungsgrenzen gebunden.

Durch den Einbau von Identteilen im Zuge eines Unfallschadens innerhalb der Kulanzzeit könnte sich aufgrund der Ausschlusskriterien unter Umständen eine Schlechterstellung des Geschädigten ergeben.

**Fazit:** Es ist zu prüfen, ob es durch die Verwendung von Identteilen innerhalb der Kulanzphase zu Nachteilen für den Fahrzeugbesitzer kommen könnte. Wenn kein lückenloser Service- und Reparaturnachweis möglich ist, können im Schadenersatz jedenfalls Identteile nach dem Ablauf der Garantiezeit verwendet werden.

### 5.6. Wartungs- und Reparaturvorschriften von Leasinggebern

In den meisten Leasingverträgen bzw. -bestimmungen in Österreich wird darauf hingewiesen, dass die Wartungs- und Reparaturarbeiten in einer Fachwerkstätte nach Herstellervorschriften durchgeführt werden muss. Dezierte Hinweise auf die Verwendung von OEM-Teilen gibt es derzeit nicht.

**Fazit:** Aus den Leasingverträgen könnten sich grundsätzlich Einschränkungen hinsichtlich der Verwendung von Ersatzteilen in Leasingfahrzeugen ergeben. Bei den aktuellen Verträgen bzw. Bedingungen der großen Leasingbanken bestehen solche Vorschriften nicht.

## 6. Kaskoversicherung

Während sich die Vorgaben im Haftpflichtversicherungsfall direkt aus dem deliktischen Schadenersatzrecht ergeben, geht es in der Kaskoversicherung im Wesentlichen darum, was zwischen dem Versicherer und dem Versicherungsnehmer vereinbart ist. Grundsätzlich wäre eine Vereinbarung mit der Kaskoversicherung, wonach sich der Kunde nur Identteile einbauen lässt, wohl zulässig.

Wenn der Versicherungsnehmer einer derartigen Vereinbarung zustimmt und im Schadensfall nur Identteile bezahlt werden, muss er sich im Klaren sein, dass er damit Gefahr läuft, die Herstellergarantie und allenfalls auch Kulanzansprüche zu verlieren. Es müsste daher eine entsprechende Aufklärung im Kaskovertrag vorhanden sein. Derartige Kaskoverträge mit entsprechenden deutlich reduzierten Prämien sind beispielsweise bereits im Holland am Markt, sie werden hier als sogenannte grüne Police als Schadenssteuerung angeboten.

In Österreich und in Deutschland werden derartige Produkte noch nicht verkauft, sie wären aber grundsätzlich

vorstellbar. Aus den aktuellen Kaskobedingungen und -verträgen ergeben sich keine speziellen Hinweise auf die Verwendung von Identteilen.

Es ist davon auszugehen, dass derzeit auch im Kaskofall die dargestellten Vorgaben zu erfüllen sein werden. Das bedeutet, dass auch hier die Vorgaben der Aftermarket-GVO, die Vorschriften der EU-Designschutzrichtlinie sowie die jeweils zur Anwendung kommenden Garantie- und Kulanzbedingungen des Fahrzeugherstellers berücksichtigt werden müssen. Eine Judikatur gibt es zu diesem Spezialfragen ebenso wie in der Haftpflicht auch im Kaskoversicherungsfall bisher nicht.

### 7. Zeitwertreparatur

Ein wirtschaftlicher Totalschaden liegt laut ständiger Rechtsprechung vor, wenn die Reparaturkosten in der Fachwerkstätte den Wiederbeschaffungswert um mehr als zirka 10 % übersteigen.

**Zeitwertreparatur:** Es ist eine sparsame Reparatur bis zum Wiederbeschaffungswert bzw sogar bis zur bekannten 110 %-Grenze durchzuführen.

**OGH-Leitentscheidung vom 9. 1. 1986, 8 Ob 82/85:** Eine Zeitwertreparatur unter Zuhilfenahme von Gebrauchtteilen und einem Ausrichten von Bauteilen statt deren Erneuerung bis zum Erreichen des Zeitwertes ist möglich:

Eine Zeitwertreparatur entspreche jedenfalls dem schadenersatzrechtlichen Prinzip der Naturalrestitution, wonach der Geschädigte so gestellt werden soll, wie er stünde, wenn das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Fraglich ist, welche Einsparungsmöglichkeiten hier bestehen.

