

# Berücksichtigung von Vorschäden bei der Regulierung von Schadenersatzansprüchen

## 1. Problemstellung

In Österreich sind derzeit rund 6,5 Mio Kfz zum Verkehr zugelassen.<sup>1</sup>

Pro Jahr kommt es in der Kfz-Haftpflichtversicherung zu zirka 523.000 Schadensfällen, in der Kfz-Kaskoversicherung werden zirka 755.000 Schäden pro Jahr gedeckt (Haftpflicht und Kasko zirka 1,4 Mio). Insgesamt beträgt das gesamte Leistungsvolumen in der Kfz-Versicherung jährlich rund € 2,2 Mrd.<sup>2</sup>

Bei der Regulierung von Schadenersatzansprüchen nach Unfällen spielen Vorschäden eine außerordentlich wichtige Rolle. Aber nicht nur bei der Schadensregulierung muss eine Bewertung des Kfz durchgeführt werden. Auch im KFZ-Handel kommt der richtigen Fahrzeug- und Schadensbewertung eine wichtige Rolle zu. In Österreich werden jährlich immerhin zirka 990.000 Gebrauchtfahrzeuge zum Verkehr zugelassen. Meistens werden diese Fahrzeuge vor dem Verkauf einer Bewertung unterzogen, bei der Vorschäden zu berücksichtigen sind.

Vorschäden mindern den Wert des Fahrzeugs bzw die Schadenshöhe. Diese Wertminderung hat in der Regel durch einen Kfz-Sachverständigen zu erfolgen. Die Problematik für den Sachverständigen besteht darin, dass nicht einfach die Reparaturkosten des Vorschadens abgezogen werden können. Hier gilt es, zahlreiche Konstellationen zu differenzieren.

Bei der Schadensregulierung nach Verkehrsunfällen kommt es häufig zu einer Schadensüberdeckung, die wertmäßig zu beurteilen ist. Es ist zu beurteilen, welcher Wertabzug für den Vorschaden angemessen ist. Dabei ist weiter zu unterscheiden, ob der Vorschaden repariert worden ist oder noch unrepariert ist.

Für einen Kfz-Sachverständigen stellt sich nun das Problem, wie diese Vorschäden exakt und nachvollziehbar zu bewerten sind. Es sind zahlreiche Fälle zu beachten und ergeben sich für den Sachverständigen grundsätzlich nachstehende Fragestellungen:

- Nach welchen Kriterien hat eine objektive Wertminderung des Fahrzeugs im Verhältnis zu den Reparaturkosten des Vorschadens zu erfolgen?
- Nach welchen Kriterien hat ein Wertabzug nicht nur im Verhältnis zu den Reparaturkosten, sondern auch im Verhältnis zum Zeitwert (Wiederbeschaffungswert) zu

erfolgen (speziell dann, wenn es zu einer Schadensüberdeckung kommt)?

In der Praxis ist häufig zu beobachten, dass Sachverständige den Wertabzug aufgrund eines oder mehrerer Vorschäden mehr oder weniger gefühlsmäßig oder ganz pragmatisch ansetzen, wie zB durch eine Halbierung der Reparaturkosten.

Für Sachverständige entsteht dadurch ein Erklärungsbedarf, da diese Anpassungen der Wertabzüge nicht erklärt werden können.

Liegt ein Totalschaden vor, ist zu ermitteln, ob und in welchem Umfang der Wiederbeschaffungswert, aber auch der Restwert durch den Vorschaden vermindert wird.

Liegt kein Totalschaden vor und wird der Schaden repariert, so stellt sich die Frage, wie die Reparaturkosten bzw im Falle einer Nichtreparatur der objektive Minderwert aufgrund des Vorschadens ermittelt werden soll.

Aber auch bei der Bemessung der merkantilen Wertminderung spielen Vorschäden, egal, ob sie bereits instand gesetzt wurden oder nicht, eine Rolle.

Im Schadensfall hat der in der Regel von der Haftpflichtversicherung beauftragte Sachverständige die Schadenshöhe festzustellen und zu beurteilen, ob am Fahrzeug ein Totalschaden eingetreten ist, wie hoch der objektive Minderwert ist und ob eine merkantile Wertminderung vorliegt.

Es sollen nunmehr nachvollziehbare Kriterien herausgearbeitet werden, wie Vorschäden zu quantifizieren, aber auch zu dokumentieren sind.

## 2. Begriffsbestimmungen

### 2.1. Schaden

Generell definiert das Gesetz einen Schaden als einen „*Nachteil, welcher jemandem an Vermögen, Rechten oder seiner Person zugefügt worden ist*“ (§ 1293 ABGB). Der reale Schaden umfasst die negative Beeinträchtigung eines Rechtsgutes. Der Schaden soll – soweit möglich und tunlich – durch Naturalherstellung ausgeglichen werden. § 1323 ABGB unterscheidet zwischen positivem Schaden und entgangenem Gewinn.

