

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Sonderheft

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Dezember 2014

12a

417 – 500

ZVR-Verkehrsrechtstag 2014

Themen

Das Kind im Recht – Schutz- und Haftungsbestimmungen

Straßenverkehrsrecht – Schwerpunkt urbaner Verkehr

Verwaltungsgerichtsbarkeit – erste Erfahrungen

Verkehrsunfall von A bis Z – Teil 1: Schaden



Die Ermittlung des Kfz-Schadens aus technischer Sicht

ZVR 2014/246

§§ 303 ff, 1323,
1332 ABGB

Fahrzeug-
schaden;

Bewertung;

Wieder-
beschaffungswert;

In der schadenersatzrechtlichen Gerichtspraxis trat in den letzten Jahren zunehmend das Erfordernis der Nachvollziehbarkeit von Wertermittlungen, Wertdifferenzen und Reparaturkostenkalkulationen in den Vordergrund.

Von Martin Freitag und Wolfgang Pfeffer

Inhaltsübersicht:

- A. Rechtliche Grundlagen
- B. Ermittlung des objektiven Minderwerts
- C. Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts
- D. Ermittlung des Restwerts
- E. Ermittlung der merkantilen Wertminderung

A. Rechtliche Grundlagen

Die Höhe des Schadenersatzes nach einem Verkehrsunfall ist davon abhängig, ob die Instandsetzung des beschädigten Fahrzeugs wirtschaftlich sinnvoll oder ob ein Totalschaden eingetreten ist. Wenn eine Reparaturwürdigkeit gegeben ist, dann hängt die Höhe des zu vergütenden Schadens iW 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, den Geschädigten so zu stellen, wie er ohne das schädigende Ereignis gestellt wäre.¹⁾

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 verneint, der Ersatzpflichtige (Versicherer des Schädigers) hat daher regelmäßig nur Geldersatz zu leisten.²⁾ 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 Reparaturbetriebs 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.³⁾ 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.⁴⁾

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.⁵⁾ 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.

B. Ermittlung des objektiven Minderwerts

Die Bestimmung des objektiven Minderwerts erfolgt grundsätzlich durch eine Differenzbildung zwischen dem gemeinen Wert iSd § 1332 ABGB vor und unmit-

telbar nach dem Schadensereignis, wobei die gemeinen Werte objektiv-abstrakt zu ermitteln sind. Der Verkaufswert zwischen Privaten wird als Marktwert bezeichnet.⁶⁾ 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.⁷⁾ 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 (Händlerereinkaufswert) 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).⁸⁾

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 Händlerereinkaufswert) des beschädigten Fahrzeugs nach dem Schadensereignis.⁹⁾ Die Aufgabe des SV besteht daher in diesen Fällen darin, eine Schätzung des Wiederbeschaffungswerts und des Restwerts vorzunehmen; bei beiden Wertbestimmungen sind die Vorschäden entsprechend zu berücksichtigen.¹⁰⁾

C. Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts

Schätzbare Sachen sind durch Vergleich mit ähnlichen Sachen zu bewerten. Die Bestimmung und Gewichtung der preisbildenden Faktoren kann nur aufgrund von Marktbeobachtung und Erfahrung erfolgen. Ein Wert ist also im Idealfall ein Mittelwert von mehreren Preisen. Unter dem Wiederbeschaffungswert (Händlerverkaufswert) versteht man den Durchschnittspreis, der am redlichen inländischen Kfz-Fachmarkt bei einer Beschaffung (vom Geschädigten) voraussichtlich zu bezahlen sein wird. Der Marktwert (Mittelwert, gemeiner Wert) ist der ordentliche gemeine Preis, den eine Sache zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort hat (§§ 304 ff ABGB). Der Marktwert kommt beim Kauf zwischen Privaten zum Tragen, beim unbeschädigten Fahrzeug liegt der Marktwert im Regelfall zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Händlerereinkaufswert, weshalb er manchmal auch als Mittelwert bezeichnet wird. Unter dem Händlerereinkaufswert ist der durchschnittlich zu erwartende Ankaufspreis eines seriösen inländischen Fahrzeughändlers zu verste-

gemeiner Wert;
Händler-
einkaufswert;
Restwert;
objektiver
Minderwert;
merkantile
Wertminderung

1) OGH 1 Ob 535/90 SZ 63/53; 1 Ob 620/94 SZ 68/101.

2) *Danzl* in KBB⁴ (2014) § 1323 ABGB Rz 1 und 5 je mwN.

