

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Sonderheft

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

Dezember 2019

12a

425 – 488

ZVR-Verkehrsrechtstag 2019

Themen

Sportrecht

**Straßenverkehrsrecht –
mit Schwerpunkt „Beeinträchtigungen
im Straßenverkehr“**

**Schadensabwicklung durch
den Kfz-Versicherer**



Technische Fragen der Schadensbemessung

ZVR 2019/226

§§ 303 ff, 1323,
1332 ABGB

Fahrzeug-
schaden;

Bewertung;

Wieder-
beschaffungswert;

gemeiner Wert;

Händler-
einkaufswert;

Restwert;

objektiver
Minderwert;

merkantile Wert-
minderung

Der SV muss sowohl im Kasko- als auch im Haftpflichtversicherungsfall zahlreiche Beurteilungen und Entscheidungen treffen, um die Festlegung des Reparaturwegs, die Kalkulation der Reparaturkosten, die Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts sowie die Berechnung einer allfälligen merkantilen Wertminderung. Durch die fachlichen Entscheidungen des SV wird die Grundlage für die Schadensleistung der Versicherung erstellt. Die Beurteilungen des SV haben daher eine entscheidende Bedeutung für die gesamte Schadensregulierung.

Von **Wolfgang Pfeffer**

Inhaltsübersicht:

- A. Kfz-Schäden in Österreich
- B. Fachliche Entscheidungen des SV
 - 1. Kausalitätsprüfung
 - 2. Kalkulation der Reparaturkosten
 - 3. Ermittlung des objektiven Minderwerts
 - 4. Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts
 - 5. Prüfung der Reparaturwürdigkeit
 - 6. Ermittlung des Rest- und des Wrackwerts
 - 7. Ermittlung der merkantilen Wertminderung
 - 8. Abfallprüfung
 - 9. Ermittlung der Reparaturdauer
- C. Zusammenfassung

A. Kfz-Schäden in Österreich

In Österreich sind derzeit rund 6,9 Mio Kraftfahrzeuge (davon ca 4,9 Mio Pkw) zum Verkehr zugelassen.¹⁾ Beim Antrieb teilt sich der Kfz-Bestand in 43% Benzinmotoren, 55,8% Dieselantrieb, 0,4% Elektrofahrzeuge und ca 0,7% hybridgetriebene Fahrzeuge auf, der Wasserstoffanteil ist mit 24 Fahrzeugen statistisch noch nicht erfassbar. Im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung werden jährlich ca 535.000 Schadensfälle gedeckt, die Deckungen in der Kfz-Kaskoversicherung

belaufen sich auf ca 850.000 Schäden pro Jahr, was gesamt ca 1,39 Mio Schadensfälle pro Jahr ergibt. Das gesamte Leistungsvolumen in der Kfz-Versicherung beträgt jährlich ca 2,42 Mrd Euro, wobei davon 1,28 Mrd Euro auf die Haftpflicht- und 1,14 Mrd Euro auf die Kaskoversicherungssparte entfallen. Die Deckungsrate beträgt insgesamt ca 70,7%.²⁾ Gerichtlich abgewickelt werden nur ca 2% der Verkehrssachen.

In Österreich erhält der SV den Auftrag zur Gutachtererstellung im Regelfall von der Versicherung des Schädigers (Haftpflicht) oder vom Kaskoversicherungsgeber (Kasko). Dabei kann es sich entweder um die Durchführung einer Besichtigung samt originärer Kalkulation der Reparaturkosten und Fahrzeugbewertung handeln oder um Überprüfung einer bereits bestehenden (zumeist von einer Werkstätte erstellten) Kalkulation im Rahmen einer Teleexpertise, die vor allem bei Kleinschäden zum Einsatz kommt. Ob der Geschädigte im Haftpflichtfall einen unabhängigen SV mit der Erstellung einer Expertise beauftragen darf und die dadurch entstehenden Gutachterkosten von der Haftpflichtversicherung des Geschädigten getragen

1) Statistik Austria, KFZ-Bestand 2018.

2) Versicherungsverband Österreich, Jahresbericht 2018 (2019).

werden müssen, ist eine immer wieder diskutierte Rechtsfrage.