Beim Kfz-Schaden handelt es sich um einen positiven Schaden und ist in der Praxis nur Geldersatz zu leisten. Mit diesem Geld-Schadenersatz hat dann der Geschädig-

te die Reparatur selbst zu veranlassen. Eine Naturalrestitutionspflicht wird bei Kfz-Schäden in der Praxis verneint.

### 2.2. Bereits reparierter Vorschaden

Bei einem bereits reparierten Vorschaden liegt es am Kfz-technischen Sachverständigen, den Vorschaden zu beschreiben und zu dokumentieren, wobei nicht nur der Reparaturumfang, sondern auch die Qualität zu beschreiben ist. Der Vorschaden kann von der Qualität her fachgerecht oder provisorisch oder nur zum Teil fachgerecht und zum anderen Teil provisorisch ausgeführt worden sein.

Vom Schädiger bzw dessen Haftpflichtversicherung sind die Schadenersatzzahlungen, also die Reparaturkosten um die festgestellten Vorschäden zu kürzen. Es hat ein Vorteilsausgleich zu erfolgen.

Einerseits soll eine Bereicherung des Geschädigten vermieden werden, andererseits soll aber auch eine Besserstellung des Schädigers vermieden werden, allein aufgrund des Umstands, dass ein Vorschaden vorliegt.

Durch den Vorschaden wird der Wert des gesamten Fahrzeugs geändert. Bei der Vorschadenbewertung ist es unzulässig, nur Einzelteile am Fahrzeug zu bewerten.

Als Grundregel gilt, dass ein Abzug für einen Vorschaden im Zuge einer Schadenskalkulation dem objektiven Minderwert des Fahrzeugs einschließlich des Vorschadens als Ganzes zu entsprechen hat.<sup>3</sup> Für die Ermittlung des objektiven Minderwerts ist auch hier der Wohnort des Geschädigten relevant und nicht der Ort der Schadenszufügung.

Ausschlaggebend für die Bewertung ist auch der Zeitpunkt der Schadenszufügung.

### 2.3. Unreparierter Vorschaden

Auch hier liegt es am verkehrstechnischen Sachverständigen, den unreparierten Vorschaden zu beschreiben und durch Fotos zu dokumentieren. Es gelten die gleichen Grundregeln wie beim reparierten Vorschaden.

### 2.4. Wiederbeschaffungswert

Hier handelt es sich um einen Händlerverkaufswert, also um einen Durchschnittspreis, der am inländischen Kfz-Fachmarkt bei einem Händler einschließlich von Gewährleistungsansprüchen bei einer Wiederbeschaffung vom Geschädigten zu bezahlen ist.

Der Wiederbeschaffungswert wird in der Regel von Versicherungssachverständigen rein schematisch ermittelt. Gerade bei älteren Fahrzeugen bleiben dann oftmals ein sehr guter Pflegezustand, ein niedriger Kilometerstand oder teure Extras unberücksichtigt. Häufig werden zu hohe Beträge für Vorschäden abgezogen.

Für den Geschädigten hat das vom Händler erworbene Fahrzeug dem Zustand des beschädigten Fahrzeugs zu entsprechen, also verkehrs- und betriebssicher sowie voll

fahrtauglich zu sein. Es darf bei einer sogenannten Pickerl-Überprüfung nach § 57a KFG maximal leichte Mängel aufweisen.

### 2.5. Merkantile Wertminderung

Der Begriff des merkantilen Minderwerts wurde von der Rechtsprechung bei Kfz-Schäden entwickelt und sanktioniert nicht bloß eine gefühlsmäßige Abneigung, sondern stellt einen von konkreter Veräußerungsabsicht unabhängigen Risikoabschlag wegen der mit jeder Reparatur verbundenen Unwegbarkeiten dar, gleichgültig, ob die Sache ihrer Art nach typischerweise veräußert wird oder nicht.

Der merkantile Minderwert gebührt ausschließlich nach Vollendung der Reparatur.<sup>4</sup>

**Definition:** Die merkantile Wertminderung ist die Wertdifferenz bzw der Differenzbetrag zwischen dem gemeinen Wert eines Fahrzeugs unmittelbar vor dem Eintritt des Unfalls und dem gemeinen Wert dieses Fahrzeugs bei durchgeführter fachgerechter Reparatur nach dem Unfall. Es handelt sich daher um die monetäre Abgeltung des verbleibenden Misstrauens eines durchschnittlichen Kaufinteressenten nach einer sach- und fachgerechten Instandsetzung.

