



13. ZVR-Verkehrsrechtstag

Technische Fragen der Schadensbemessung

Dr. Wolfgang Pfeffer

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständige für
Kfz-Schäden, -Reparaturen und -Bewertungen

1. Kfz-Schäden in Österreich

- Bestand 6,9 Mio Kfz (4,9 Mio PKW), ca + 100.000/Jahr¹
- Diesel 55,8 %, Benzin 43 %, Hybrid 0,7 %, Elektro 0,4 %, Gas 0,1 %, H₂ 0,0 %
- Kfz-Haftpflicht 535.000 Schadensfälle/Jahr, Leistung € 1,28 Mrd/Jahr²
- Kfz-Kasko 850.000 Schadensfälle/Jahr, Leistung € 1,14 Mrd/Jahr
- Gesamtleistung Kfz-Versicherungen € 2,42 Mrd/Jahr, Deckungsrate 70,7 %
- Außergerichtliche Erledigung in Verkehrssachen ca 98 %
- Gerichtsverfahren in Verkehrssachen ca 2 %

1 ÖSTAT 2018.

2 VVO 2018.

2. Grundfälle des Kfz-Schadens

Haftpflicht:

Gewerbliche Reparaturkosten < Wiederbeschaffungswert

Ersatz der Reparaturkosten, wenn Reparatur durchgeführt wird (Rechnung).

Ersatz des objektiven Minderwerts, wenn keine Reparatur erfolgt oder Verkauf in beschädigtem Zustand.

Gewerbliche Reparaturkosten > Wiederbeschaffungswert

Wirtschaftlicher Totalschaden, Überschreitung von ca 10 % zulässig,
Zeitwertreparatur auf Kundenwunsch möglich.

Kasko:

Ersatz der Reparaturkosten, wenn Instandsetzung durchgeführt wird (Rechnung).

Wenn keine Reparatur erfolgt oder Eintausch in beschädigtem Zustand, idR Kaskoablöse (objektiver Minderwert).

Wirtschaftlicher Totalschaden im Kaskofall:

Gewerbliche Reparaturkosten > Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert

Grenze ab der Totalschadenmechanismus eingeleitet wird, unterschiedlich je nach Versicherung.

Merkantile Wertminderung wird nicht ersetzt (vertraglich ausgeschlossen).

3. Aufgaben des SV in der Schadenregulierung

SV erhält den Auftrag zur Gutachtenerstellung im Regelfall von der Versicherung des Schädigers (Haftpflicht) oder vom Kaskoversicherungsgeber (Kasko).

Entweder Durchführung einer Besichtigung samt originärer Kalkulation der Reparaturkosten und Fahrzeugbewertung oder

Überprüfung einer bereits bestehenden Kalkulation bzw Rechnung im Rahmen einer Teleexpertise (Kleinschäden).

1. Fahrzeugbesichtigung
2. Dokumentation des Fahrzeugzustands
3. Feststellung und Dokumentation der Beschädigungen
4. Allenfalls Beurteilung der Schadenskausalität

5. Festlegung des Reparaturwegs
6. Kalkulation der Reparaturkosten in der Fachwerkstätte (Vorschäden)
7. Ermittlung allfälliger Abzüge Neu für alt (Werterhöhende Instandsetzung)
8. Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts zum Unfallzeitpunkt
9. Berechnung einer allfälligen merkantilen Wertminderung
10. Prüfung der Reparaturwürdigkeit
11. Im Totalschadenfall, Ermittlung des Restwerts, Abfallprüfung
12. Allenfalls Prüfung, ob eine Zeitwertreparatur möglich/gewünscht ist
13. Bei fehlender Reparaturabsicht Ermittlung des objektiven Minderwerts
14. Ermittlung der Reparaturdauer (Ausfallskosten)
15. Ausfertigung von Befund und Gutachten
16. Übermittlung des Gutachtens an den Auftraggeber bzw Referenten

4. 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.

Diese rechtliche Vorgabe hat der SV bei der Ermittlung der Höhe des Fahrzeugschadens zu beachten, bei allen Kalkulations- und Schätzleistungen sollte er dieser Maxime entsprechen.

Durch die fachlichen Entscheidungen des SV wird idR die Grundlage für die Höhe der Schadensleistung der Versicherung erstellt.

Die fachlichen Beurteilungen des SV (Tatsachenfragen) haben daher eine entscheidende Bedeutung für die gesamte Schadensregulierung.