In Anlehnung an die Judikatur in Deutschland zur 100 %- bzw 130 %-Grenze ist davon auszugehen, dass eine vollständige Reparatur durchgeführt werden muss und auch die Betriebs- und Verkehrssicherheit erreicht werden muss. Einsparungspotenziale ergeben sich in diesem Fall durch die Verwendung von Nachbau-, Gebraucht- und Identteilen. Der Zustand vor dem Schadenseintritt muss hier nicht zwingend erreicht werden, Qualitäts- bzw optische Beeinträchtigungen sind möglich.

Wenn der Geschädigte freiwillig auf den Einsatz von OEM-Teilen verzichtet oder einer Reparatur anstelle eines Austausches von beschädigten Bauteilen oder Baugruppen zustimmt und allenfalls auch einen Garantie- und Kulanzverlust des Herstellers in Kauf nimmt, dann wird er angesichts der geltenden Rechtslage im Haftpflichtfall wohl bis zur geltenden 110 %-Totalschadensgrenze auch mit Nachbau- oder Gebrauchtteilen reparieren können. In der Praxis wird diese Möglichkeit aber wohl nur bei älteren Fahrzeugen in Frage kommen.

In der Kaskoversicherung wird eine Zeitwertreparatur wahrscheinlich in den überwiegenden Fällen nicht möglich sein, da hier eine andere Totalschadensgrenze in den Kaskobedingungen definiert ist. So tritt im Kaskofall ja bereits

dann ein wirtschaftlicher Totalschaden ein, wenn die Reparaturkosten in der Fachwerkstätte die Differenz zwischen Wiederbeschaffungs- und Restwert übersteigen.

**Fazit:** Bei der Zeitwertreparatur können grundsätzlich sowohl Ident- und Nachbauteile als auch gebrauchte Teile im Schadenersatz verwendet werden, wenn der Fahrzeugbesitzer zustimmt.

### 8. Thesen für die Regulierungspraxis

Um im Haftpflichtfall das in § 1323 ABGB definierte zentrale Ziel einer **Gleichstellung des Geschädigten gegenüber der Situation vor dem Schadenseintritt** erreichen zu können, sind folgende Kriterien zu beachten:

Die Verwendung von Nachbau- und Gebrauchtteilen scheidet im Kfz-Haftpflichtfall wegen der nicht genau definierten bzw nicht genau bekannten Qualität aus (keine Bescheinigung der Teilequalität gemäß GVO). Es kann technischerseits nicht garantiert werden, dass der „Vorzustand“ bei Verwendung solcher Teile wieder erreicht wird. Daraus ergibt sich ein Qualitätsrisiko.

Mit der Verwendung von Identteilen (OES-Teilen) kann bezüglich der Teilequalität grundsätzlich der Zustand vor dem Schadenseintritt gleichwertig erreicht werden, der einzige Unterschied besteht im Logoverlust des Fahrzeugherstellers auf den Bauteilen.

Für Karosserie-Außenteile dürfen wegen des Designschutzes nur neue oder gebrauchte OEM-Teile verwendet werden. Identteile oder Nachbauteile dürfen erst bei Fahrzeugen über 25 Jahren eingesetzt werden. Die Verwendung von gebrauchten OEM-Teilen ist designschutzrechtlich unbedenklich.

Innerhalb der Garantiephase können im Haftpflichtfall keine Identteile verwendet werden, da es gegenüber OEM-Teilen zu einer Schlechterstellung bei den Garantieansprüchen kommt.

Es ist zu prüfen, ob es durch die Verwendung von Identteilen innerhalb der Kulanzphase zu Nachteilen für den Fahrzeugbesitzer kommen könnte. Wenn kein lückenloser Service- und Reparaturnachweis möglich ist, können im Schadenersatz jedenfalls Identteile nach dem Ablauf der Garantiezeit verwendet werden. Da Verschleißteile von der Kulanz ausgenommen sind, können dafür auch hier innerhalb der Kulanzphase Identteile verwendet werden.