### 2.6. Objektiver Minderwert

Nach § 1332 ABGB besteht die objektive Wertminderung in der Differenz zwischen dem gemeinen Wert (Verkehrs- bzw Marktwert) der Sache im unbeschädigten und dem im beschädigten Zustand.

Nach herrschender Rechtsprechung zu § 1332 ABGB ist bei der Feststellung der Höhe des Wertersatzes für eine bei einem Unfall im Inland beschädigten beweglichen Sache in der Regel auf den gemeinen Wert der Sache abzustellen, den diese am Wohnort des Geschädigten hat.<sup>5</sup>

Der objektive Minderwert ist also grundsätzlich die Differenz zwischen dem Marktwert des Fahrzeugs vor und nach dem Unfall. Er kommt zum Tragen, wenn keine Reparatur in einer Fachwerkstätte durchgeführt wird oder beabsichtigt ist.

Liegt ein Totalschaden vor, besteht der objektive Minderwert in der Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert vor dem Schadenseintritt und dem Restwert (Händlerverkaufswert) des beschädigten Fahrzeugs.

Der objektive Minderwert ist im Falle eines reparaturwürdigen Schadens nicht dadurch zu ermitteln, dass vom Wiederbeschaffungswert einfach der Restwert abgezogen wird. Bei dieser Methode würde die Differenz zwischen dem Händlerverkaufswert des unbeschädigten Fahrzeugs und dem Händlereinkaufswert des beschädigten Fahrzeugs ermittelt werden, das heißt, die Händlerspanne würde in die Wertermittlung miteinbezogen werden, was zu einer unzulässigen Belastung des Schädigers führen würde.

**Beispiel:** Der Schädiger verursacht einen Kratzer an der Fahrertür eines acht Jahre alten Fahrzeugs. Die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Restwert würde aufgrund der Händlerspanne die Lackierkosten der Tür wohl um ein Vielfaches übersteigen. Der objektive Minderwert würde nicht richtig abgebildet werden.

### 2.7. Wirtschaftlicher Totalschaden

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

Wann eine Reparatur noch wirtschaftlich ist, wird von Fall zu Fall entschieden. Laut OGH dürfen die Reparaturkosten den Zeitwert auch um bis zu 10 % übersteigen. In Einzelfällen wurde eine Übersteigerung der Reparaturkosten von bis zu 15 %, vereinzelt 16 % akzeptiert.

Im Totalschadensfall besteht der objektive Minderwert aus der Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Restwert (Händlerereinkaufswert) des beschädigten Fahrzeugs. Der Geschädigte hat sich in diesem Fall ein Ersatzfahrzeug zu beschaffen, nämlich ein gleichwertiges Fahrzeug im Fahrzeughandel. Das beschädigte Fahrzeug kann er einem Händler verkaufen (objektiver Minderwert auf Ersatzbeschaffungsbasis).

Bei der Beurteilung, ob ein wirtschaftlicher Totalschaden vorliegt, vergleicht der OGH lediglich die Reparaturkosten und den Wiederbeschaffungswert, nicht den Restwert oder den merkantilen Minderwert.

Der OGH lehnt starre Grenzen für den zulässigen Überhang der Reparaturkosten gegenüber dem Wiederbeschaffungswert ab.

Wenn die Überschreitung des Wiederbeschaffungswerts durch die Reparaturkosten noch innerhalb der Tunlichkeitsgrenze liegt, dann hat der Geschädigte das Wahlrecht, die Sache reparieren zu lassen oder ein gleichwertiges Fahrzeug anzuschaffen. Dieses Wahlrecht zugunsten des Geschädigten wird damit begründet, dass die auf dem Gebrauchtwagenmarkt befindlichen Fahrzeuge eine negative Auslese darstellen und oft Defizite und Macken haben.

### 2.8. Totalschaden in der Kaskoversicherung

Hier gilt die Nettomethode. Ein Totalschaden liegt dann vor, wenn die Reparaturkosten die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Restwert übersteigen.

### 2.9. Unechter Totalschaden

Der Geschädigte kann auch dann eine Ersatzbeschaffung vornehmen, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigen. Dies ist nach einer Entscheidung des OGH dann zulässig, wenn dem Geschädigten die Weiterbenutzung des Fahrzeugs aufgrund der enormen Beschädigung nicht mehr zumutbar ist und ein

begründetes Misstrauen in die Wiederherstellbarkeit der Sicherheit des Fahrzeugs nachgewiesen wird.<sup>6</sup>

### 2.10. Fiktive Reparaturkosten

Da § 1323 ABGB grundsätzlich auf alle Schadenersatzansprüche anzuwenden ist, gilt das Prinzip, dass ohne Durchführung einer Reparatur keine fiktiven (vollen) Reparaturkosten geltend gemacht werden können. Reparaturkosten werden nur bis zur Grenze der objektiven Wertminderung zugestanden.<sup>7</sup>

Hat der Geschädigte sein Fahrzeug in einem Prozess noch nicht reparieren lassen, sind ihm dennoch die vollen gewerblichen Reparaturkosten als sogenannte fiktive Reparaturkosten zuzusprechen, sofern er dem Gericht eine Reparaturabsicht nachweist.