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

4) *Danzl* in KBB⁴ (2014) § 1323 ABGB Rz 11 mwN.

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

6) *A. Kodek/Pfeffer*, Der objektive Rest- und Minderwert von beschädigten Kraftfahrzeugen, RZ 2009, 254.

7) Vgl dazu *Karner*, Sachschadenersatz in Österreich, ZVR 2010, 476.

8) *Pfeffer/Sacher* in *Fucik et al* (Hrsg), Handbuch des Verkehrsunfalls 2. Teil² (2008) Rz 280 ff.

9) *Pfeffer/Sacher*, aaO Rz 281 f.

10) Vgl dazu *Enthofer/Freitag/Pfeffer*, Berücksichtigung von Vorschäden bei der Bemessung von Kfz-Schäden, ZVR 2014, 43.

hen. Die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Händlereinkaufswert stellt die Handelsspanne dar.

Von einer **manuellen Marktanalyse** spricht man, wenn die Bewertung durch manuelles Studium von Versteigerungserlösen oder durch manuelles Studium von aktuellen Angeboten im Internet, beim Händler, in der Zeitung/Zeitschrift mit anschließender manueller Mittelwertbildung erfolgt. Nachteil dieser Methode: Das Wunschpreisproblem kann nicht in den Griff bekommen werden. Viele Fahrzeuge werden zuerst sehr teuer inseriert, bei mangelnder Nachfrage wird der Preis dann im Regelfall mehrmals abgesenkt, bis sich ein Käufer findet. Die mit dieser Methode ermittelten Werte sind zumeist (deutlich) zu hoch. Ein weiterer Nachteil besteht darin, dass vor Gericht häufig der Wert zu einem bestimmten Zeitpunkt in der Vergangenheit (zum Unfall- oder Kaufvertragsdatum = Bewertungsstichtag) ermittelt werden muss. Der SV hat jedoch keinen Zugriff auf Internetinserate, die bereits gelöscht wurden. In der Vergangenheit hatten die Kfz-SV eine große Sammlung von Zeitungen/Zeitschriften, in denen Fahrzeuge inseriert wurden. Der Kfz-Markt hat sich jedoch sehr stark auf das Internet verlagert, sodass diese Variante mittlerweile fast vollständig ausscheidet.

Listen-Bewertungssysteme, die iW 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 etwa bei Wohnwägen, Gabelstaplern oder Anhängern, bei denen zu wenig relevante Echtdaten aus dem Markt verfügbar sind.

Bei einer **automatisierten Marktbeobachtungsanalyse** werden Fahrzeuginserate im Internet von einer Suchmaschine beobachtet, Dubletten (ein Fahrzeug wird auf mehreren Plattformen bzw Internetbörsen gleichzeitig inseriert) werden ausgeschieden und das Inserat wird, wenn es aus dem Internet gelöscht wird, mit dem Letztpreis gespeichert. Der Anwender hat nun die Möglichkeit, auf diese seit dem Jahr 2010 im Autopreisspiegel gespeicherten Inserate mit verschiedenen Suchfiltern zuzugreifen. Die Suchfilter sind zB Marke, Modell, Type, Motorleistung, Bauform (Cabrio, Kombi, Limousine usw), die Tür- und Sitzanzahl, Beobachtungszeitraum und weitere, manuelle Suchfilter für die Ausstattungslinie, das Getriebe usw. Alternativ kann die Fahrzeugidentifikation automatisch über den Nationalcode erfolgen, in diesem Fall entfällt das Setzen von Suchfiltern.

Ziel dieser Methode ist es, eine aussagekräftige Stichprobe, sprich möglichst viele gleichartige Fahrzeuge rund um den Bewertungsstichtag zu erfassen, und daraus den repräsentativen Wiederbeschaffungswert durch Mittelwertbildung abzuleiten. Da für die Auswertung nur jene Fahrzeuge mit dem letztnotierten Preis herangezogen werden, die die Internet-Börsen bereits verlassen haben, werden zu hohe Wunschpreise nicht berücksichtigt; damit kann das Wunschpreisproblem in den Griff bekommen werden. Es wird ein handelsüblicher Endrabatt (standardmäßig 5%) berück-

sichtigt, da ein Verhandeln um den Endpreis zwischen Kaufinteressent und Verkäufer am Kfz-Markt üblich ist. Mit dem System können über 80% aller Gebrauchtfahrzeugverkäufe in Österreich ausgewertet werden. Die vom SV ausgewählte Stichprobe (die Auswahlkriterien, die Anzahl der Fahrzeuge, der Beobachtungszeitraum) kann hergezeigt werden. Das Ergebnis ist vom SV (vor Gericht) leicht erklär- und nachvollziehbar. Der Nachteil der Methode liegt darin, dass bei sehr selten gehandelten Modellen oder Einzelanfertigungen keine Werte gebildet werden können. Diese Bewertungsmethode wird durch die Software Autopreisspiegel, Motorradpreisspiegel und Maschinenpreisspiegel umgesetzt bzw angeboten.