B. Fachliche Entscheidungen des SV

Die zentrale 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.³⁾ Diese zentrale rechtliche Vorgabe hat der SV bei der Ermittlung der Höhe des Fahrzeugschadens zu beachten, bei allen Kalkulations- und Schätzleistungen muss er dieser Maxime entsprechen. Durch die fachlichen Entscheidungen des SV wird die Grundlage für die Schadensleistung der Versicherung erstellt. Die Beurteilungen des SV (Tatsachenfragen) haben daher eine wichtige Bedeutung für die gesamte Schadensregulierung.

1. Kausalitätsprüfung

Die Prüfung der Schadenskausalität ist sowohl für den Grund des Anspruchs als auch für die Ermittlung der angemessenen Schadenshöhe wichtig; manchmal geht es dabei aber auch um Fragen im Zusammenhang mit einem möglichen Versicherungsbetrug.

Zur Beurteilung der Kausalität ist die Durchführung einer Stellprobe zu empfehlen, bei der die konkret beteiligten oder baugleichen Fahrzeuge in mögliche bzw. angegebene Kollisionspositionen gebracht werden. Danach ist zu beurteilen, inwieweit die Schäden der Höhe und der Form nach miteinander korrespondieren, wobei auch dynamische Absenkungen oder Wankbewegungen der Karosserie zu berücksichtigen sind.

Schwieriger zu beurteilen ist die Kausalität von Motor-, Automatikgetriebe-, Steuergeräte- oder Batterieschäden als Folge eines Unfalls. Eine Besonderheit stellt die Kausalität von Wildschäden dar.

2. Kalkulation der Reparaturkosten

Die Reparaturkosten sind nach fachmännischer Festlegung eines Reparaturwegs unter Berücksichtigung der Herstellervorgaben zu kalkulieren, wobei immer das Ziel eines fachlich optimalen Reparaturerefolgs zu beachten ist.

Die Behebungskosten in einer Fachwerkstätte setzen sich aus den Ersatzteilkosten, den Spengler- und Mechaniker-Arbeitskosten, den Lackmaterialkosten, den Lackierer-Arbeitskosten, aus allfälligen notwendigen Fahrwerksvermessungs- und Kalibrierungskosten (Sensoren, Kameras etc) sowie aus den Nebenkosten zusammen.⁴⁾

Die Entscheidung über den Reparaturweg beeinflusst die Höhe der Instandsetzungskosten wesentlich. Bspw. kann die Entscheidung, ob eine Seitenwand ausgerichtet oder erneuert wird, die Höhe der Reparaturkosten deutlich verändern.

Bei den Ersatzteilkosten sind die empfohlenen Listenpreise für Originalteile des Fahrzeugherstellers zu verwenden. Aufgrund der im Haftpflichtfall bestehenden freien Werkstättenwahl sind bei Reparaturabsicht in der Kalkulation die Stundensätze jener Werk-

stätte zugrunde zu legen, in der die Instandsetzung konkret beabsichtigt wird. Zur Ermittlung der Arbeitskosten ist die Zeitdauer der einzelnen Arbeitsschritte unter Beachtung der Verbundzeiten fachmännisch zu schätzen, die erforderliche Gesamtarbeitszeit ist mit dem Stundensatz der konkreten Fachwerkstätte (nach Angemessenheitsprüfung) zu multiplizieren.

Für die Ermittlung der Reparaturkosten werden Kalkulationsprogramme (zB Audatex) angeboten, in denen sowohl die Ersatzteilpreise als auch die Richtzeiten der Hersteller samt Verbundzeiten hinterlegt sind.⁵⁾ Die Arbeitszeiten für die Rückverformungen (zB das Rückverformen eines Längsträgers) müssen allerdings auch hier sachverständig angenommen und in der Kalkulationssoftware erfasst werden.