Die fiktiven Reparaturkosten des beschädigten Fahrzeuges in einer Fachwerkstätte scheiden dann aus, wenn der Geschädigte sein Fahrzeug „privat“ und damit kostengünstiger reparieren ließ oder die Reparatur selbst durchführte. In diesem Fall ist dem Geschädigten nur der konkrete tatsächliche Aufwand zu ersetzen.<sup>8</sup>

### 2.11. Restwert

Bei der Ermittlung des Rest- oder Wrackwerts ist nach herrschender Rechtsprechung zu § 1332 ABGB bei der Feststellung der Höhe des Wertersatzes für eine bei einem Unfall im Inland beschädigte bewegliche Sache in der Regel auf den gemeinen Wert des Fahrzeugs am Wohnort des Geschädigten abzustellen.<sup>9</sup>

Für die Ermittlung des Wrackwerts ist daher der Wohnort des Geschädigten der relevante Markt.<sup>10</sup> Da sich jedoch aufgrund der Ostöffnung sowie der Verbreitung von Wrackbörsen im Internet eine größere Bandbreite für den Rest- bzw. Wrackwert erzielen lassen, stellt sich die Frage, ob der Geschädigte sich im Rahmen seiner Schadensminderungspflicht auf einen größeren überregionalen Sondermarkt verweisen lassen muss. Der OGH hat diese Frage – soweit überblickbar – bislang offengelassen.<sup>11</sup>

Das OLG Innsbruck hat die Ansicht vertreten, ein höheres Angebot aus einer Internet-Wrackbörse ist nur dann für die Ermittlung des Restwerts heranzuziehen, wenn es quasi „auf dem Silbertablett präsentiert“ realisiert werden kann. Der Zeitaufwand für den Geschädigten ist dann auf ein Minimum zu beschränken.

Ein Verstoß des Geschädigten gegen die Schadensminderungspflicht wird dann zu erblicken sein, wenn der Geschädigte ohne gute Gründe ein überhaupt nicht belastendes, mit hoher Rechtssicherheit verbindliches Anbot, das Wrack über die Internet-Wrackbörse zu verwerten, ausschlägt. Von sich aus muss der Geschädigte aber keine Marktforschung betreiben, wo er das Wrack am besten verwerten kann. Er muss auch kein Risiko bei der Abwicklung des Verkaufs eingehen.

### 2.12. Abzug „neu für alt“

Bei der Reparatur einer beschädigten Sache mit Neuteilen kommt ein Abzug „neu für alt“ grundsätzlich nicht in Betracht, ausnahmsweise nur dann, wenn es zu einer Wertsteigerung der Gesamtsache kommt.

Ein Abzug „neu für alt“ unterbleibt, wenn der Geschädigte durch eine neue eingebaute Sache keinen Vermögensvorteil hat.

Der Differenzbetrag zwischen dem Wert der unbeschädigten und der mit Verwendung von Neuteilen reparierten Sache kann nur dann in Abzug gebracht werden, wenn sich die Werterhöhung auf das ganze Fahrzeug erstreckt, da der Neuteil dem Fahrzeug einverleibt wird und damit seine wirtschaftliche Selbständigkeit verloren hat.

Ein Vorteilsausgleich wie der Abzug „neu für alt“ ist nicht amtswegig bei Gericht zu berücksichtigen, sondern nur auf Vorbringen des Ersatzpflichtigen, den auch die Behauptungs- und Beweislast trifft.

Auch hier gilt: Der Geschädigte hat nur Anspruch auf Ersatz des erlittenen Schadens. Er darf durch die Ersatzleistung weder schlechter noch besser als vor dem Schadenereignis gestellt werden.

### 3. Vorschäden bei der Kalkulation von Reparaturkosten

#### 3.1. Keine Überdeckung Vorschaden – Nachschaden

Wenn kein Totalschaden vorliegt und der Geschädigte die Absicht hat, sein Fahrzeug reparieren zu lassen, erfolgt die Reparatur gewöhnlich in einer Fachwerkstätte.

Welcher Betrag ist von den Reparaturkosten im Falle eines Vorschadens abzuziehen?

Es erfolgt kein Abzug, wenn der unreparierte Vorschaden außerhalb der Schadenszone liegt.

Bei der Reparatur einer beschädigten Sache mit Neuteilen, kommt ein Abzug „neu für alt“ grundsätzlich nicht in Betracht, ein Vorteilsausgleich ausnahmsweise nur dann, wenn es zu einer Wertsteigerung der Gesamtsache kommt. Dann ist der Abzug für Vorschäden im Rahmen des dabei entstandenen objektiven Minderwerts auszugleichen.

