

BVSK - Wertminderungsmodell

Richtlinie des Bundesverbandes der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. - BVSK - zur Ermittlung der merkantilen Wertminderung

Vorbemerkung

Die Ermittlung der merkantilen Wertminderung in einem KH-Schaden gehört zu den zentralen Aufgaben bei der Schadenfeststellung durch einen Kfz-Sachverständigen.

Die Grundlage zur Ermittlung eines merkantilen Wertminderungsbetrages liegt in der Struktur des Schadens, welcher mathematisch-technisch erfasst werden kann. Die tatsächliche Höhe der merkantilen Wertminderung wird in besonderer Weise auch durch subjektive Elemente und hierbei insbesondere das Kaufverhalten eines Käufers eines Fahrzeuges, welches einen vorangegangenen Unfallschaden davongetragen hatte, bestimmt.

Die merkantile Wertminderung stellt einen Vermögensausgleich für das Risiko dar, aufgrund verdeckter Unfallschäden einen Mindererlös bei der Veräußerung des Fahrzeuges zu erzielen. Aufgrund deutlich verbesserter Reparaturtechniken ist dieses Risiko heute, jedenfalls bei fachlich korrekt durchgeführter Reparatur, deutlich geringer als in früheren Zeiten.

Schadengutachten, die einen optimalen Reparaturweg vorseichnen, können dazu beitragen, diesen Erkenntnisprozess beim Autofahrer durchzusetzen.

Der Sachverständige steht bei der Ermittlung eines merkantilen Wertminderungsbetrages im Spannungsfeld zwischen dem Geschädigten, der Versicherung und ggf. auch der Reparaturwerkstatt sowie des Handels. Hierbei muss dem Problem technisch nicht begründbarer Vorstellungen über die merkantile Wertminderung nachvollziehbar begegnet werden.

Es muss überzogenen Wertminderungsvorstellungen von Seiten des Geschädigten begegnet werden. Aber auch Vorstellungen von manchen regulierungspflichtigen Versicherern ist zu begegnen, die eine Wertminderung ablehnen, obwohl der Markt nach wie vor Abschlüsse auch bei fachgerecht instandgesetzten „Unfallfahrzeugen“ vornimmt.

Die vom ATR des BVS erarbeitete nachfolgende Richtlinie zur Ermittlung der Wertminderung soll dazu dienen, eine Grundlage für eine einheitliche marktgerechte Ermittlung der Wertminderung zu schaffen und alle Gruppen der Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Definition Wertminderung

Erste Ansätze

Schon in einer sehr frühen Entscheidung vom 28. Januar 1958 (Versicherungsrecht 1958, 161 f.) hat sich der Bundesgerichtshof grundlegend mit der Schadenersatzposition „Merkantiler Minderwert“ und deren Erstattungsfähigkeit befasst.

In diesem Urteil findet sich folgende Abgrenzung zwischen technischem und merkantilem Minderwert:

„Nun ist zwar nicht geklärt, ob und inwieweit es sich bei dieser Wertminderung von zwischen 500,-- und 600,-- DM, von der die Vorgerichte und beide Parteien ausgehen, um den sogenannten technischen Minderwert handelt, d. h., ob trotz der Instandsetzung gegenüber dem Zustand vor dem Unfall noch technische Mängel zurückgeblieben sind, welche die Gebrauchsfähigkeit, die Betriebssicherheit, die Lebensdauer oder das äußere Ansehen des Wagens beeinträchtigt haben, oder ob und inwieweit nur der Verkaufswert des Wagens durch den Verdacht verborgener Mängel, die sich erst in der Folgezeit bemerkbar machen könnten, beeinträchtigt war, sei es, weil dieser Verdacht nach der Art der Beschädigung und Instandsetzung auch für den Fachmann tatsächlich bestanden hat, sei es, weil eine größere Käuferschicht stets diesen Verdacht hegt und eine gewisse Abneigung gegen derartige ‚Unfallwagen‘ hat (sog. merkantiler Minderwert).....“

Während beim technischen Minderwert nach Auffassung des BGH ein Bedürfnis nach einer angemessenen Entschädigung in Geld also darauf beruht, dass auch bei Einsatz der modernsten und dem Stand der Technik entsprechenden Reparaturmethoden beim geschädigten Fahrzeug nach Reparaturdurchführung noch offenkundige unfallbedingte Schäden verbleiben, die sich einfach nicht beheben lassen, trägt der BGH bei der Zuerkennung eines erstattungsfähigen merkantilen Minderwerts der Einsicht Rechnung, dass die Beschädigung eines Fahrzeugs bei einem Unfall dessen Wert auch deshalb mindern kann, weil potentielle Käufer aus rational nachvollziehbaren Gründen die Befürchtung haben, dass auch trotz ordnungsgemäßer Instandsetzung unentdeckte unfallbedingte Schäden am Fahrzeug verbleiben, die seine Benutzung mit einem höheren Risiko behaftet erscheinen lassen als die Benutzung eines unfallfreien Fahrzeugs, und entsprechend, das Unfallfahrzeug jedenfalls nur zu einem niedrigeren Kaufpreis zu erwerben bereit sind als ein vergleichbares unfallfreies.