Allfällige Vorschäden hat der SV bei der Kalkulation von Reparaturkosten zu berücksichtigen. Eine durch den Schädiger oder dessen Versicherung zu erbringende Leistung ist um das Ausmaß der festgestellten Vorschäden zu kürzen (Vorteilsausgleich), um eine Bereicherung des Anspruchstellers zu vermeiden.⁶⁾

Unabhängig davon, welcher Art Vorschaden bewertet wird, ist darauf zu achten, dass das Ergebnis wiedergeben muss, wie sich der Wert des gesamten Fahrzeugs ändert. 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.

3. Ermittlung des objektiven Minderwerts

Wenn der Geschädigte das reparaturwürdige Unfallfahrzeug ohne Instandsetzung weiter benutzt, wenn er es im unreparierten Zustand verkauft oder wenn seine Dispositionsabsichten unklar bleiben, dann stehen ihm nach stRsp die fiktiven Reparaturkosten nur bis zur Höhe des objektiven Minderwerts zu.⁷⁾ 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. Diese Marktwertdifferenz muss vom Sachverständigen iS einer objektiv-abstrakten Schadensermittlung geschätzt werden. Mit der Vergütung des so ermittelten objektiven Minderwerts wird die Auffüllung des Vermögens des Geschädigten in den Vorzustand erreicht. Der Zspruch höherer geschätzter oder veranschlagter fiktiver Reparaturkosten ist mit dem objektiven Minderwert begrenzt. →

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

4) Pfeffer in Fucik/Hartl/Schlosser/Wielke, Handbuch Verkehrsunfall II³ (2019) Rz 427 ff.

5) Pfeffer, aaO Rz 433.

6) Siehe dazu auch Enthofer/Freitag/Pfeffer, Berücksichtigung von Vorschäden bei der Bemessung von Kfz-Schäden, ZVR 2014, 43, sowie Pfeffer, aaO Rz 536 ff.

7) Freitag/Pfeffer, Die Ermittlung des KFZ-Schadens aus technischer Sicht, Sonderheft Verkehrsrechtstag 2014, ZVR 2014, 488, sowie Pfeffer, Die objektive Wertminderung von beschädigten Kraftfahrzeugen, in Schmidbauer (Hrsg), Wertminderungen und Minderwert. Theorien zur Beurteilung und Berechnung (2016) 35 ff.

Die Bemessung des objektiven Minderwerts orientiert sich im Fall eines reparierbaren Schadens an einer kostengünstigen Instandsetzung bzw an damit verbundenen reduzierten Reparaturkosten.

Bei alten bzw stark abgenutzten Fahrzeugen schlagen die reduzierten Reparaturkosten 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 reduzierten Reparaturkosten tatsächlich wertvermindernd auswirken, dabei ist eine Trennung zwischen optischen Schäden und Schäden, die die Verkehrs- und Betriebssicherheit gem § 57 a KFG beeinflussen, vorzunehmen. Bei jüngeren Fahrzeugen ist bei der Ermittlung des objektiven Minderwerts durch Marktwertvergleich auch ein allfälliger merkantiler Wertminderungsanteil 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. Eine mögliche merkantile Wertminderung wird dadurch beim Marktwertvergleich im Regelfall zum impliziten Bestandteil des objektiven Minderwerts; Obergrenze bilden die gewerblichen Reparaturkosten. 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.

Im Totalschadenfall besteht der objektive Minderwert in der Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Restwert; in diesem Fall wird der Geschädigte durch das Schadenereignis zu einer Ersatzbeschaffung veranlasst.⁸⁾

4. Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts

Zur Beurteilung der Reparaturwürdigkeit eines Fahrzeugschadens muss neben dem Instandsetzungsaufwand auch der Wiederbeschaffungswert ermittelt werden. Ist ein verunfalltes Kfz kein Standardfahrzeug, sondern weist es spezielle Um- oder Einbauten auf und ist in seiner spezifischen Ausstattung am Markt als Ersatz nicht zu bekommen, so sind zusätzlich jene Kosten zu ersetzen, um ein vergleichbares Basisfahrzeug entsprechend auszurüsten. Diese werden damit Teil des Wiederbeschaffungswerts, man spricht in diesen Fällen auch vom Wiederherstellungswert.⁹⁾

§ 303 ABGB bezeichnet als schätzbare Sachen diejenigen, „deren Wert durch Vergleichung mit andern zum Verkehre bestimmt werden kann“. Um einen Wiederbeschaffungswert iS der Vorgaben des § 303 ABGB bestimmen zu können, müssen immer mehrere konkrete Preise im Hinblick auf ihren Mittelwert statistisch ausgewertet werden – dh, der SV muss eine nachvollziehbare Marktanalyse durchführen.