Originalkarosserieteile bzw auch qualitativ entsprechende Nachbauteile (Identteile) haben keine wesentlich andere Nutzungsdauer als das Fahrzeug als Ganzes, sodass hier kein werterhöhender Einfluss entsteht.

Beim Austausch eines beschädigten Motors oder Getriebes kann im Einzelfall dann eine Werterhöhung eintreten, wenn bereits eine überdurchschnittliche Laufleistung vorlag. Die Werterhöhung gebührt in jener Höhe, in der sich der Wert des instandgesetzten Fahrzeugs als Ganzes gegenüber dem Wert vor dem Schadensfall erhöht hat.

In der Praxis muss jedoch immer wieder festgestellt werden, dass in vielen Besichtigungsberichten und Reparaturkalkulationen der Abzug für Vorschäden unter der Bezeich-

nung „neu für alt“ als Vorteilsausgleich verwendet wird. Der Begriff „neu für alt“ ist in diesem Zusammenhang begrifflich unrichtig und sorgt auch für Verwirrung.

#### 3.2. Überdeckung Vorschaden – Nachschaden

Nur dann, wenn es zwischen dem unreparierten Vorschaden und dem zu kalkulierenden Nachschaden zu einer Überdeckung kommt, hat ein Abzug im Ausmaß des objektiven Minderwerts durch den Vorschaden zu erfolgen.

Der Geschädigte wäre nämlich bei der Reparatur des überlappenden Nachschadens nach der Instandsetzung um den objektiven Minderwert bereichert, was verhindert werden soll. Der objektive Minderwert des Vorschadens (Marktwertvergleich) muss von den Reparaturkosten des Nachschadens abgezogen werden.

#### 3.3. Vorgangsweise

- Kalkulation der Reparaturkosten des aktuellen Schadens.
- Kalkulation der Reparaturkosten des unreparierten und überlappenden Vorschadens.
- Ermittlung des objektiven Minderwerts durch Marktwertvergleich bezüglich des überlappenden Vorschadens bezogen auf den aktuellen Schadenszeitpunkt.
- Abzug des objektiven Minderwerts des Vorschadens im Überlappungsbereich von den Reparaturkosten.

### 4. Vorschäden bei der Ermittlung des objektiven Minderwerts beim reparaturwürdigen Schaden

#### 4.1. Kein Totalschaden – keine Reparaturabsicht

Wenn kein Totalschaden vorliegt und keine Reparatur beabsichtigt ist, ergibt sich als Schaden der objektive Minderwert.

Der objektive Minderwert errechnet sich aus der Differenz zwischen dem gemeinen Wert (Zeitwert) des unbeschädigten Fahrzeugs vor dem Unfall und jenem des beschädigten Fahrzeugs nach dem Unfall.

Der Wertverlust ist durch den Sachverständigen durch einen Vermögensstatusvergleich zu ermitteln und dabei ist zu quantifizieren, wie stark sich der Marktwert (Mittelwert) des Fahrzeugs durch den Schaden verringert hat.

Dieser vom Sachverständigen durchzuführende Marktwertvergleich hat sich an einer kostengünstigen Reparatur bzw den reduzierten Reparaturkosten am realen Markt zu orientieren. Diese kostengünstige Reparatur wird auch als „Entschädigungsreparatur“ bezeichnet.

Der Geschädigte hat damit die Möglichkeit, sein Fahrzeug vollständig und kostengünstig außerhalb der Fachwerkstätte reparieren zu lassen (Ausgleich des Vermögensschadens). Die Entschädigungsreparaturkosten, also die

reduzierten Reparaturkosten, stehen bei Fahrzeugen im oberen und mittleren Bereich im vollen Umfang zu.

Bei alten und stark abgenutzten Fahrzeugen ist eine Alters- und Verschleißreduktion vorzunehmen.

Der Sachverständige hat zu beurteilen, in welchem Ausmaß die Wertverminderung unter Berücksichtigung des Verhältnisses Wiederbeschaffungswert – Neupreis zu erfolgen hat. Eine nochmalige Differenzierung hat im Hinblick auf bloß optische Schäden und Schäden, die die Verkehrssicherheit gemäß § 57a KFG beeinträchtigen, zu erfolgen.

## 4.2. Merkantile Wertminderung

Zu berücksichtigen ist bei diesen Konstellationen auch eine allfällige merkantile Wertminderung, da der Marktwertverlust bei den Entschädigungsreparaturkosten dadurch größer wird.