Technische Wertminderung

Aufgrund des hohen Standes der Reparaturtechniken ist eine technische Wertminderung in der Regel auszuschließen. Sie kommt in Ausnahmefällen dann in Betracht, wenn sich ein gleichwertiger, technischer Zustand wie vor dem Unfall nicht wieder herstellen lässt oder unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine derartige Wiederherstellung nicht vertretbar ist.

Merkantile Wertminderung

Die merkantile Wertminderung muss einen voll umfänglichen Wertausgleich des durch den eingetretenen Schaden belasteten Fahrzeuges gegenüber einem baugleichen und sonst gleichwertigen nicht unfallbelasteten Fahrzeug darstellen.

Zwar beeinflussen Reparaturtechniken auch die Höhe der merkantilen Wertminderung, allerdings nur, soweit diese Reparaturtechniken Einfluss auf das Käuferverhalten nehmen.

Entscheidende Bezugsgrößen für die Ermittlung der merkantilen Wertminderung sind der Wiederbeschaffungswert und der Reparaturumfang, die maßgebenden Einfluss auf das Käuferverhalten haben. Bei dem Reparaturumfang ist zu differenzieren zwischen Faktoren, die die Wertminderung beeinflussen sowie Faktoren, die keinen oder nur geringen Einfluss auf das Käuferverhalten haben.

Merkantile Wertminderung

Grundsätze:

1. Die Ermittlung der Wertminderung eines Fahrzeuges nach einem Unfallschaden gehört zu den wesentlichen Aufgaben eines Kfz-Sachverständigen. Abzustellen hat der Sachverständige bei der Ermittlung der Wertminderung auf den Zeitpunkt des Eintrittes des Schadenereignisses, soweit es sich um eine merkantile Wertminderung handelt und auf den Abschluss der Reparaturarbeiten, soweit es sich um eine technische Wertminderung handelt. Soweit keine Abrechnung auf Totalschadenbasis vorgenommen wird, ist eine merkantile Wertminderung unabhängig davon zu erstatten, ob das Fahrzeug instandgesetzt wurde oder nicht.
2. Es ist nicht Aufgabe des Kfz-Sachverständigen, die subjektiven (Wunsch)Vorstellungen des Verkäufers eines Fahrzeuges oder des Käufers eines Fahrzeuges zur Grundlage seiner Wertminderungsermittlung zu machen, sondern dem Geschädigten anhand nachvollziehbarer Argumente darzulegen, worauf letztlich der Wertverlust des Fahrzeuges bei einem möglichen Verkauf bei Offenlegen des Unfallschadens beruht und wie sich demgemäss der Schaden auch nach einer Instandsetzung auf die Marktsituation auswirkt. Der Sachverständige ist sich hierbei bewusst, dass seine Feststellungen letztlich auch marktbeeinflussend sind.
3. Der Kfz-Sachverständige hat bei der Ermittlung der Wertminderung die Einschätzung eines potentiellen Käufers für das wieder instandgesetzte Unfallfahrzeug, bezogen auf das konkrete Fahrzeug, zu berücksichtigen. Zur Bemessung des merkantilen Wertminderungsbetrages hält der BVSK daher die auf dem Markt vorhandenen gängigen Berechnungsmethoden nur für bedingt geeignet. Da das Käuferempfinden maßgebend durch die Art der vorzunehmenden Reparatur beeinflusst wird, dienen die auf dem Markt vorhandenen gängigen Berechnungsmethoden nur bedingt als geeignete Hilfsmittel.
4. Bei der Berücksichtigung der Markteinschätzung durch einen Käufer hat der Sachverständige die Einschätzung eines vernünftigen durchschnittlichen Käufers zu berücksichtigen. Spezialkenntnisse und überzogene Vorstellungen über den Minderwert eines Fahrzeuges bleiben hierbei gänzlich unberücksichtigt.
5. Bei Motorrädern ist eine merkantile Wertminderung regelmäßig dann gegeben, wenn der Schaden eine gewisse Erheblichkeit besitzt und insbesondere Teile im Rahmenbereich

des Motorrades ausgetauscht oder instandgesetzt werden müssen. Auffassungen, die eine merkantile Wertminderung bei der technischen Gestaltung der heutigen Motorrädern grundsätzlich ablehnen, sind nicht mehr zeitgemäß.