Die qualitativ hochwertigste Methodik zur Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts stellt aus fachlicher

Sicht derzeit die dynamische Marktbeobachtungsanalyse mit dem Autopreisspiegel dar.¹⁰⁾ Dabei werden Fahrzeuginserate im Internet von Suchmaschinen laufend beobachtet, eine automatische Speicherung des Fahrzeugs mit dem Letztpreis erfolgt erst unmittelbar vor der Löschung des Inserats. Da für die Mittelwertbildung nur jene Fahrzeuge mit dem letztnotierten Preis herangezogen werden, die die Internetbörsen bereits verlassen haben, werden zu hohe Wunschpreise idR nicht berücksichtigt. Damit konnte das Wunschpreisproblem gelöst werden. Dubletten und Ausreißer werden automatisch ausgeschieden, zudem wird ein handelsüblicher Endrabatt (Nachlass im Verkaufsgespräch) berücksichtigt. Verkäufe, die vom Bewertungsstichtag abweichen, werden wertmäßig entsprechend valorisiert. Bei älteren Fahrzeugen verlagert sich der Gebrauchtwagenmarkt zunehmend vom Händler- in den Privatbereich, was zur Folge hat, dass bei Fahrzeugen mit einem Alter von über sechs Jahren durchaus auch Privatinserate zur Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts als Datengrundlage herangezogen werden können, insb dann, wenn zu wenige Händlerangebote vorliegen.¹¹⁾

Durch die Auswertung von Händlerangeboten mit Marktbeobachtungstools kann immer nur der durchschnittliche Wiederbeschaffungswert eines Fahrzeugs im Zustand 2 – 3 gem ÖNORM V 5080 bestimmt werden, der in weiterer Folge auf das zu bewertende Fahrzeug angepasst werden muss. Unterschiede zwischen dem konkret zu bewertenden Fahrzeug und dem Mittelwertfahrzeug aus der Marktanalyse sind mit entsprechenden Zuschlägen und Abschlägen zu berücksichtigen. Beim Wertabzug infolge Vorschäden ist zwischen reparierten und unreparierten Vorbeschädigungen zu unterscheiden. Reparierte Vorschäden müssen als merkantile Wertminderung berücksichtigt werden. Bei 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.

5. Prüfung der Reparaturwürdigkeit

Ein wirtschaftlicher Totalschaden liegt im Haftpflichtfall dann vor, wenn die Kosten einer sach- und fachgerechten Reparatur in einer Fachwerkstätte den Wiederbeschaffungswert zum Unfallzeitpunkt erheblich (bis zu ca 10%, in Einzelfällen bis zu 15%) übersteigen. Ob eine allfällige merkantile Wertminderung in diese Vergleichsbetrachtung einzubeziehen ist, ist nicht abschließend geklärt, mitunter hängt das davon ab, ob der Geschädigte diese Schadensposition begehrt oder darauf verzichtet, um die Tunlichkeitsgrenze (kritische Schwelle) nicht zu überschreiten. Ob ein Totalschaden vorliegt, ist eine Rechtsfrage. Zur Beurteilung dieser Frage benötigt das Gericht die gutachterliche Kalkulation der Reparaturkosten sowie die Schätzung des Wie-

8) Freitag/Pfeffer, ZVR 2014, 488 (489).

9) Freitag/Pfeffer, ZVR 2014, 488 (489).

10) Freitag/Pfeffer, ZVR 2014, 488 (490).