Bei einem hypothetischen Verkauf wird die Differenz zwischen Marktwert vor und nach dem Unfall größer sein als die reduzierten Reparaturkosten. Eine merkantile Wertminderung muss daher zu den Entschädigungsreparaturkosten zur richtigen Bemessung des objektiven Minderwerts hinzugerechnet werden. Die Obergrenze sind die gewerblichen Reparaturkosten in einer Fachwerkstätte.

Bei sehr jungen Fahrzeugen entspricht der objektive Minderwert daher sehr oft den vollen gewerblichen Reparaturkosten.

## 4.3. Ermittlung des objektiven Minderwerts

Hier kann der Sachverständige die Werte selbst berechnen oder auf ein Computerprogramme (wie zB das Modul „Objektiver Minderwert“ im Autopreisspiegel) zurückgreifen, womit der objektive Wertverlust automatisiert rasch ermittelt werden kann.

Bei diesen Programmen wird die Alters- und Verschleißreduktion mit einem eigenen Algorithmus ermittelt. Es wird auch eine Differenzierung zwischen optischen und verkehrssicherheitstechnisch relevanten Schäden vorgenommen.

Bei über 10 Jahre alten Fahrzeugen wird eine degressive Reduktion der Entschädigungsreparaturkosten durch eine passende Abwertungskurve, im Verhältnis zwischen Wiederbeschaffungswert und Neupreis, vorgenommen.

## 4.4. Ältere Fahrzeuge in schlechtem Zustand, viele Vorschäden

Bei geringen Nachschäden ist es durchaus möglich, dass kein messbarer objektiver Minderwert ermittelt werden kann, da sich der Gesamtwert des Fahrzeugs nicht ändert.

## 4.5. Vorgangsweise zur Ermittlung des objektiven Minderwerts bei unreparierten Vorschäden

- Kalkulation der Reparaturkosten des aktuellen Schadens.
- Kalkulation der Reparaturkosten des unreparierten und überlappenden Vorschadens.
- Ermittlung des objektiven Minderwerts des aktuellen Schadens ohne Vorschaden.
- Ermittlung des objektiven Minderwerts, der durch den unreparierten überlappenden Vorschaden besteht, bezogen auf den aktuellen Schadenszeitpunkt.
- Der angemessene objektive Minderwert ergibt sich aus der Differenz der beiden ermittelten objektiven Minderwerte.

## 5. Vorschäden bei der Ermittlung des merkantilen Minderwerts beim reparaturwürdigen Schaden

### 5.1. Allgemeines

Kommt es an einem Kfz zu einem Schaden und einer anschließenden Reparatur, so kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Reparatur nicht ordnungsgemäß erfolgt und/oder sämtliche Schäden entdeckt worden sind.

Ein Käufer, der über den Schaden und die nachfolgende Reparatur des Fahrzeugs Bescheid weiß, wird dieses Fahrzeug in der Regel nur mit einem reduzierten Preis gegenüber einem unbeschädigten und ansonsten gleichwertigen Fahrzeug erwerben.

Aus dieser mäßigen Abneigung der Kaufinteressenten am Markt resultiert eine geringere Wertschätzung und somit eine daraus resultierende Wertminderung des Fahrzeugs, die merkantile Wertminderung.

Die merkantile Wertminderung stellt einen Vermögensschaden dar, der aus einem Misstrauen und Unbehagen resultiert und deswegen schwierig zu ermitteln ist. Es stellt sich nunmehr die Frage, wie diese merkantile Wertminderung zu beziffern und zu quantifizieren ist.

Zur Ermittlung haben sich mehrere Formeln herausgebildet. So die in den 1970er- und 1980er-Jahren entwickelte *Sacher/Wielke*-Formel, bei der immer wieder Adaptierungen an die jeweilige Marktsituation vorgenommen werden. Einfluss auf die merkantile Wertminderung haben Fahrzeugmarke, Type, Marktgängigkeit, Fahrzeugalter, Laufleistung, Art des Schadens, Anzahl und Art eventueller Vorschäden, Anzahl der Vorbesitzer, Nutzungsart und die Höhe der Lackierkosten. Bei der *Sacher/Wielke*-Formel sind alle diese Parameter eingeflossen und wurden gegeneinander gewichtet.

Daneben gab es auch noch die sogenannte Versicherungsformel, die vorwiegend von Versicherungssachverständigen außergerichtlich verwendet wird und die tendenziell geringere Beträge ergibt.

In den letzten Jahren haben sich daneben die sogenannte Salzburger Formel bei PKWs und die *Freitag/Pfeffer*-Formel für Motorräder etabliert. Hier war es das Ziel, Algorithmen abzubilden, die das reale Käuferverhalten von vorbeschädigten, aber wieder instand gesetzten Fahrzeugen in einem einfachen nachvollziehbaren mathematischen Ansatz abzubilden.

