

SACHVERSTÄNDIGE

Offizielles Organ des Hauptverbandes der allgemein beeideten
und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen Österreichs

Heft **3** 2014

Aus dem Inhalt:

HR Dr. Alexander Schmidt und Mag. Johann Guggenbichler
Aktenanforderung und (elektronische) Akteneinsicht durch Sachverständige?

HR Dr. Alexander Schmidt
Strafprozessrechtsänderungsgesetz 2014:
Änderungen im Verfahrens- und Gebührenrecht!

Mag. Johann Guggenbichler
Verbraucherrechte-Richtlinien-Umsetzungsgesetz in Kraft getreten

Univ.-Prof. i.R. Dr. Ferdinand Kerschner
Aktuelle Rechtsfragen für den Sachverständigen – 2014

Ing. Martin Freitag
Methoden der Kfz-Bewertung

Ing. Mag. Georg Hillinger, MRICS CIS ImmoZert
Grenzen der Befundaufnahme – Portfoliobewertung

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Helmut Haimböck
Ermittlung des Übernahmepreises eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes
aus fachlicher Sicht (Teil I)

Linde

Ing. Martin Freitag

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Kfz-Reparaturen, Havarieschäden, Bewertung; historische Fahrzeuge, Restaurierung, Bewertung; Verbrennungsmotoren; Handel mit Kfz; Handel mit anderen Fahrzeugen; Handel mit historischen Fahrzeugen; gewerberechtl. Geschäftsführer einer Kfz-Werkstätte

Methoden der Kfz-Bewertung

1. Einleitung

Der Kfz-Markt wird in Österreich, wie in einer **freien Marktwirtschaft** üblich, durch **Angebot und Nachfrage** bestimmt. Es sind derzeit rund 6,38 Mio Kraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen.¹ Im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung werden jährlich zirka 540.000 Schadensfälle gedeckt, die Deckungen im Bereich der Kfz-Kaskoversicherung belaufen sich auf zirka 780.000 Schäden pro Jahr. Häufig stellen sich die Fragen, ob ein Totalschaden eingetreten ist, wie hoch der objektive Minderwert ist bzw auf welche Höhe sich eine allenfalls eingetretene merkantile Wertminderung beläuft. In all diesen Fällen muss neben der Reparaturkalkulation auch eine Bewertung des Kraftfahrzeugs durchgeführt werden. – Abgesehen von der Schadenregulierung kommt der richtigen Fahrzeugs- und Schadensbewertung aber auch im Kfz-Handel eine sehr wichtige Bedeutung zu. In Österreich wurden im Jahr 2013 1.002.741 Gebrauchtfahrzeuge zum Verkehr zugelassen, in den meisten Fällen geht der Anmeldung ein Kauf bzw Verkauf voraus, im Zuge dessen das Fahrzeug oftmals einer Wertbestimmung unterzogen wird.²

Der Gerichtssachverständige hat sein Gutachten **objektiv, unabhängig und weisungsfrei** zu erstatten. Der Sachverständige haftet bei der Fahrzeugbewertung sowohl dem Auftraggeber als auch Dritten gegenüber gemäß § 1299 ABGB für sein Gutachten. Er sollte die gewählte Methode nachvollziehbar erklären und die Wahl der Methodik begründen können. Die Bewertung soll nachvollziehbar erfolgen.

2. (Wert-)Begriffe

Ein **Preis** ist ein Geldbetrag, der unter Berücksichtigung individueller Einflüsse zufällig für ein bestimmtes Wirtschaftsgut verlangt, geboten oder bezahlt wird. Von einem **Wert** spricht man bei einem statistisch repräsentativen Durchschnittspreis (Mittelwert) von mehreren konkreten Preisen (§§ 303 ff ABGB). Unter dem **Wiederbeschaffungswert (Händlerverkaufswert)** versteht man den Durchschnittspreis, der am redlichen inländischen Kfz-Fachmarkt bei einer (Wieder-)Beschaffung (vom Geschädigten) voraussichtlich zu bezahlen sein wird. Der **Marktwert (Mittelwert)** ist der ordentliche gemeine Preis, den eine Sache zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort hat (§§ 304 ff ABGB). Der Marktwert kommt beim

Kauf zwischen Privaten zum Tragen, beim unbeschädigten Fahrzeug liegt der Marktwert im Regelfall zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Händlereinkaufswert, weshalb er manchmal auch als **Mittelwert** bezeichnet wird. Die Begriffe **Verkehrswert und Zeitwert** sind flexible Wertbegriffe, die keinem konkreten Wert zugeordnet werden können bzw nicht exakt definiert sind. Abhängig davon, wozu ein Geschädigter durch ein Schadensereignis veranlasst wurde, kann ein Verkehrswert/Zeitwert sowohl ein Einkaufs- als auch ein Verkaufswert sein, auch ein Restwert stellt zu einem bestimmten Zeitpunkt einen Verkehrswert/Zeitwert dar. Die Verwendung dieser Wertbegriffe kann aufgrund ihrer Mehrdeutigkeit zu Problemen und Missverständnissen führen.

Unter der **merkantilen Wertminderung** (= Wertdifferenz) versteht man den Differenzbetrag zwischen dem gemeinen Wert eines Fahrzeugs unmittelbar vor dem Eintritt des Unfallschadens und dem gemeinen Wert dieses Fahrzeugs im ordnungsgemäß reparierten Zustand nach dem Unfall. Es handelt sich um die monetäre Abgeltung eines verbleibenden Misstrauens (eines durchschnittlichen Kaufinteressenten) nach einer sach- und fachgerechten Instandsetzung.

Ob ein **wirtschaftlicher Totalschaden** vorliegt, ist eine Rechtsfrage! Bei einem Haftpflichtschaden wird üblicherweise von einem wirtschaftlichen Totalschaden gesprochen, wenn die Kosten einer sach- und fachgerechten Reparatur in einer Kfz-Fachwerkstätte den Wiederbeschaffungswert zum Unfallzeitpunkt erheblich übersteigen (zirka 10 %, in Einzelfällen bis zu 15 %). Bei einem Kaskoschaden wird der Begriff „wirtschaftlicher Totalschaden“ durch die Versicherungsbedingungen definiert. Ein Totalschaden liegt hier vor, wenn die Reparaturkosten die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Restwert übersteigen.

Unter dem **Restwert** versteht man den Händlereinkaufswert eines beschädigten Fahrzeugs. Vom **Wrackwert** spricht man, wenn ein Fahrzeug mit wirtschaftlichen Mitteln voraussichtlich nicht mehr instand gesetzt werden kann bzw nicht mehr aufbaufähig ist.

Der **objektive Minderwert** (= Wertdifferenz) stellt den Wertverlust eines Fahrzeugs in der Vermögenssphäre des Geschädigten dar. Er kommt zum Tragen, wenn keine Reparatur in einer Fachwerkstätte durchgeführt wird oder beabsichtigt ist. Wenn kein Totalschaden eingetreten