11) Pfeffer, aaO Rz 451 ff.

derbeschaffungswerts, bezogen auf den Unfallzeitpunkt. Beide Werte hat der SV zu ermitteln.¹²⁾

Bei der Kalkulation von Reparaturkosten nach Unfällen besteht für den SV das Problem, dass die Besichtigung in den meisten Fällen in einem unzerlegten, bestenfalls in einem teilzerlegten Zustand durchgeführt werden muss. Wenn der SV die Reparaturwürdigkeit (Tunlichkeit) in seinem Gutachten feststellt und sich dann im Zuge der Reparatur herausstellt, dass die tatsächlichen Reparaturkosten die Tunlichkeitsschwelle übersteigen, dann ist das Prognoserisiko nach geltender Rechtsmeinung dem Schädiger aufzuerlegen, mit der Konsequenz, dass idR die Tunlichkeit der Reparatur gewahrt bleibt und die Instandsetzung (zu dann meist höheren Kosten) vollendet werden kann, auch wenn dabei die Totalschadengrenze überschritten wird.¹³⁾

6. Ermittlung des Rest- und des Wrackwerts

Im Fall eines Totalschadens ist bei der Schadensbemessung auch die Ermittlung des Rest- bzw Wrackwerts erforderlich. Beim Restwert handelt es sich um den durchschnittlichen Händlereinkaufspreis des beschädigten Fahrzeugs. Wenn das Unfallfahrzeug auch mit kostensparenden Mitteln nicht mehr instandgesetzt werden kann, spricht man vom Wrackwert.

In Österreich gibt es iW zwei unterschiedliche Methoden der Restwertermittlung:

Die Versicherungswirtschaft wendet bei der Restwertermittlung bereits seit vielen Jahren eine Art Versteigerung der beschädigten Fahrzeuge in sog „Wrackbörsen“ (Restwertcenter) an, wobei dann das Höchstgebot der Schadenabrechnung zugrunde gelegt wird. Ob sich der Geschädigte ein konkretes Kaufangebot des Höchstbieters in einer Wrackbörse anrechnen lassen muss, ist eine Rechtsfrage.¹⁴⁾ Der OGH hat in einem Verfahren zu Kaskoversicherungsbedingungen, mit Verweis auf die Lehrmeinung *Ch. Hubers*, ausgeführt, dass die Berücksichtigung von Angeboten aus internationalen Wrackbörsen im Weg der Schadensminderungspflicht in Betracht komme, wenn sie dem Geschädigten auf dem „Silbertablett“ präsentiert werden. Das sei dann der Fall, wenn das Angebot in der Wrackbörse verbindlich ist, eine sieben- bis zehntägige Überlegungsfrist eingeräumt werde und den Geschädigten keine weiteren Aufwendungen und Risiken treffen würden.¹⁵⁾

Die zweite Möglichkeit besteht in einer kalkulatorischen Restwertermittlung mit dem sog. „Top-down-Verfahren“, bei dem der Wert des Kfz nach dem Schadensereignis als Summe des Werts der intakt gebliebenen einzelnen Ersatzteile kalkuliert wird.¹⁶⁾

7. Ermittlung der merkantilen Wertminderung

Die gegenwärtige Verringerung des Verkehrswerts eines reparierten Kfz – trotz einer technisch vollständigen Instandsetzung – bildet den Schaden, der durch die Vergütung der merkantilen Wertminderung ausgeglichen werden soll. Die Bemessung der merkantilen Wertminderung ist nach objektiven Kriterien, idR

nach Einholung eines Sachverständigengutachtens, vorzunehmen.

In Österreich existieren iW zwei Berechnungsformeln zur Ermittlung der merkantilen Wertminderung:

Die „Sacher-Wielke-Formel“ basiert auf der Beobachtung, dass die Wertminderungsbeträge niemals die Abwertung des Fahrzeugs im laufenden Betriebsjahr übersteigen. Demzufolge geht der SV davon aus, dass die schwersten Beschädigungen eine Wertminderung verursachen, die betragsmäßig an die Abwertung des betroffenen Fahrzeugs im laufenden Betriebsjahr grenzt. Die Grundstruktur der „Sacher-Wielke-Formel“ besteht in einer multiplikativen Verknüpfung folgender fünf Faktoren: Neupreis, durchschnittliche jährliche Abwertung, Betriebsleistung (Kilometerleistung) zum Zeitpunkt des Schadeneintritts, Ausmaß des Verlusts der Originallackierung, Schwere des Schadens (Schadenkategorie).¹⁷⁾

