

Stellungnahme des ATR (Ausschuss für Technik und Recht)

Merkantile Wertminderung in Fällen so genannter Smart-Repair- oder Spot-Repair-Reparaturen

Durch die so genannte merkantile Wertminderung erhält der Geschädigte nach einem unverschuldeten Unfall einen Wertausgleich dafür, dass er ein Fahrzeug besitzt, das zwar fachgerecht instandgesetzt wurde, das aber bei einer späteren Veräußerung mit dem „Makel des Unfallschadens“ behaftet ist, was zu einem geringeren Kaufpreiserlös führt.

Nach ständiger Rechtsprechung ist die merkantile Wertminderung in erster Linie aufgrund der tatsächlichen Marktverhältnisse zu ermitteln. In den letzten Jahrzehnten haben sich eine Reihe von Berechnungsmethoden entwickelt, die zur Berechnung der Höhe der merkantilen Wertminderung auf verschiedene Faktoren abstellen. Bezugsgrößen sind bspw. die Höhe der Reparaturkosten, die Schwere der unfallbedingten Schäden, der Neupreis des Fahrzeuges, der Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges, das Alter des Fahrzeuges, die Laufleistung des Fahrzeuges und die Marktgängigkeit des Fahrzeuges.

Der BVSK hat 2001 eine Wertminderungsberechnungsmethode vorgestellt, die in erster Linie abstellt auf die Schwere der Reparatur d. h. auf die Frage, in welchem Umfang in die Karosseriestruktur eingegriffen wurde sowie auf die Marktgängigkeit des Fahrzeuges.

Eine Begrenzung der merkantilen Wertminderung auf Fahrzeuge, die jünger als 5 Jahre sind, scheidet nach der BVSK-Wertminderungsmethode aus.

Der BVSK lehnt darüber hinaus eine Anknüpfung der merkantilen Wertminderung auf die Höhe der Reparaturkosten ab, da die Höhe der Reparaturkosten in vielen Fällen nichts über die tatsächlichen Eingriffe in die Karosseriestruktur des Fahrzeuges aussagt.

Bei allen Wertminderungsberechnungsmodellen kommt es gelegentlich zu Streitfällen, falls der gewählte Reparaturweg eine Erneuerung von Teilen vorsieht, während ein anderer Reparaturweg eine Instandsetzung vorsieht. In diesen Fällen ist fraglich, ob sich die merkantile Wertminderung unterschiedlich entwickeln kann.

Der BVSK ist der Auffassung, dass eine Teileerneuerung statt einer Instandsetzung grundsätzlich zu einer eher geringeren merkantilen Wertminderung führen muss. Die Instandsetzung erhöht das Risiko späterer Folgeschäden und stellt in der Regel auch einen höheren Eingriff in die Fahrzeugstruktur dar.

Diese Auffassung dürfte im Wesentlichen auch unstrittig sein.

Schwieriger ist die Frage zu beantworten, ob und ggf. in welcher Höhe eine merkantile Wertminderung in Fällen der so genannten Spot- oder Smart-Repair anfällt.

Die Fälle der so genannten Smart-Repair sind auf einen außerordentlich kleinen Einsatzbereich beschränkt. Die Montagearbeiten sind in der Regel nicht erforderlich. Eingriffe in die Karosseriestruktur sind auszuschließen. Durch die Smart-Repair werden die Reparaturkosten in vielen Fällen deutlich vermindert, wobei darauf zu achten ist, dass sich die Anwendungsfälle der Smart-Repair tatsächlich auf die Bereiche beschränken, die hierfür technisch möglich sind.

Kein Zweifel dürfte daran bestehen, dass auch die so genannten Smart-Repair-Reparaturen zu den offenbarungspflichtigen Unfallschäden zählen und somit eine merkantile Wertminderung auslösen können. Maßstab muss jedoch auch hier ein verständig denkender Käufer eines derartigen Fahrzeuges sein. Entscheidend ist letztlich die Frage, um welchen Betrag ein potentieller Käufer den Kaufpreis eines Fahrzeuges mindern würde, an dem eine so genannte Smart-Repair durchgeführt wurde. Aus Sicht des BVSK ist in diesen Fällen eine merkantile Wertminderung zwar nicht grundsätzlich zu verneinen, jedoch dürfte die merkantile Wertminderung schon aufgrund der Geringfügigkeit des Eingriffs in das Fahrzeuggefüge deutlich geringer ausfallen, als bei normalen Instandsetzungsarbeiten.

Eine Information des:

Bundesverbandes der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. – BVSK –
Kurfürstendamm 57, 10707 Berlin, Telefon: 030/25 37 85-0, Telefax: 030/25 37 85-10, email: info@bvsk.de