4.1. Kausalitätsprüfung

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

Zur Beurteilung ist die Durchführung einer Stellprobe zu empfehlen, bei der die konkret beteiligten oder baugleichen Fahrzeuge in mögliche bzw. angegebene Kollisionspositionen gebracht werden.

Schwieriger zu beurteilen ist die Kausalität von Motor-, Automatikgetriebe-, Steuergeräte- oder Batterieschäden als Folge eines Unfalls.

Eine Besonderheit bildet die Kausalität von Wildschäden.

Beispiel 1: Beurteilung der Kausalität eines Heckschadens



Beispiel 2: Beurteilung der Kausalität der Abschürfung an einer Fahrzeugtür



4.2. Kalkulation der Reparaturkosten

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

Die Reparaturkosten setzen sich zusammen aus Ersatzteilkosten, Arbeitskosten, Lackierkosten, aus allfälligen notwendigen Vermessungs- und Kalibrierungskosten (Sensoren, Kameras etc) sowie aus den Nebenkosten.

Zu den Nebenkosten zählen zB Entsorgungskosten oder Kleinmaterialkosten.

Bei markenungebundenen Werkstätten können zusätzlich Beschaffungskosten anfallen.

Problembereiche bei der Kalkulation der Reparaturkosten

Beilackierung (Farbtonangleichung)



Reparaturweg 1: Neulackierung der linken hinteren Tür

Reparaturweg 2: Neulackierung der linken hinteren Tür + Beilackierung der Fahrertür und der linken Seitenwand

Beispiel 3: Reparaturweg – mit /ohne Beilackierung



Austausch der Seitenwand – ohne Beilackierung:

Zusammenfassung der voraussichtlichen Wiederherstellungskosten:

Ersatzteile-Original	:		EUR	1.615,26
Beschaffungskosten	:	5,00% von EUR 1.615,26	EUR	80,76
Arbeitslohn	:	AZ 194,00 AW EUR 175,00/Std. (10 AW = 1 Std.)	EUR	3.395,00
Lackmaterial	:		EUR	349,08
Lackierarbeit	:	AZ 61,00 AW EUR 175,00/Std. (10 AW = 1 Std.)	EUR	1.067,50
Klein- und Verbrauchsmaterial	:		EUR	73,00
Entsorgungskosten	:	2,00% von EUR 1.615,26 (Ersatzteile)	EUR	32,31
			exkl. USt. EUR	6.612,91
			+ 20% USt. EUR	1.322,58
Reparaturdauer ca. 4 Arbeitstage			Reparaturkosten inkl. USt. EUR	<u>7.935,49</u>

Austausch der Seitenwand – mit Beilackierung Tür und Heckklappe:

Zusammenfassung der voraussichtlichen Wiederherstellungskosten:

Ersatzteile-Original	:		EUR	1.671,92
Beschaffungskosten	:	5,00% von EUR 1.671,92	EUR	83,60
Arbeitslohn	:	AZ 223,00 AW EUR 175,00/Std. (10 AW = 1 Std.)	EUR	3.902,50
Lackmaterial	:		EUR	562,52
Lackierarbeit	:	AZ 82,00 AW EUR 175,00/Std. (10 AW = 1 Std.)	EUR	1.435,00
Klein- und Verbrauchsmaterial	:		EUR	73,00
Entsorgungskosten	:	2,00% von EUR 1.671,92 (Ersatzteile)	EUR	33,44
			exkl. USt. EUR	7.761,98
			+ 20% USt. EUR	1.552,40
Reparaturdauer ca. 4 Arbeitstage			Reparaturkosten inkl. USt. EUR	<u>9.314,38</u>

Differenz: € 1.378,89

Zustand nach der Reparatur ohne Beilackierung:



Beispiel 4: Reparaturweg - Alufelge Erneuerung versus Reparatur



Felge neu: € 980,-

Felgenreparatur: € 200,-

4.3. 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 sind, dann stehen ihm nach stRsp die fiktiven Reparaturkosten nur bis zur Höhe des objektiven Minderwerts zu.

= objektiver Wertverlust des Fahrzeugs durch das Schadensereignis in der Vermögenssphäre des Geschädigten.

-> ergibt sich im Sinne der Differenzmethode durch einen fiktiven Vergleich der Marktwerte vor und nach dem Schadensereignis.