Im Mittelpunkt der Ermittlung steht in erster Linie der Verschleißzustand des Fahrzeugs. Fixe Alters- und Laufleistungsgrenzen sind weggefallen. Auch hier sind das Alter des Fahrzeugs und die damit einhergehende Zustandsentwicklung (wie zB die Kilometerleistung) ausschlaggebend. Im Laufe der Jahre verringert sich die ehemals eingetretene Wertminderung auf null und hat irgendwann keinen messbaren Einfluss mehr auf den Marktwert des Fahrzeugs.

Dennoch ist der merkantile Minderwert zum Zeitpunkt des Schadenseintritts zu ersetzen, und zwar unabhängig davon, wann und ob das Fahrzeug dann tatsächlich verkauft wird und ob dann überhaupt ein Schaden realisiert wird.

Im Falle eines Nachschadens ist daher die ehemalige merkantile Wertminderung wiederum zu bewerten. Diese erneute Bewertung ist wiederum unter Berücksichtigung des Fahrzeugalters und des Fahrzeugzustands im aktuellen Schadenszeitpunkt vorzunehmen. Im Ergebnis ist daher mit entsprechenden Abschlägen gegenüber der einstigen Bemessung zu rechnen.

Bei einem Schaden und der Ermittlung der merkantilen Wertminderung können sowohl ein reparierter als auch ein unreparierter Vorschaden vorliegen.

Von Relevanz ist allerdings das Ausmaß des Schadens. Kann das Ausmaß des Vorschadens nicht mehr festgestellt werden, kann auch die merkantile Wertminderung des zu beurteilenden Nachschadens nicht mehr exakt berechnet werden. Hier bieten sich nur mehr pragmatische Lösungsansätze an:

- Eine Halbierung der merkantilen Wertminderung bei einem Vorschaden, eine Drittelung der Wertminderung bei zwei Vorschäden.
- Information über die Vorschäden kann man über die sogenannte GDH-Abfrage (*damage history*) der Audatex Österreich GmbH abfragen.

### 5.2. Vorgangsweise zur Ermittlung der merkantilen Wertminderung unter Berücksichtigung von Vorschäden

- Feststellung der merkantilen Wertminderung des gegenständlichen Schadens.
- Ermittlung der merkantilen Wertminderung der reparierten oder unreparierten Vorschäden zum aktuellen Bewertungszeitpunkt (Schadenszeitpunkt des Nachschadens).

- Ermittlung der Differenz der beiden Wertminderungsbeträge.
- Wenn die merkantile Wertminderung des aktuellen Schadens höher ist als die merkantile Wertminderung des Vorschadens, ist die Differenz zu ersetzen.

## 6. Vorschäden bei der Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts sowie des Restwerts

### 6.1. Totalschaden und Vorschaden

Liegt ein Totalschaden vor bzw macht der Geschädigte von seinem Recht zur Reparatur in einer Fachwerkstätte bei zirka 110 % der Reparaturkosten keinen Gebrauch, so ergeben sich folgende Problemstellungen:

Bei einem echten Totalschaden hat der Sachverständige den Wiederbeschaffungswert und den Restwert zu ermitteln. Sowohl bei der Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts als auch des Restwertes sind die Vorschäden zu berücksichtigen.

Die Schätzung des Wiederbeschaffungswerts orientiert sich an Verkaufspreisen von vergleichbaren Fahrzeugen am realen inländischen Gebrauchtwagenmarkt. Hier müssen stets mehrere Fahrzeuge, die im Alter und Zustand vergleichbar sind, als Bewertungsbasis herangezogen werden. Etabliert haben sich für die Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts automatisierte Marktbeobachtungsanalyse-Tools (wie zB die Software „Autopreisspiegel“) da damit die dynamischen Marktbewegungen gut abgebildet werden können.

Bei einer umfassenden Analyse des Marktes kann der durchschnittliche Wiederbeschaffungswert eines Fahrzeugs im Zustand 2 bis 3 (ÖNORM V 5080)<sup>12</sup> bestimmt werden, der an das aktuell zu schätzende Fahrzeug anzupassen ist. Diese Anpassung hat vor allem hinsichtlich der Laufleistung, der Sonderausstattung und der Gebrauchsmängel, die über den üblichen Zustand in diesem Alter und Kilometerstand hinausgehen, zu erfolgen. Leichte Steinschlagschäden sind zB an einem fünf Jahre alten Fahrzeug stets zu erwarten, sodass nicht zusätzlich ein Wertabzug zu erfolgen hat.

### 6.2. Wertabzug beim reparierten Vorschaden

Zu unterscheiden ist, ob ein reparierter oder unreparierter Vorschaden vorliegt. Ein reparierter Vorschaden muss als allfällige merkantile Wertminderung berücksichtigt werden. Es ist daher die merkantile Wertminderung des reparierten Vorschadens zum aktuellen Bewertungszeitpunkt (Schadenszeitpunkt des Nachschadens) zu ermitteln. Die so ermittelte merkantile Wertminderung ist vom Wiederbeschaffungswert in Abzug zu bringen.