Beim ermittelten Basiswert handelt es sich, was die Laufleistung, die Ausstattung und den Erhaltungs- und Pflegezustand betrifft, um ein durchschnittliches Fahrzeug. Das zu bewertende Fahrzeug muss also mittels Korrekturen auf den Durchschnitt hin korrigiert werden. Bei der manuellen Marktanalyse und der EDV-gestützten Marktbeobachtung ist die durchschnittliche Laufleistung der Stichprobe bekannt. Die Laufleistung steckt also in den einzelnen Preisen der Stichprobe bereits drinnen. Die Kilometerkorrektur ist daher sehr genau durchführbar.

Die Berücksichtigung der Sonderausstattungen sollte im Zuge der Fahrzeugbewertung lege artis über das sog Neupreisverfahren erfolgen. Dabei handelt es sich um eine völlige Neuentwicklung, die erstmalig in den Autopreisspiegel integriert wurde. Ausgangspunkt ist die Überlegung, dass sich der durch Marktanalyse ermittelte Durchschnittswert auf ein Fahrzeug mit einer durchschnittlichen Sonderausstattung bezieht. Empirische Primärdaten haben gezeigt, dass das Durchschnittsfahrzeug eine Sonderausstattung im Ausmaß von ca 5% bis 15% des Basispreises aufweist. Teure Autos enthalten tendenziell mehr und teure Extras als günstigere Autos, weshalb bei teuren Autos ein höherer Anteil im errechneten Durchschnittsauto zu veranschlagen ist. Durch die Erfassung des Fahrzeugbasis-Neupreises und des Neupreises der Sonderausstattung des konkreten Fahrzeugs wird die Abweichung von der Sonderausstattung des Durchschnittsfahrzeugs errechnet. Liegt eine überdurchschnittliche Ausstattung vor, so wird dies mit entsprechenden Zuschlägen berücksichtigt. Unterschreitet die Ausstattung hingegen das Sonderzubehör des Mittelwertfahrzeugs, so wird ein entsprechender Abschlag vorgenommen. Mit dem Neupreisverfahren kann eine doppelte Berücksichtigung von Extras bei der Fahrzeugbewertung vermieden werden – sie stellt derzeit die wohl beste Methodik zur monetären Erfassung von Sonderausstattungen dar. Mit der Zustandskorrektur wird der Zustand des zu bewertenden Fahrzeugs auf einen durchschnittlichen Zustand korrigiert. Die Laufleistung und das Alter eines Fahrzeugs bestimmen den „üblichen“ Zustand. Auch der Wartungszustand muss bei der Wertermittlung berücksichtigt werden.

D. Ermittlung des Restwerts

Im Falle eines Totalschadens ist bei der Schadensbemessung für den SV die Ermittlung des Restwerts er-

forderlich. Diese Ermittlung kann entweder durch eine Marktanalyse (Einholen von konkreten Angeboten samt Mittelwertbildung) oder durch eine Kalkulation (Top-Down-Verfahren) erfolgen. Ob sich der Geschädigte ein konkretes Kaufangebot eines Bieters in einer Wrackbörse anrechnen lassen muss, ist eine Rechtsfrage. In einer Entscheidung aus 2013 bestätigte der OGH in einem Kaskoversicherungsfall mit Verweis auf die Lehrmeinung *Ch. Hubers*¹¹⁾ und *Ofners*,¹²⁾ dass die Berücksichtigung von Angeboten aus internationalen Wrackbörsen im Weg der Schadensminderungspflicht nur dann in Betracht komme, wenn sie dem Geschädigten auf dem „Silbertablett“ präsentiert werden.¹³⁾

Ungelöst scheint trotzdem die rechtsdogmatische Frage, inwiefern durch eine Differenzbildung zwischen dem Wiederbeschaffungswert und einem konkret gebotenen Preis überhaupt die laut ABGB geforderte **Wertdifferenz** richtig ermittelt werden kann, worauf bereits *Karner*¹⁴⁾ 2010 hingewiesen hat und was auch 2012 in einem Artikel in der FS „100 Jahre Hauptverband der Gerichtssachverständigen in Österreich“ umfassend problematisiert wurde.¹⁵⁾