Beispiel 5: Vergleich objektiver Minderwert / Ablöse



Peugeot 307 Break
EZ 15.9.2005, 122.324 km

WBW: € 2.100,-

Schaden: 12.6.2019

Reparaturkosten Fachwerkstätte € 1.892,-

Ablöse Versicherung € 786,-

Objektiver Minderwert € 390,-

Beispiel 6: Vergleich objektiver Minderwert / Ablöse



Mercedes GLA 200 CDI 4-matic

EZ: 1.9.2015, 42.643 km

Neupreis: € 46.540,-

Schadenkategorie: 6, Erstbesitz,
Vorschadenfrei

Unfall am 8.9.2019

WBW: € 21.400,-

Reparaturkosten Fachwerkstätte € 16.459,-

Ablöse Versicherung € 11.656,-

Objektiver Minderwert € 13.490,- (mWM € 1.440,-)

Beispiel 7: Berücksichtigung von Vorschäden



Erneuerung der Tür samt Neuteillackierung (Eindrückung): € 2.111,-
-> oMW € 1.500,-

Reparaturkosten Vorschaden (Kratzer): € 458,- -> oMW € 300,-

Nachschaden im Reparaturfall: € 1.811,-

Objektiver Minderwert Nachschaden € 1.200,-

4.4. Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts

Zur Beurteilung der Reparaturwürdigkeit muss neben dem Instandsetzungsaufwand auch der Wiederbeschaffungswert ermittelt werden.

Ist jener Preis, der beim Kauf eines gleichartigen Fahrzeugs bei einem seriösen (lokalen) Händler zu bezahlen wäre.

§303 ABGB: Schätzbare Sachen sind diejenigen, deren Wert durch Vergleichung mit anderen zum Verkehr bestimmt werden kann.

Wertermittlung sollte durch Orientierung an Vergleichsobjekten erfolgen.

4.4. Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts

Methoden der Fahrzeugbewertung

- Bewertung mit Abwertungskurven (Listen)



- Manuelle Marktanalyse
- Automatisierte Marktbeobachtungsanalyse

Beispiel 8: Wiederbeschaffungswert



Toyota Landcruiser 3,0 D-4D VX Aut.

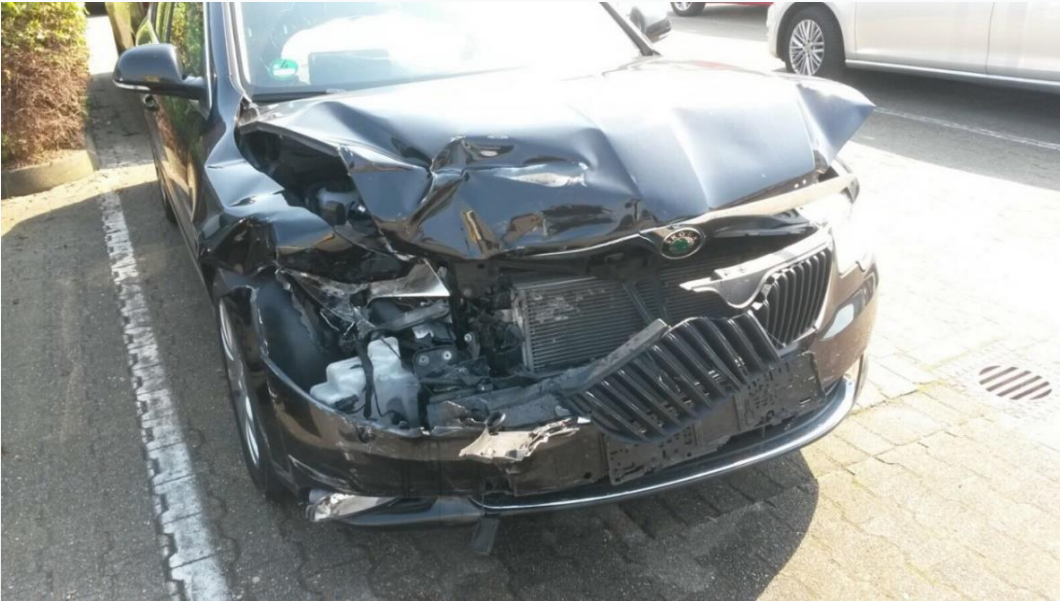
EZ: 6.6.2009, 121.454 km

Unfall am 27.8.2019

Wiederbeschaffungswert Liste: € 14.830,-

Wiederbeschaffungswert Marktbeobachtungsanalyse: € 18.100,-

Beispiel 9: Wiederbeschaffungswert



Skoda Superb Kombi 2,0 TDi 4x4,

EZ: 30.6.2016, 141.119 km

Unfall am 31.1.2019

Wiederbeschaffungswert Liste: € 19.500,-

Wiederbeschaffungswert Marktbeobachtungsanalyse: € 17.400,-

4.5. Prüfung der Reparaturwürdigkeit – Prognoserisiko

Ein wirtschaftlicher Totalschaden liegt im Haftpflichtfall dann vor, wenn die Kosten einer Reparatur in einer Fachwerkstätte den Wiederbeschaffungswert zum Unfallzeitpunkt erheblich übersteigen.