### 6.3. Wertabzug beim unreparierten Vorschaden

Bei unreparierten Vorschäden muss der durch die Vorschäden verursachte objektive Minderwert vom Wiederbeschaffungswert in Abzug gebracht werden. Eine allfällige merkantile Wertminderung sollte darin bereits enthalten sein.

### 6.4. Vorgangsweise bei einem reparierten Vorschaden

- Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts ohne Vorschaden.
- Ermittlung der merkantilen Wertminderung des reparierten Vorschadens zum aktuellen Bewertungszeitpunkt (Schadenszeitpunkt des Nachschadens).
- Beim reparierten Vorschaden muss die dadurch allenfalls entstandene merkantile Wertminderung bezogen auf das Schadensdatum vom Wiederbeschaffungswert abgezogen werden.

### 6.5. Vorgangsweise bei einem unreparierten Vorschaden

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

### 6.6. Restwert und Vorschaden

Bei der Ermittlung des Restwerts müssen Vorschäden berücksichtigt werden, wenn sie über den normalen Ver-

schleißzustand hinausgehen. Die Restwertermittlung kann durch Umfragen bei Wrackhändlern ermittelt werden oder kalkulatorisch mithilfe der *Top-down*-Methode erfolgen. Die Methode bleibt dem Sachverständigen überlassen.

Wenn Angebote bei Händlern (zB durch die Wrackbörse) eingeholt werden, sind die Vorschäden in den Preisangeboten bereits enthalten und daher nicht mehr gesondert zu berücksichtigen.

Beim *Top-down*-Verfahren scheiden die vorbeschädigten Teile aus der Restwertkalkulation aus und müssen daher nicht mehr gesondert berücksichtigt werden.

#### Anmerkungen:

- <sup>1</sup> *Statistik Austria*, Kfz-Bestand per 30. 11. 2015.
- <sup>2</sup> *Versicherungsverband Österreich*, Jahresbericht 2014.
- <sup>3</sup> OGH 29. 11. 2001, 2 Ob 285/01b.
- <sup>4</sup> *Huber in Schwimann/Neumayr*, ABGB-Taschenkommentar<sup>4</sup> (2017) § 1323 Rz 7.
- <sup>5</sup> RIS-Justiz RS0045278; siehe auch OGH 14. 3. 2013, 2 Ob 18/13f.
- <sup>6</sup> OGH 26. 6. 2008, 2 Ob 158/07k.
- <sup>7</sup> OGH 7. 5. 1998, 6 Ob 88/98d.
- <sup>8</sup> *Danzl in Koziol/Bydlinski/Bollenberger*, ABGB<sup>5</sup> (2017) § 1323 Rz 11.
- <sup>9</sup> RIS-Justiz RS0045278.
- <sup>10</sup> OGH 28. 9. 2009, 2 Ob 249/08v.
- <sup>11</sup> OGH 28. 9. 2009, 2 Ob 249/08v.
- <sup>12</sup> ÖNORM V 5080: Beurteilung von gebrauchten Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und N1 – Vorgangsweise und Kriterien (Ausgabe: 1. 7. 2010).

#### Korrespondenz:

RA Mag. Bernhard Hofer  
Rotenturmstraße 12/6, 1010 Wien,  
Internet: <http://www.anwalt-hofer.at>

## ERRATUM

Im zuletzt erschienenen Beitrag von **Univ.-Prof. Dr. Richard SOYER und Mag. Philip MARSCH** „Der Wert des Privatgutachtens im Strafprozess“ (SV 2018/1, 2 ff) wurden in folgenden Anmerkungen (Endnoten) durch ein Versehen die **nachstehenden wertvollen Quellen bzw Zitate nicht abgedruckt**:

- **Anmerkung 2:** Zum Diskussionsstand im Vorfeld des Strafprozessrechtsänderungsgesetzes 2014 siehe ErlRV 181 BlgNR 25. GP, 8 ff; für eine „*Chronologie der Ereignisse*“ *Schwaighofer*, Der Sachverständigenbeweis im Strafverfahren (2014) 25.

- **Anmerkung 12:** *Schwaighofer*, Sachverständigenbeweis im Strafverfahren, 8.
- **Anmerkung 20:** *Schwaighofer*, Sachverständigenbeweis im Strafverfahren, 22.
- **Anmerkung 47:** *Schwaighofer*, Sachverständigenbeweis im Strafverfahren, 18 ff.
- **Anmerkung 70:** *Schwaighofer*, Sachverständigenbeweis im Strafverfahren, 22 ff.