Ungeachtet dieser Frage könnte eine **aktuelle Entscheidung des VwGH** zur Frage der Abfalleigenschaft von beschädigten Kraftfahrzeugen¹⁶⁾ deutliche Änderungen in der bisher üblichen Restwertermittlung über die Wrackbörsen mit sich bringen. Da mit der **Abfalleigenschaft** eines Autowracks zahlreiche Rechtsfolgen, wie bspw ein Export- oder ein Übernahmeverbot, verbunden sein können, ergeben sich dadurch auch für den Kfz-Schadenersatz, insb bei der Restwertermittlung im Totalschadenfall, Auswirkungen. Es ist zu erwarten, dass im Zuge der Schadensabwicklung in Zukunft auch eine Prüfung einer allfälligen Abfalleigenschaft vorgenommen werden muss; erst dann kann der zulässige Bieterkreis definiert werden, was sicherlich markante Auswirkungen auf die Höhe des Restwerts haben wird.

E. Ermittlung der merkantilen Wertminderung

Bei Beschädigung und anschließender Reparatur eines Kfz kann die Gefahr nicht ausgeschlossen werden, dass nicht alle 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 Kraftfahrzeugen 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, womit er auch den Tendenzen der aktuellen Rsp Rechnung trägt.¹⁷⁾

11) Anm zu OLG Innsbruck 3 R 162/10p ZVR 2011/183.

12) *Ofner*, Bewertung von Autowracks im Rahmen der Schadensberechnung – ein Überblick, in FS *Aicher* (2012) 515.

13) OGH 2 Ob 18/13f ZVR 2013/126 (*Ch. Huber*).

14) *Karner*, ZVR 2010, 476 (480).

15) *Ottlyk/Gwercher/Pfeffer*, Wertbegriffe und aktuelle Methoden der Fahrzeugbewertung, in FS 100 Jahre Hauptverband der Gerichtssachverständigen in Österreich, 463 (470 ff).

16) VwGH 25. 7. 2013, 2013/07/0032.

17) *A. Kodek/Ottlyk/Pfeffer*, Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286.

→ In Kürze

Im Beitrag wird dargestellt, welche Hilfsmittel bzw Methoden bei der Bemessung des Kfz-Schadens aus der Sicht des Kfz-technischen Sachverständigen angewendet werden sollten und welche Probleme beachtet werden müssen, um den Anforderungen einer nachvollziehbaren korrekten Schätzung gerecht zu werden.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Ing. Martin Freitag, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Kfz-Reparaturen, Havarieschäden, Bewertung; Historische Fahrzeuge, Verbrennungsmotoren; Handel mit Kfz; Handel mit historischen Fahrzeugen; gewerberechtlicher Geschäftsführer einer Kfz-Werkstätte, Spargelfeldstraße 124/25, 1220 Wien.
E-Mail: martin.freitag@gerichts-sv.at

Dr. Wolfgang Pfeffer, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Kfz-Reparaturen,

Havarieschäden und Kfz-Bewertungen, für Unfallanalyse sowie für Straßen- und Eisenbahnen.
Kontaktadresse: Lerchenfelder Straße 121/11, 1070 Wien.
E-Mail: dr.pfeffer@chello.at

Von denselben Autoren erschienen:

A. Kodek/Pfeffer, Der objektive Rest- und Minderwert von beschädigten Kraftfahrzeugen, RZ 2009, 254; *Pfeffer/Sacher* in *Fucik et al* (Hrsg), Handbuch des Verkehrsunfalls 2. Teil² (2008); *Enthofer/Freitag/Pfeffer*, Berücksichtigung von Vorschäden bei der Bemessung von Kfz-Schäden, ZVR 2014, 43; *Ottlyk/Gwercher/Pfeffer*, Wertbegriffe und aktuelle Methoden der Fahrzeugbewertung, in FS 100 Jahre Hauptverband der Gerichtssachverständigen in Österreich, 463; *A. Kodek/Ottlyk/Pfeffer*, Die „Salzburger Formel“, ZVR 2010, 286.

Literatur:

Ofner, Bewertung von Autowracks im Rahmen der Schadensberechnung – ein Überblick, in FS *Aicher* (2012) 515; *Karner*, Sachschadenersatz in Österreich, ZVR 2010, 476.