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 teilerlegten Zustand durchgeführt werden muss.

Wer trägt das Prognoserisiko ?

Grenzfall Totalschaden ?

Zusammenfassung der voraussichtlichen Wiederherstellungskosten:

Ersatzteile-Original	:		EUR	1.128,83
Arbeitslohn	:	AZ 223,00 AW EUR 140,00/Std. (12 AW = 1 Std.)	EUR	2.601,66
Lackmaterial	:		EUR	346,30
Lackierarbeit	:	AZ 73,20 AW EUR 140,00/Std. (10 AW = 1 Std.)	EUR	1.024,80
Sonstige Kosten (Arbeitszeit)	:		EUR	58,33
# Klein- und Verbrauchsmaterial	:	5,00% von EUR 2.601,66 und 0,00% von EUR 0,00 (Arbeit LK1-3/LK5)	EUR	73,00
			exkl. USt	EUR 5.232,92
			+ 20% USt	EUR 1.046,58
Beschädigung: hi. li..				
Reparaturdauer ca. 4 Arbeitstage			Reparaturkosten inkl. USt.	EUR 6.279,50

Die Ermittlung der WH-Kosten erfolgte aufgrund der äußerlich erkennbaren Schäden

NEUWERT	:	inklusive Sonderausstattung	inkl. 7% Nova, inkl. USt	EUR	34.787,-
WIEDERBESCHAFFUNGSWERT	:	detaillierte Berechnung auf Seite 6	inkl. USt	EUR	6.800,-

RESTWERT: nach Anbot

Damage History-Anfrage lieferte Treffer.
 Bereifung auf Seite 5
 Vor-, Altschäden und Sonderausstattung auf Seite 5
 Weiterer Beteiligter auf Seite 4

GRENZFALL - TOTALSCHADEN
 An das Restwertcenter gesendet.

4.6 Zeitwertreparatur

Kostensparende Reparatur bis zur Tunlichkeitsgrenze unter Verwendung von Gebraucht- und Nachbau-Ersatzteilen, ev Instandsetzung statt Erneuerung.

Die Reparatur muss technisch einwandfrei sein, die Verkehrs- und Betriebssicherheit muss jedenfalls erreicht werden (Gewährleistung).

Konkretes Angebot muss vorliegen.

Wenn der Geschädigte die Reparatur durchführen lässt, obwohl die Reparaturkostenschätzung des SV die Tunlichkeitsschwelle übersteigt, so kann er die tatsächlich angefallenen Reparaturkosten geltend machen, wenn er damit den Wiederbeschaffungswert um nicht mehr als ca 10 % überschreitet (ZVR 1987/38).

4.7 Ermittlung des Rest- und des Wrackwerts

Im Fall eines Totalschadens ist bei der Schadensbemessung die Ermittlung des Rest- bzw Wrackwerts erforderlich. Beim Restwert handelt es sich um den durchschnittlichen Händlereinkaufspreis des beschädigten Fahrzeugs.

Methoden der Restwertermittlung:

- Angebote in „Wrackbörsen“ (Restwertcenter).
- Kalkulatorische Restwertermittlung über den Wert der noch intakt gebliebenen Altteile (Top-Down-Verfahren).
- Angebotseinholung bei (drei) regionalen Händlern (BGH).

4.8. Ermittlung der merkantilen Wertminderung

Bei der Ermittlung der Wertminderung hat der Sachverständige die Aufgabe, sich in die Lage des Käufers zu versetzen, um den Preisnachlass für ein vorbeschädigtes, ordnungsgemäß repariertes Fahrzeug abzuschätzen (OGH).

Berechnungsformeln

- Versicherungsverbandsformel (Schedl 1979) in Anlehnung an *Seibert*
- Sacher-Wielke Formel (1985)
- Salzburger Formel (2010)

Beispiel 10: Merkantile Wertminderung



Porsche 911 Carrera S Coupe DSG

EZ: 12.1.2013, 37.436 km

Unfall: 3.8.2019, vorschadenfrei,
Erstbesitz

Reparaturkosten: € 28.643,-

WBW: € 86.300,-

Merkantile Wertminderung VVO-Formel: € 0,-

Merkantile Wertminderung Sacher/Wielke: € 0,-

Merkantile Wertminderung Salzburger Formel: € 3.900,-

4.9 Abfallprüfung

Mit der Abfalleigenschaft eines Autowracks sind zwei wichtige Rechtsfolgen verbunden:

- Übergabeverbot
- Exportverbot (Verbot in Nicht-OECD-Staaten, EU/OECD Notifizierungspflicht)

Wenn ein Fahrzeug infolge eines Unfalls zu Abfall wird, dann ergeben sich deshalb Auswirkungen auf die Restwertermittlung.