6. Soweit am begutachteten Fahrzeug Vorschäden festgestellt werden, schließen diese grundsätzlich eine merkantile Wertminderung nicht aus. Soweit es sich bei dem Zweitschaden um ein identisches Schadenbild zum Erstschaden handelt, fällt die Wertminderung für den Zweitschaden geringer aus, da aus Sicht eines potentiellen Käufers entscheidend die Eigenschaft „Unfallfahrzeug“ ist und die Tatsache eines Zweitschadens nur noch in geringerem Umfang ins Gewicht fällt. Liegen die Schadenereignisse in verschiedenen Fahrzeugbereichen, ist ebenfalls lediglich ein Gesamtminderungsanspruch anzusetzen, der in jedem Fall zu berücksichtigen hat, dass durch den Erstschaden bereits der „Makel des Unfallfahrzeuges“ eingetreten ist.
7. Bei Einzelanfertigungen bzw. Fahrzeugen, für die kein Gebrauchtwagenmarkt besteht (Sondereinsatzfahrzeuge staatlicher Stellen o. ä.) ist grundsätzlich davon auszugehen, dass eine merkantile Wertminderung nicht anfallen kann.
8. Bei Nutzfahrzeugen ist aufgrund des anders gelagerten Kaufverhaltens grundsätzlich eine Wertminderung lediglich in geringerem Umfange vorzusehen. Dabei ist davon auszugehen, dass bei Nutzfahrzeugen auf Pkw-Basis eine prozentual höhere Wertminderung anfällt als bei einem Lkw.
9. Der ATR des BVSK vertritt die Auffassung, dass eine pauschale Begrenzung der Wertminderung auf Fahrzeuge, die jünger als 5 Jahre sind oder weniger als 100.000 km Laufleistung haben, nicht zeitgemäß ist.
10. Der ATR des BVSK vertritt die Auffassung, dass eine pauschale sogenannte Bagatellschadengrenze, keine Wertminderung zuzusprechen, wenn die Reparaturkosten geringer als 10 % des Wiederbeschaffungswertes sind, nicht vertretbar ist. Entscheidend kann nur die Offenbarungspflicht eines Unfallschadens und die Auswirkung dieser Offenbarung auf das Käuferverhalten sein.

Methode zur Ermittlung der merkantilen Wertminderung

Wertminderungsrelevante Faktoren:

Die Höhe einer merkantile Wertminderung wird durch die folgenden Faktoren beeinflusst:

- Fahrzeugalter
- km - Leistung
- Anzahl der Besitzer
- Zustand
- Marktgängigkeit
- Ausstattung

Diese Faktoren werden alle durch den **Wiederbeschaffungswert** des Fahrzeuges zum Unfallzeitpunkt berücksichtigt.

- Umfang des Schadens
- Reparaturweg
- Reparaturkosten

Diese Faktoren werden in der **Klassifizierung** des Schadens zusammengefasst.

Durch die Klassifizierung des Schadenumfanges werden andere Einflussgrößen, wie unterschiedliche Verrechnungssätze, Aufschläge auf Ersatzteilpreise, Verbringungskosten u.ä. eliminiert. Die Klassifizierung des Schadens stellt eine Größe dar, welche nur die tatsächliche Beschädigung des Fahrzeuges beinhaltet. Diese Größe ist daher durch den Sachverständigen anhand des tatsächlichen Schadenbildes zu bestimmen.

Die Höhe einer Wertminderung wird somit im wesentlichen durch die Einflussgrößen Wiederbeschaffungswert und Klassifizierung bestimmt.

Um die bereits im Wiederbeschaffungswert enthaltene Einflussgröße Marktgängigkeit nicht doppelt zur Wirkung kommen zu lassen, muss ein Regularium in Form eines **M-Wertes** eingeführt werden. Ohne Einführung eines derartigen Faktors würde sich für

ein marktgängiges Fahrzeug bei gleicher Schadenklasse ein höherer Minderwert ergeben, als für ein Fahrzeug mit schlechter Marktgängigkeit. Bei einem Fahrzeug mit bereits ohne vorangegangenen Unfallschaden schlechter Marktgängigkeit ist eine höherer Minderwert anzusetzen, als bei einem Fahrzeug mit guter Marktgängigkeit und vorangegangenem Unfallschaden.