Mit der „Salzburger Formel“ wurde im Jahr 2010 in einer Gruppe von unabhängigen Kfz-technischen Gerichtssachverständigen ein neuer Ansatz zur nachvollziehbaren Quantifizierung der merkantilen Wertminderung entwickelt.¹⁸⁾

Die merkantile Wertminderung nach der „Salzburger Formel“ berechnet sich als Produkt aus einem Anteil vom Marktwert, dem Schadensfaktor, dem Nutzungsfaktor, dem Schadensschwerefaktor, dem Füge-technikfaktor, dem Einsatzfaktor, dem Altersfaktor und dem Laufleistungsfaktor, allenfalls werden noch verschiedene Zu- und Abschläge berücksichtigt.¹⁹⁾

8. Abfallprüfung

Mit der Abfalleigenschaft eines Autowracks sind Rechtsfolgen wie zB ein Export- und ein Übergabeverbot verbunden. Wenn ein Fahrzeug infolge eines Unfalls zu Abfall wird, dann ergeben sich deshalb Auswirkungen auf die Restwertermittlung.²⁰⁾

Im Fall einer schweren Beschädigung nach einem Unfall ist sowohl im Haftpflicht- als auch im Kaskoversicherungsfall eine Abfallprüfung des Wracks durch einen Kfz-technischen SV durchzuführen, erst danach kann der Geschädigte seine Dispositionen hins des Wracks – konform mit den abfallrechtlichen Bestimmungen – treffen. Fahrzeuge, die nach durchgeführter Abfallprüfung keine Altfahrzeuge iS des AWG darstellen, sind von den Übergabe- und Exportbeschränkungen nicht betroffen, sie können wie bisher als reparierbares Gebrauchtfahrzeug an normale Händler oder auch an Privatpersonen verkauft, exportiert bzw im

12) Pfeffer, aaO Rz 409f.

13) Burtscher, Kfz-Schadensabwicklung zwischen Geschädigtem, Werkstattbetreiber und Versicherer, Internationales Fachseminar Straßenverkehrsunfall und Fahrzeugschaden 2018/1, 6; *Ch. Huber*, Aktuelle Fragen des Sachschadens, SV 2004, 20; *Kriegner*, Reparaturkostenberechnung bei Kfz-Unfällen 2014, 40 (41).

14) Freitag/Pfeffer, ZVR 2014, 488 (491) mwN.

15) OGH 7 Ob 216/11 g.

16) Pfeffer, aaO Rz 470f.

17) Freitag/Pfeffer, ZVR 2014, 488 (491), sowie Pfeffer, aaO Rz 520ff.

18) Pfeffer, aaO Rz 524 ff.

19) Freitag/Pfeffer ZVR 2014, 488 (491).

20) Freitag/Pfeffer, ZVR 2014, 488 (491), sowie auf *Berger/Pfeffer*, Die Beurteilung der Abfalleigenschaft von Kraftfahrzeugen und deren Auswirkungen auf die Restwertermittlung in der Kfz-Schadensbemessung, ZVR 2015, 351.

In- oder Ausland repariert werden.²¹⁾ Der SV hat aufgrund seiner Fach- und Marktkenntnisse zu beurteilen, ob das beschädigte Fahrzeug unter Zugrundelegung von normalen, durchschnittlichen österr Marktverhältnissen voraussichtlich noch einmal instandgesetzt werden wird oder nicht; von dieser Beurteilung hängt dann letztlich die (latente) Abfalleigenschaft ab.²²⁾ Die Kfz-Abfallprüfung wurde in das Programm „Auto-preispiegel“ integriert.

9. Ermittlung der Reparaturdauer

Die Dauer des Fahrzeugausfalls (reparaturbedingte Stehzeit) setzt sich zusammen aus der reinen Reparaturdauer sowie aus der Stehzeit vor dem Beginn der Reparatur. Die zu erwartende durchschnittliche Reparaturdauer kann aus der im Kostenvoranschlag bzw im Besichtigungsbericht kalkulierten Arbeitszeit abgeleitet werden.²³⁾

Die tatsächliche Reparaturdauer ist abhängig davon, ob alle Ersatzteile verfügbar sind bzw prompt geliefert werden können und ob sofort nach der Reparaturfreigabe mit den Arbeiten begonnen werden kann. Durch Wartezeiten auf einzelne Teile, durch interne Verzögerungen in der Werkstätte (zB Arbeitsüberlastungen, Krankenstände etc) oder durch Verzögerungen bei Fremdleistungen, wie zB bei einer Lackierung außer Haus, kann sich in der Praxis eine deutliche Verlängerung der Reparaturdauer ergeben.

C. Zusammenfassung

In Österreich erhält der SV den Auftrag zur Gutach-
tenerstellung derzeit im Regelfall von der Versicherung
des Schädigers (Haftpflcht) oder vom Kaskoversiche-
rungsgeber (Kasko). Dabei kann es sich entweder um
die Durchführung einer Besichtigung samt originärer
Kalkulation der Reparaturkosten und Fahrzeugbewer-
tung handeln oder um Überprüfung einer bereits be-
stehenden (zumeist von einer Werkstätte erstellten)
Kalkulation im Rahmen einer Teleexpertise, die vor al-
lem bei Kleinschäden zum Einsatz kommt.

Der SV muss sowohl im Kasko- als auch im Haft-
pflichtversicherungsfall zahlreiche Beurteilungen und
Entscheidungen treffen, ua die Festlegung des Repara-
turwegs, die Kalkulation der Reparaturkosten, die Er-
mittlung des Wiederbeschaffungswerts sowie die Be-
rechnung einer allfälligen merkantilen Wertminde-
rung. Durch die fachlichen Entscheidungen des SV
wird die Grundlage für die Schadensleistung der Ver-
sicherung erstellt. Die Beurteilungen des SV haben da-
her eine entscheidende Bedeutung für die gesamte
Schadensregulierung.

21) Pfeffer, aaO Rz 472 ff.

22) Berger/Pfeffer, ZVR 2015, 351 (358).

23) Pfeffer, aaO Rz 437 ff.

→ In Kürze

Der Kfz-technische SV muss sowohl im Kasko- als auch im Haftpflichtversicherungsfall zahlreiche fachliche Beurteilungen und Entscheidungen treffen, ua die Festlegung des Reparaturwegs, die Kalkulation der Reparaturkosten, die Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts sowie die Berechnung einer allfälligen merkantilen Wertminderung. Durch die fachlichen Entscheidungen des SV wird die Grundlage für die Schadensleistung der Versicherung erstellt. Die Beurteilungen des SV haben daher eine entscheidende Bedeutung für die gesamte Schadensregulierung.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Dr. Wolfgang Pfeffer, Allgemein beideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Kfz-Reparaturen, Havarie-schäden und Kfz-Bewertungen, für Unfallanalyse sowie für Straßen- und Eisenbahnen.
Kontaktadresse: Krotenthallergasse 3/302, 1080 Wien.
E-Mail: dr.pfeffer@chello.at

Vom selben Autor erschienen:

Berger/Pfeffer, Die Beurteilung der Abfalleigenschaft von Kraftfahrzeugen und deren Auswirkungen auf die Restwert-ermittlung in der Kfz-Schadensbemessung, ZVR 2015, 351; Pfeffer, Die objektive Wertminderung von beschädigten Kraft-fahrzeugen, in Schmidbauer (Hrsg), Wertminderungen und Minderwert. Theorien zur Beurteilung und Berechnung (2016) 35; Grabner/Pfeffer, Verwendung von Gebraucht-, Nachbau- und Ident-Ersatzteilen im Kfz-Schadenersatz, SV 2016, 135; Pfeffer/Wegrath, Benützungsentgelt bei Wandlung, RZ 2018, 97; Pfeffer/Wegrath, Benützungsentgelt bei Wandlung, in Huber/Neumayr/Reisinger, FS Danzl (2017) 737, uvm.

→ Literatur-Tipp



**Fucik/Hartl/Schlösser/Wielke, Hand-
buch des Verkehrsunfalls II³ (2019)**

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