Möglich ist die Verwendung von Identteilen innerhalb der Garantie- und Kulanzzeiten bei allen Bauteilen, die von der Garantie und von der Kulanz ausgeschlossen sind, das sind im Wesentlichen die Verschleißteile, wobei es hier durchaus deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Herstellern gibt, sowohl was das Ausmaß des Garantie- und Kulanzbereichs als auch die Liste mit den Ausnahmen betrifft.

Außerhalb der Garantie- und Kulanzzeiten bzw -laufleistungsrenzen ist die Verwendung von Identteilen im Schadenersatz grundsätzlich möglich, allerdings sind bei den Außenteilen nach derzeitiger Rechtslage die Vorschriften der Designschutzrichtlinie zu beachten.

Bei der Zeitwertreparatur können grundsätzlich sowohl Ident- und Nachbauteile als auch gebrauchte Teile im Schadenersatz verwendet werden, wenn der Fahrzeugbesitzer zustimmt.

## 9. Identteile-Matrix

Auf der Grundlage dieser acht Thesen wurde eine völlig neuartige Identteile-Matrix erarbeitet, aus der für jedes Fahrzeug abgeleitet werden kann, ob bzw welche Identteile unter Berücksichtigung des Tachostands, des Alters sowie der Garantie- und Kulanzgrenzen im Schadenszeitpunkt verwendet werden dürfen.

Alle Garantie- und Kulanzbedingungen bzw Vorschriften der Fahrzeughersteller werden bei den unterschiedlichen Modellen erfasst und in einer Datenbank hinterlegt; die Daten können bei jedem Fahrzeug rasch und zuverlässig abgerufen werden. Mit den Informationen aus der Identteile-Matrix kann eine genaue Kalkulation der Reparaturkosten durchgeführt werden, wobei dazu ein Kalkulationsprogramm notwendig ist, bei dem auch die Preise von Identteilen abrufbar sind.

Alternativ besteht auch die Möglichkeit, anhand einer hinterlegten Rabattmatrix bei den einzelnen Baugruppen vom Originalteil ausgehend einen marktüblichen angemessenen Abzug zur Berücksichtigung der Preisdifferenz

zwischen Original- und Identteil abzurufen und bei der *Ex-ante*-Schadenskalkulation zu berücksichtigen.

Die Identteile-Matrix wurde in die bereits weitverbreitete und als Branchenstandard geltende Kfz-Bewertungssoftware **Autopreisspiegel** integriert und kann hier verwendet werden.

## Anmerkungen:

- <sup>1</sup> *Statistik Austria*, Kfz-Bestand per 30.11.2015.
- <sup>2</sup> *Versicherungsverband Österreich*, Jahresbericht 2014.
- <sup>3</sup> *J. P. Gruber*, Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor, RdW 2011, 13 (15).
- <sup>4</sup> *A. Kodek/Pfeffer*, Der objektive Rest- und Minderwert von beschädigten Kraftfahrzeugen, RZ 2009, 254.
- <sup>5</sup> RIS-Justiz RS0030312; RS0022844; OGH 3. 3. 1994, 2 Ob 5/94.
- <sup>6</sup> Verordnung (EU) Nr 461/2010 der Kommission vom 27. 5. 2010 über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor, ABI L 129 vom 28. 5. 2010, S 52.
- <sup>7</sup> Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. 5. 1999 zu bestimmten Aspekten des Verbrauchsgüterkaufs und der Garantien für Verbrauchsgüter, ABI L 171 vom 7. 7. 1999, S 12.
- <sup>8</sup> Richtlinie 98/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. 10. 1998 über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen, ABI L 289 vom 28. 10. 1998, S 28.

## Korrespondenz:

*Mag. Ewald H. Grabner*

*E-Mail: office@anwalt-grabner.at*

*Ing. Dr. Wolfgang Pfeffer*

*E-Mail: dr.pfeffer@chello.at*