Bei Ermittlung einer Minderung bei Nutzfahrzeugen und Motorrädern, ist deren besondere Marktlage zu berücksichtigen. Empfehlungen hierzu wird der ATR zu einem späteren Zeitpunkt herausgeben.

Bestimmung der Schadenklassen:

| <u>Klasse</u> | <u>Beschreibung</u> | <u>% - Wert – Klasse</u> |
|---------------|---|--------------------------|
| 1 | leichte Schäden mit Ersatz von Anbauteilen (Stoßstangen u.ä.) und Lackierarbeiten ohne Richtarbeiten | 0 bis 0,5% |
| 2 | leichte Schäden mit Ersatz von Anbauteilen und geschraubten Karosserieteilen, ohne Richtarbeiten | 0,5 bis 1,5% |
| 3 | Ersatz von Anbauteilen und geschraubten Karosserieteilen und Richtarbeiten an geschweißten Karosserieteilen | 1,5 bis 2,5% |
| 4 | Ersatz von Anbauteilen und geschraubten Karosserieteilen, Ersatz von geschweißten Karosserieteilen und Richtarbeiten an solchen Teilen, Ersatz von Achsteilen | 2,5 bis 3,5% |

| | | |
|---|--|--------------|
| 5 | wie Klasse 4, nur erhebliche Richtarbeiten | 3,5 bis 4,5% |
| 6 | Ersatz von Anbauteilen, geschraubten und geschweißten Karosserieteilen, Richtarbeiten an solchen Teilen sowie Rahmen und Bodenblechen Richtbankeinsatz Ersatz von Achsteilen | 4,5 bis 6,0% |
| 7 | wie 6, nur zusätzlich noch Ersatz von Rahmenteilen und Bodenblechen Richtbankeinsatz Schäden vorn und hinten | 6,0 bis 8,0% |

Bestimmung M – Wert

| Beschreibung | M – Wert |
|--------------------------------|----------|
| gute Marktgängigkeit | - 0,5% |
| mittlere Marktgängigkeit | 0% |
| schlechte Marktgängigkeit | + 1,0% |
| sehr lange Standzeiten, Exoten | + 2,0% |

Bestimmung K – Faktor:

Bei der Ermittlung einer Wertminderung bei leichten Nutzfahrzeugen ist deren besondere Marktlage durch einen weiteren **Korrekturfaktor K** zu berücksichtigen.

Der Ansatz des Korrekturfaktors K ist ebenfalls bei Fahrzeugen zu prüfen, die bereits einen reparierten Vorschaden aufweisen.

Der K – Faktor ist eine sensible Größe, welche nach sachverständigem Ermessen zu beurteilen ist.

Für den K – Faktor werden folgende Werte vorgeschlagen:

| Beschreibung | K – Faktor |
|----------------------------------|------------|
| leichte Nutzfahrzeuge | 0,8 |
| reparierter Vorschaden vorhanden | 0,8 – 0,5 |

Untere Grenze:

Um eine sinnvolle Ermittlung eines Wertminderungsbetrages zu ermöglichen wird empfohlen, als untere Grenze einen Betrag von EURO 100,00 anzusetzen. Bei rechnerisch unter diesem Betrag liegender Wertminderung sollten keine Beträge einer merkantilen Wertminderung mehr zuerkannt werden.

Abgrenzung zu Krafträdern und schweren Nutzfahrzeugen

Die nachstehend angegebene Berechnungsmethode ist in ihrer Anwendung auf PKW und leichte Nutzfahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg begrenzt. Um den besonderen Anforderungen und Gegebenheiten Krafträder und schwere Nutzfahrzeuge sowie Omnibusse betreffend gerecht zu werden, erfolgt für diese Fahrzeuggruppen eine besondere Betrachtung, die zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht wird.

Empfohlene Rechenformel:

| |
|--|
| Wertminderung |
| BVSK - Wertminderungsmodell |
| ===== |
| Wertminderung = WBW ($\frac{\% - \text{Klasse} + \text{M} - \text{Wert}}{100}$) K - Faktor |

WBW.....Wiederbeschaffungswert einschl. MwSt.
% - Klasse.....Klassifizierung des Schadens
M – Wert.....Korrekturfaktor Marktgängigkeit
K – Faktor.....Korrekturfaktor vorangegangene Unfall-
schäden

Stand: 04. Juli 2003