Der Übernehmer des Abfalls benötigt eine Erlaubnis zur Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen gem § 24a AWG; der Abfallbesitzer darf dieses nur an einen solchen Berechtigten übergeben.

SV hat im Totalschadenfall eine Abfallprüfung durchzuführen.

Beispiel 11: Abfallprüfung



VW Passat Kombi Diesel Trendline

Erstzulassung: 7.11.2011

Tachostand: 129.816 km

Unfall am 30.8.2019

Reparaturkosten: € 17.078,-

WBW: € 10.450,-

Abfall – Exportfähig ?

4.10 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 Besichtigungsbericht kalkulierten Arbeitszeit abgeleitet werden.

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 Teile, durch interne Verzögerungen in der Werkstätte (zB Arbeitsüberlastungen, Krankenstände etc) oder durch Verzögerungen bei Fremdleistungen (zB Lackierung außer Haus), kann sich eine Verlängerung der Reparaturdauer ergeben.

4.11 Werterhöhende Instandsetzung

Wenn es bei einem gebrauchten Kfz durch die Erneuerung von Teilen zu einer Werterhöhung des gesamten Fahrzeugs kommt, dann wird dies als werterhöhende Instandsetzung bezeichnet.

Im Schadenersatz muss dieser Wertzuwachs durch einen Abzug „Neu für Alt“ von den Reparaturkosten abgezogen werden, um eine Bereicherung des Geschädigten zu vermeiden.

Beim Austausch von Karosserieteilen kommt es idR zu keiner Werterhöhung. Die Erneuerung von Verschleißteilen, kann hingegen eine Erhöhung des Fahrzeugwerts zur Folge haben, was einen entsprechenden Abzug erforderlich macht (zB auch Neulackierung eines älteren Fahrzeugs oder bei Erneuerung eines Motors).

Die Quantifizierung des Abzugs „Neu für Alt“ ist eine SV-Frage.

5. Gerichtlich beeidete Sachverständige für Kfz-Technik

In der außergerichtlichen Schadenregulierung werden überwiegend nicht gerichtlich beeidete SV herangezogen; erhöhte Haftung nach § 1299 ABGB.

SV- und Dolmetschergesetz (SDG) regelt die Beeidigung und Zertifizierung von SV für ihre Tätigkeit vor Gerichten und die Erfassung in Listen; die Eintragung und Beeidigung erfolgt durch die Präsidenten der Landesgerichte.

Eingehende Überprüfung der Sachkunde im Eintragungs- und Zertifizierungsverfahren, Prüfung durch den Verband der Gerichts-SV.

Prüfung der Voraussetzungen des Bewerbers (§ 2 Abs 2 SDG):

- 10-jährige Berufspraxis
- Persönliche Eignung
- Vertrauenswürdigkeit
- Österreichische Staatsbürgerschaft
- Geordnete wirtschaftliche Verhältnisse
- Sachkunde und Kenntnisse über das Verfahrensrecht
- Haftpflichtversicherung

Befristete Eintragung auf 5 Jahre – Rezertifizierungsverfahren

Gebührenanspruchsgesetz (GebAG)

6. Zusammenfassung

1. SV erhält den Auftrag zur Gutachtenerstellung idR von der Versicherung des Schädigers (Haftpflicht) oder vom Kaskoversicherungsgeber (Kasko).
2. Durchführung einer Besichtigung samt originärer Kalkulation der Reparaturkosten und Fahrzeugbewertung oder Teleexpertise.
3. SV hat bei seiner GA-Erstattung die zentrale rechtliche Vorgabe zu beachten, den Geschädigten so zu stellen, wie er ohne das schädigende Ereignis gestellt wäre.
4. Durch die fachlichen Entscheidungen des SV wird im Regelfall die Grundlage für die Höhe der Schadensleistung der Versicherung erstellt.
5. SV hat fachliche Entscheidungsspielräume, er muss seine Beurteilungen und Entscheidungen objektiv richtig und nachvollziehbar treffen.



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit !