

Katalog der erforderlichen Inhalte zu sachverständigen Dienstleistungen

Nachfolgend sind die Anforderungen an ein vollwertiges Gutachten beschrieben. Am Markt haben sich jedoch auch vom „regelgerechten Gutachten“ abweichende, meist inhaltlich reduzierte Anforderungen entwickelt, die in der Praxis allerdings nicht mehr zu einem „Gutachten“ im hier behandelten Sinn führen. Solche Leistungen können z.B. „Kurzbericht“, „Schadenbericht“, „Schadenkalkulation“ o. ä. benannt sein. Auch andere Bezeichnungen sind möglich je nach Auftrag.

Der zertifizierte Sachverständige muss aber das vorliegende Anforderungsprofil kennen und sollte sorgfältig darauf achten, dass Leistungen, die

- nach Wunsch des Auftraggebers oder gemäß eigener Festlegung - nicht allen Anforderungen an ein Gutachten entsprechen, auch nicht als Gutachten bezeichnet werden! Es ist unbedingt eine andere sachgerechte Benennung zu verwenden. ZAK e.V. und ZAK-Zert werden hierzu Vorschläge machen und in der Homepage veröffentlichen.

Jedes „Gutachten“ – wie auch jede andere sachverständige Dienstleistung – muss die nachfolgend behandelten Positionen enthalten, die Daten sind als Beweissicherung zu archivieren. Das Produkt – auch wenn es nicht als „Gutachten“ bezeichnet ist – muss vollständige, wahre, rechtskonforme, objektive und eindeutige, sowie dem Laien verständliche Informationen liefern !

1. Auftrag

- a) Auftragserteilung: sie erfolgte durch wen, wie und zu welcher Zeit:
 - Wer – namentlich – hat den Auftrag erteilt (z.B. Halter o. dessen Beauftragter, dieser ggf. beauftragt durch wen)?
 - Wie wurde der Auftrag erteilt (Telefon, Fax, persönlich o.ä.)?
 - Wann wurde der Auftrag erteilt (Datum, Uhrzeit vermerken, Uhrzeit mindestens in den eigenen Unterlagen)?
- b) Auftragsinhalt: Beweissicherung nach Kfz-Haftpflicht- oder Kaskoschaden, Teilkaskoschaden (Diebstahl-, Brand-, Wild-, Elementar-, Motor- oder Aggregatschadenereignis etc.), allgem. technische Fragestellung o. ä. und welches Objekt betreffend.
- c) Wann trat das Schadenereignis ein und mögl. auch wo?
- d) Aktenzeichen d. Auftraggebers / Schadennummer / Versicherer und Versicherungsscheinnummer / Name u. Fzg.-Kennzeichen des od. der Beteiligten sind möglichst anzugeben, sonst: „nicht bekannt“.

2. Untersuchung des Objektes

- a) nachvollziehbare Bezeichnung des Besichtigungsortes (Werkstatt, Garage, Xstraße vor Haus Nr. 100 o. ä.);
- b) Datum der Besichtigung (auch Uhrzeit, diese mindestens in den eigenen Unterlagen notieren);
- c) Wer hat an der Untersuchung des Fahrzeuges / Bauteiles teilgenommen (Auftraggeber, Halter, VN, Meister einer Werkstatt etc., jedenfalls mit Namen)?
- d) In welchem Zustand befand sich das Fahrzeug?
 - unzerlegt:
 - teilzerlegt
 - zerlegt
 - Schadenbereich freigelegt
 - teilrepariert
 - repariert
 - rollfähig
 - fahrbereit
 - verkehrssicher (Schadenbezug)
 - verkehrsunsicher (wegen des gegenständlichen Schadens oder aus anderen Gründe?)
 - ausgebrannt etc.
- e) Welche Unterlagen (Fzg.-Papiere, Service-Heft, Werkstattunterlagen etc.) und weiteren Informationen waren verfügbar?

3. Fahrzeugdaten

Nach der Abfolge wie in den Fzg.-Papieren (Fzg.-Schein/Zul.-bescheinigg. Teil I od. II, EWG-Übereinstimmungsbescheinigg., Betriebserlaubn.) bzw. nach Zusammenhang sind folgende Daten zu überprüfen, aufzunehmen u. im Produkt zu liefern:

3.1 Bei allen Fahrzeugen

- a) Amtliches Kennzeichen (noch zugelassen od. abgemeldet und wann?), am Fahrzeug vergleichen
- b) Halter (lt. Papieren inkl. Anschrift oder die Angabe (z.B. „Gutachten-Adressat“, „Auftraggeber“ o.ä.), ggf. Leasing-Geber benennen
- c) Fälligkeit der Untersuchung nach StVZO - bei LKW auch SP; Eintrag in Papieren an Fzg.-Kennzeichen vergleichen
- d) Tag der letzten Zulassung
- e) Tag der Erstzulassung
- f) abgelesener Kilometer-/ Meilen-Stand / Betriebsstunden (nur volle [km] od. [h], vorstehende Null mit angeben)
- g) Gesamtleistung; zwingend ist die Angabe: was legt der SV und warum zu Grunde und ggf. entspricht dies der Beurteilung durch den SV?
- h) KBA-Schlüsselnummern (Code für Hersteller – Feld 2.1 – u. für Typ / Variante – Feld 2.2 –)
- i) FIN (Fahrzeug-Identifikations-Nummer); die Identifizierung ist wichtigster Teil der SV-Tätigkeit, deshalb FIN an der Markierungsstelle und nicht nur am Typenschild prüfen! Ein Detailfoto für eigene Unterlagen kann wertvoll sein!
- j) Fabrikat, Typ und Untertyp
- k) Fahrzeugart (Pkw, Kombi, Cabrio, Coupé, Lieferwagen pp.)
- l) Antriebsart, Hubraum [ccm] / Motorleistung [kW] / Emissionsklasse
- m) Fahrzeuglänge, -breite, -höhe (wenn es sich bei Pkw, Kombi od. Kleintransporter pp. nicht um ein Einserienmodell handelt) [mm]
- n) Leermasse / zulässige Gesamtmasse [kg]
- o) Reifenfabrikat / Profilbezeichnung (original / runderneuert / nachgeschnitten)
- p) Reifengröße(n) und -art (Geschwindigkeits- u. Tragfähigkeitsindex), Reifenalter (wenn relevant)
- q) Profiltiefe der Reifen (Aussage zu Reserverad), Notrad, Reparaturset, erkennbare Reifenschäden vermerken!
- r) Farbe / Lackart, evtl. Beschriftung und deren Art (lackiert, Einzelfolien, Aufkleber etc.)
- s) Serienausstattung / Sonderausstattung / Zubehör
- t) Vorschäden / Altschäden (siehe auch Pos. 11. k): bei der Besichtigung des Fahrzeuges müssen die Vorschäden / Altschäden komplett erfasst werden. Dies ist von besonderer Bedeutung im Hinblick auf die Ermittlung des möglichen Minderwertes, des Wiederbeschaffungswertes und zur Abwehr unberechtigter Ansprüche. Vorschäden / Altschäden sind möglichst in einer Grafik (Lage der Schäden) und durch Fotos zu dokumentieren, mindestens Vermerke/Fotos in SV-eigenen Unterlagen.
- u) Tauschaggregate / Reparaturhistorie (Kundendienstheft, Nachfrage, Unterlagen-Einsicht)
- v) Zahl der Vorbesitzer (Halterangabe, Service-Heft) od. Beurteilg. des SV wie z.B. „mind. in X. Hand“, notfalls „nicht bekannt“

3.2 Bei Nutzfahrzeugen sind weitere Daten notwendig:

- a) **Fahrzeugart (Kleinbus, Kombi, Omnibus, Lkw, Tankfzg., Zugmaschine, Anhänger etc.)**
- b) Radstand / -stände [mm]
- c) Aufbauart, Laderaum mit Innenmaßangaben [mm], bei Tanks und Silos Rauminhalt [l] od. [m³]
- d) Nutzlast
- e) bei Sonder-Fahrzeugen, -Aufliegern oder -Anhängern genaue Aufbaubeschreibung (Zulassung für ..., Spezialausstattung und –Aggregate benennen, deren Baujahr / Laufleistung, z.B. Kühlaggregat, Gebläse pp.)
- f) bei Omnibussen genaue Aufbaubeschreibung (Linien- oder Gelegenheitsverkehr, Zahl der Sitz- und Stehplätze, Ausstattung im Detail, speziell bei Reisebussen etc.)

4. Schadenhergang / Schadenbeschreibung / Schadenaufnahme

Der Sachverständige muss den Schadenhergang erfragen und diesen mit dem Schadenbild vergleichen (Beurteilung, inwieweit u.U. Widersprüche vorliegen). Auf etwaige Widersprüche ist im Gutachten einzugehen, evtl. entgegenstehende Wünsche des Auftraggebers in geeigneter Weise benennen!

Das am Fahrzeug gefundene Schadenbild ist so zu beschreiben (Stichworte genügen), dass es auch ohne Fotos wirklichkeitsnah nachvollzogen werden kann.

Darzustellen sind: Lage des Anstoßbereiches und Anstoßrichtung, Schadencharakteristik (ggf. Alter im Vergleich zum Schadentag) und Schadenausmaß. Eine eingedruckte Grafik mit Markierungsmustern erlaubt z.B. auch den Eintrag von Hand, siehe Pos. 3.1 t).

Es reicht zur Schadenbeschreibung keinesfalls aus, auf die Kalkulation und die Lichtbilder zu verweisen!

Wichtig ist, dass solche Beschädigungen, die auf den Lichtbildern nicht deutlich erkennbar sind oder sich fotografisch nicht oder nur schlecht darstellen lassen, schriftlich, ggf. ausführlich – auch für den Laien nachvollziehbar – beschrieben werden und sich in den Gesamtschaden einordnen lassen.

5. Überprüfung des Fahrzeuges

Informieren, dass die vorgelegten Fahrzeugunterlagen mit den Identifikationsmerkmalen am Fahrzeug verglichen wurden. Vermerken / fotografieren, ob und wo die FIN am Fahrzeug überprüft wurde, ggf. warum dies nicht bzw. nicht an der Markierungsstelle geschah.

Bei durchgeführten Veränderungen der Nutzlast, Ab- oder Auflastungen, Änderungen der Bereifung, Fahrwerks- und Ausstattungsänderungen etc. gemäß Einträgen in den Papieren oder nach Augenschein am Fahrzeug notieren. Ein Foto der Papiere und der am Objekt erkennbaren Einzelheiten (mind. für eigene Unterlagen) fertigen! Besonders die §§ 16 und 17 der StVZO sind zu beachten. Mitgeführte Gutachten nach §19 (3) StVZO sind bei den Fzg.-Daten zu erwähnen.

6. Feststellung der Schäden

Schäden umfassend am Fahrzeug aufnehmen / nachvollziehbar dokumentieren (Text u. Lichtbilder). Der Sachverständige muss entscheiden, ob zur Schadenfeststellung Hilfsmittel eingesetzt werden müssen (Hebebühne, Vermessen, teilweises Freilegen etc.). Bei erheblichen (speziell Front-) Schäden ist eine Prüfung der Sicherheitsgurte und Hinweis auf den Grad etwaiger Beschädigungen unerlässlich. Desgl. die Prüfung auf Schäden durch Aufprall von Insassen auf Fzg.-Innenteile und von Ladegut im Koffer- bzw. Laderaum.

Ist eine ordnungsgemäße Schadenfeststellung am Ort der Besichtigung nicht möglich und kann sie daher nur mit weiteren zusätzlichen Kosten erfolgen, den Auftraggeber verständigen und dessen Einverständnis für notwendige Maßnahmen einholen, ggf. im Gutachten begründen, weshalb dies unterblieb.

Der Sachverständige muss prüfen, ob alle Schäden auch tatsächlich auf das vorgetragene Schadenereignis zurückzuführen sind. Zweifel im Gutachten vermerken und begründen!

Bei fehlenden Informationen zum Schadenhergang muss der SV mögliche Umstände nennen, unter welchen nach seiner Beurteilung die vorgefundenen Schäden entstehen konnten.

7. Fotografien

Vom beschädigten Objekt mit mögl. großer Brennweite aussagefähige Fotos hoher Auflösung (für Ausschnitt-Vergrößerungen) fertigen! Die Zahl der dem Produkt beigegebenen Bilder soll in einem vernünftigen Verhältnis zum behandelten Schaden stehen. Ggf. auch Detailaufnahmen fertigen, ebenfalls nur im erforderlichen Rahmen. Ein mitfotografierter Maßstab mit parallaxefreier Sicht auf den Schadenbereich kann ein äußerst wichtiges Beweismittel sein. Kurze erklärende Texte zu den Bildern sind hilfreich, besonders zu Detailfotos sind sie unerlässlich.

Bild 1 sollte eine Fahrzeugübersicht aus Richtung der Hauptkrafteinwirkung mit Schaden und lesbarem Kennzeichen sein! In sinnvoller Folge dann Details, zuletzt eine Diagonalaufnahme der schadenabgewandten Seite.

Bilder nicht beschädigter Bereiche können ebenfalls wertvolle Beweise sein!

Im Gutachten-Text ggf. Hinweis geben auf weitere archivierte Fotos, die auf Anforderung verfügbar sind.

8. Ermittlung der Reparaturkosten

Jedes Gutachten muss klarstellen, ob die ermittelten Werte (Reparaturkosten, Risikopositionen, Wiederbeschaffungswert, Restwert) brutto – also mit Mehrwertsteuer – oder netto angegeben sind.

- a) **Die Reparaturkosten sind je nach den verfügbaren Datensätzen und Arbeitsprogrammen (AUDATEX, DAT, ARGES o.ä., ggf. von Hand) festzulegen. Die Kalkulationsgrundlagen müssen erkennbar sein.**
- b) Ggf. verwendete UPE-Aufschläge begründen und klar erkennbar ausweisen.
- c) Welche Arbeitslöhne wurden angesetzt (regionaler Schnitt freier Fachbetriebe, Markenwerkstatt oder was sonst?), auf welche Werkstatt beziehen sie sich und war dort, ggf. wann, Reparaturauftrag bereits erteilt?
- d) Nähern sich bzw. überschreiten die erforderlichen Reparaturkosten 50 % des Wiederbeschaffungswertes sind auch Wiederbeschaffungs- und Restwert anzugeben. Speziell in solchen Fällen ist anzugeben, ob bereits Reparaturauftrag und wann erteilt wurde.
- e) Ist die Absicht zur Reparaturdurchführung zweifelhaft sind außer den Reparaturkosten immer auch Wiederbeschaffungs- und Restwert anzugeben.
- f) Zusätzliche Information: alle zweckdienlichen Angaben, die nicht von der Kalkulation der Reparaturkosten erfasst werden, sind im Gutachten anzugeben, siehe auch Pos. 8.1 und 8.2 sowie die Rechtsprechung.

8.1 Entsorgungskosten

Grundsätzlich sind sie vom Sachverständigen nicht zu kalkulieren, weil sie im Regelfall in den Gemeinkosten und damit im Stundenverrechnungssatz bereits enthalten sind, siehe Empfehlungen des ZDK (Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe).

Nur in zu begründenden Ausnahmen kann die reparaturausführende Werkstatt Entsorgungskosten berechnen (z.B. Fahrerhaus oder Kunststoffkarosserie, Sonderaufbau bei Nutzfahrzeugen etc.). Diese Kosten müssen ggf. in der Rechnung gesondert ausgewiesen werden.

8.2 Verbringungskosten (Überführungskosten)

Dem Sachverständigen ist oft nicht bekannt, ob, wann und wo das Fahrzeug tatsächlich repariert wird. In solchen Fällen kann die Position "Verbringungskosten" nicht in der Schadenkalkulation erscheinen. Das gilt auch dann, wenn das Fahrzeug in einer solchen Werkstatt abgestellt ist, die regelmäßig die Kosten verrechnet (dazu sollte im Gutachten aber ein Texthinweis erfolgen!).

Erst bei Vorlage einer ordnungsgemäßen Reparaturrechnung und Nachweis der tatsächlich angefallenen Kosten werden diese vom Versicherer übernommen.

Der Ersatz von Verbringungskosten ist also abhängig vom Nachweis des tatsächlichen Anfallens.

8.3 Im KH-Fall:

- a) Minderwert: Stellungnahme keinesfalls auf gesondertem Beiblatt. Angabe des ermittelten Betrages mit Nennung der Ermittlungsmethode. Entfällt ein Minderwert entspr. Angabe machen.
- b) Notreparatur: Zweckmäßigkeit unter Gesichtspunkt mögl. Kosteneinsparungen (Mietwagen) prüfen, verneinen oder ca.-Kosten angeben und ob Anspruchsteller entsprechend informiert wurde bzw. er die Notreparatur ausführen lassen wird
- c) Ab- und Anmeldekosten: sie gehören nicht in das Gutachten
- d) Mietfahrzeug: sinnvoll ist – wenn Kontakt zum Anspruchsteller bestand – der Hinweis, ob dieser eines nutzen wird oder Nutzungsausfall fordert

8.4 Im Kasko-Fall:

Ggf. auf Brems-, Betriebs- und Bruchschäden sowie alle sonstigen Sondertatbestände hinweisen (z.B. bei einem Kippfahrzeug Schäden trennen, die vor bzw. nach Aufschlag des Fahrzeuges auf die Fahrfläche entstanden, dto. bei einem Brandschaden mit vorherigem Anprall etc.).

Je nach AKB bzw. gültigem Vertrag können besondere Vereinbarungen bestehen, diese möglichst vor Erstellung des Gutachtens erfragen und beachten.

9. Wertminderung, merkantil

Ein Fahrzeug ist nach einem Unfallschaden – auch nach einwandfreier Reparatur – unter bestimmten Voraussetzungen in seinem Wert beeinträchtigt.

Wird es nach der Reparatur am Markt angeboten, hat es ggf. einen niedrigeren Verkaufswert als ein vergleichbares, unfallfreies Fahrzeug.

Stellungnahme des SV zur Wertminderung muss ausnahmslos erfolgen! Wird Wertminderung bejaht muss die Beurteilungsmethode benannt werden. Marktbeobachtungen, insbesondere am regionalen Markt, und die regionale Rechtsprechung sind einzubeziehen, der ausgewiesene Betrag muss nachvollziehbar sein. Ergeben Minderwert-Beurteilungen besonders hohe oder auch besonders niedrige Beträge, ist dies zu begründen. In jedem Fall muss der Ermittlungsweg vom SV aus seinen Unterlagen nachgewiesen und der Wert begründet werden können.

10. Abzüge für Wertverbesserung bzw. „neu für alt“

Eine Wertverbesserung im Haftpflichtschadenfall ist besonders zu begründen, sie muss sich an der eintretenden Wertsteigerung des Gesamtobjektes bzw. der Ersparnis ohnehin fälliger Arbeiten orientieren.

Bei Kaskoschäden richten sich Abzüge „neu für alt“ nach dem gültigen Vertragstext zur Versicherung. Ist dieser nicht bekannt, so ist ausdrücklich hierauf hinzuweisen.

11. Wiederbeschaffungswert

Er ist im KH- und Kaskoschadenfall definiert:

Der Betrag, den der Geschädigte / VN aufwenden muss, um ein gleichwertiges und gleichartiges Fahrzeug (bei einem Händler, notfalls am Privatmarkt, in zumutbarer Entfernung) zu erwerben.

Der Sachverständige muss also eine individuelle, marktgerechte Bewertung des vorgefundenen Fahrzeuges und seiner Teile – vor Eintritt des Schadens – unter Berücksichtigung aller Einfluss nehmenden Faktoren durchführen, bezogen auf den Schadentag oder einen vorgegebenen Stichtag.

Der Bezugszeitraum muss zum Wiederbeschaffungswert im Gutachten angegeben werden.

Marktwertlisten für gebrauchte Fahrzeuge / Fahrzeugteile (DAT, Schwacke o. ä.) liefern Basisdaten, lassen aber eine sachgerechte Bewertung im Einzelfall nur bedingt zu, weil sie überregionale, hypothetische Mittelwerte liefern. Inserate in regionalen Zeitungen, Händlerangebote und besonders Internet-Börsen werden – nach sachverständiger Wertung – in den meisten Fällen hilfreiche Orientierung bieten, mit der notfalls nur rechnerisch ermittelte Werte korrigiert werden können.

Die Erarbeitung des konkreten Wiederbeschaffungswertes muss im wesentlichen folgende Kriterien berücksichtigen:

- a) Neupreis (welcher war zum Schadenzeitpunkt regional üblich?)
- b) Fahrzeugalter / Datum der Erstzulassung
- c) tatsächliche Betriebsleistung
- d) Reifenqualität und -zustand
- e) Serien-, Sonderausstattung und Zubehör
- f) werterhöhende Reparaturen / Investitionen / absehbar notwendige technische und optische Instandsetzung
- g) Erhaltungszustand
- h) Einsatzart / Verwendungszweck
- i) Besitzverhältnisse
- j) Typen- und Konstruktionsänderung
- k) Alt- und Vorschäden
- l) Minderwert aus früheren Unfallreparaturen
- m) evtl. Importweg
- n) regionale Marktgängigkeit
- o) evtl. Umbaukosten
- p) Frage der Mehrwertsteuer

11. a) Neupreis:

Maßgebend für den Neupreisansatz sind die regionalen Marktverhältnisse zur Zeit des Schadens. Dieser Betrag kann abweichen von dem Preis bei Erstanschaffung.

11. b) Fahrzeugalter:

Der Erstzulassungstag ist oft nicht identisch mit dem Jahr und Monat der Herstellung. Im Einzelfall kann über die FIN das Herstellungsdatum ermittelt werden (Datenbank-Abfrage, notfalls Hersteller-Anfrage). Auslaufmodell oder Modellwechsel beachten! Der Erstzulassungstag kann aus dem Kfz-Schein / der Betriebserlaubnis / dem Kfz-Brief / der EU-Zulassungsbescheinigung Teil I oder Teil II entnommen werden. Bei Erstzulassung im Ausland oder Zulassung mit Zollkennzeichen stimmen oft die Angaben im Kfz-Brief oder -Schein bzw. der Zulassungsbescheinigung mit dem Tag der Erstzulassung nicht überein (im Ausland ist solche Registrierung nicht üblich). Die nachfolgende Zulassung in Deutschland erfordert einen Kfz-Brief/ Fzg.-Schein oder eine Zulassungsbescheinigung, auch hier muss anhand der FIN (Datenbank-Abfrage) oder einer Rückfrage beim Hersteller zur Geschichte dieses Fahrzeugs nachgeforscht werden. Beim Rechenweg nach Marktwert-Listen je nach Zulassungsmonat prozentualen Zu- oder Abschlag vornehmen!

11. c) Betriebsleistung:

Die genaue Betriebsleistung (km / Meilen / Betriebsstunden) ist zur korrekten Bewertung notwendig, ggf. anhand von Nachweisen / Beweismitteln (Inspektionsnachweise, Reparaturrechnungen, Abnutzungsmerkmale) schätzen als „sachverständige Beurteilung“. Vermerke in Gutachten oder Bewertungen zur Betriebsleistung wie "lt. Angaben" reichen als Grundlage nicht aus (siehe Pos. 3.1 g). Abweichungen von den „durchschnittlichen Fahrleistungen“ nach Marktwert-Listen durch prozentuale Zu- oder Abschläge berücksichtigen. Bei neueren Fahrzeugen bei Angabe des Kilometerstandes die gegebenenfalls führende Null unbedingt mit angeben!

11. d) Reifenqualität und -zustand:

Reifenfabrikat, -Typ und -Zustand (Profiltiefen, evtl. äußere Schäden), besonders beim Reserverad auch das Alter, berücksichtigen! Ein zweiter Satz Räder mit Reifen kann nur in Sonderfällen mit bewertet werden, dann ist ausdrücklich darauf hinzuweisen und zu begründen.

11. e) Serien-, Sonderausstattung und Zubehör:

Vollständigkeit der modellbezogenen Serienausstattung prüfen! Sonderausstattung / Zubehör kann nur dann wertsteigernd angerechnet werden, wenn nicht zur serienmäßigen Ausstattung des Fahrzeugmodells gehörend und zu einer echten Wertsteigerung des gesamten Fahrzeuges führend (z.B. Schiebedach, Servolenkung, Lederausstattung, Klimaanlage, Automatikgetriebe, Navigationssystem usw.). Die Wertsteigerung wird in aller Regel durch den Neupreis der Sonderausstattung, besonders aber ihre sinnvolle Nutzungsmöglichkeit und Wertung am Markt beeinflusst. Steht der Wert von Zubehör oder Anbauteilen zu dem Gesamtwert in geringer Relation (Fußmatten, Zierstreifen usw.) sind diese für die Bewertung ohne Bedeutung. Ausstattung, die nachweislich unmittelbar oder kurz vor der Bewertung des Fahrzeuges durch den Halter oder in der Werkstatt eingebaut wurde, erhöht den Wert des Fahrzeuges nicht in Höhe der tatsächlichen Anschaffungs- und Einbaukosten.

11. f) Reparaturen / Investitionen / absehbar notwendige Instandsetzungen (werterhöhend / wertmindernd):

Fahrzeughalter sehen oft Reparaturaufwendungen als werterhöhend an, die für den Wert des Fahrzeuges keine Bedeutung haben. Es muss unbedingt zwischen werterhöhenden und werterhaltenden Aufwendungen unterschieden werden! Bei einem jüngeren Fahrzeug z.B., das im Verhältnis zum Neupreis noch einen prozentual hohen Wert hat, wird der Einbau eines neuen Aggregates (z.B. Motor) eine relativ geringe Wertverbesserung auslösen, besonders dann, wenn das Fahrzeug noch in der Garantiezeit ist. Dagegen wird eine höhere Wertsteigerung eintreten, wenn in ein älteres Fahrzeug mit hoher Betriebsleistung ein Austausch- oder Neuaggregat eingebaut ist.

Reparaturen an Aggregaten können sich werterhöhend nur auswirken, wenn sie zwar dazu dienen, die Betriebs- und Verkehrssicherheit zu erhalten (z.B. Bremsen, Auspuff, Kupplung, Erneuerung von Verschleißteilen im Sinne der Werterhaltung), jedoch nur dann, wenn sie unmittelbar vor der Bewertung durchgeführt wurden.

Bei Berücksichtigung werterhöhender Arbeiten ist grundsätzlich im Gutachten zu vermerken, welche Nachweise vorgelegen haben, hiervon Kopien / Fotos mindestens zu den Unterlagen des Sachverständigen nehmen!

Zur Zeit der Begutachtung fällige oder absehbar fällige Reparaturen an Aggregaten und Aufbau wirken wertmindernd. Das Interesse am Kauf eines Fahrzeuges ist geringer, wenn der Käufer erwarten muss, in Kürze für Reparaturen an Verschleißteilen zahlen zu müssen. Anstehende Untersuchungen nach StVZO sind Kostenfaktoren und können weitere Aufwendungen erfordern, die ebenfalls den Wert des Fahrzeuges mindern.

11. g) Erhaltungszustand:

Formulierungen wie z.B. "dem Alter entsprechend" o.ä. muss der Sachverständige vermeiden. Sie sind subjektiv und keine konkrete Aussage. Der tatsächliche Zustand des Fahrzeuges ist damit nur bedingt nachvollziehbar.

Der technische und optische Erhaltungszustand ist objektiv / nachvollziehbar zu beschreiben.

11. h) Einsatzart / Verwendungszweck:

Beides gibt Hinweise, wie das Fahrzeug beansprucht wurde. Im Einzelfall müssen für extreme Einsatz- / Verwendungszwecke wie bei Taxen, Mietwagen, Fahrschulwagen, Anhängerbetrieb, Fischtransport, beim Fahrzeug eines starken Rauchers etc. entsprechende Abschläge berücksichtigt werden.

11. i) Besitzverhältnisse:

Die Anzahl der Vorbesitzer kann nur bedingt aus den Fzg.-Papieren entnommen werden. Sie gibt – auch in Verbindung mit der jeweiligen Haltedauer – Hinweise auf die Beanspruchung des Fahrzeuges. Besitzwechsel mit kurzen Zulassungszeiträumen könnten auf mögliche Mängel des Fahrzeuges deuten. Generell können für den zweiten Besitzer 3 - 5 % und für drei und mehr Besitzer 5 - 10 % als Abzug bei den rechnerisch ermittelten Grundwerten berücksichtigt werden. Angaben zur Zahl etwaiger Besitzer müssen auch dann gemacht werden, wenn entspr. Papiere nicht eingesehen werden konnten. Dann angeben, woher die Angaben stammen bzw. übernommen wurden und ob sie der sachverständigen Beurteilung entsprechen.

11. j) Typen- und Konstruktionsänderungen:

Fahrzeugmodelle, die nicht mehr hergestellt werden, sind – mit Ausnahmen – auf dem Gebrauchtmarkt nicht so marktgängig wie Fahrzeugmodelle der laufenden Serie. Hersteller bieten bei anstehendem Modellwechsel teilweise Auslaufmodelle mit umfangreicher Sonderausstattung / Zubehör mit erheblichen Preisabschlägen an (siehe Pos. 11.1).

Die Typenüberalterung macht sich erst unmittelbar mit dem Modellwechsel wertbeeinflussend bemerkbar, sie verliert im Laufe der Folgejahre ihre Bedeutung. Gleiches gilt für Fahrzeuge aus Reimport, siehe Pos. 11. m).

11. k) Alt- und Vorschäden:

Altschäden sind alle erkennbaren und nicht behobenen Beschädigungen, deren Beseitigung einen kalkulierbaren Aufwand erfordert. Dies können Unfall-, Korrosions-, Betriebs-, übermäßige Gebrauchs- und Verschleißschäden sein.

Vorschäden sind behobene Schäden. Dies können fachgerecht ausgeführte, nicht gemäß Herstellervorschrift ausgeführte oder nur provisorisch erfolgte Reparaturen sein.

11. l) Minderwert aus früheren Unfallreparaturen:

Pos. 9. liefert Ausführungen zur merkantilen Wertminderung.

Eine technische Wertminderung wäre nach Pos. 11. k) zu behandeln.

Der merkantile Minderwert nach einer Unfallreparatur reduziert sich mit weiterer Fahrzeugnutzung deutlich schneller als der Wert des gesamten Fahrzeuges und verliert nach etwa 4 Jahren seine Bedeutung völlig.

11. m) Evtl. Importwege:

Ein nicht für den BRD-Markt gefertigtes Fahrzeug kann geminderte Ausstattung aufweisen, besondere Sorgfalt / FIN-Abfrage pp. ist notwendig. Auf EG-Typgenehmigung achten, detaillierten Vergleich der Ausstattung zum Inlandsmodell vornehmen!

11. n) Regionale Marktgängigkeit:

Die Marktlage kann regional (auch saisonal) sehr unterschiedlich sein. Bestimmend ist u.a. auch das für das Fahrzeug in der Region gebotene Händler- und Service-Netz, im Einzelfall auch die örtliche Lage des Herstellerwerkes. Fahrzeugausstattung und -Zubehör kann für die Region / Verwendungsart und Nutzungsmöglichkeit (z.B. Allradfahrzeuge) eine Rolle spielen.

Der Sachverständige muss das regionale Marktgeschehen aufmerksam beobachten und bei seiner Wertermittlung berücksichtigen. Einzelnachweise sollten im Bedarfsfall vorgelegt werden können.

11. o) Umbaukosten

Grundsätzlich ist das Fahrzeug so - und mit der Ausstattung - zu bewerten, wie vorgefunden. Es kann aber auf Wunsch des Fzg.-Halters oder aus wirtschaftlichen Überlegungen, etwa bei einem Totalschaden, der Ausbau unbeschädigter Aggregate, Einbauten oder von Zubehörteilen und deren Verwendung im Ersatzfahrzeug in Frage kommen. Solche Fälle sind bei der Restwertermittlung besonders zu berücksichtigen, sie sind mit Auftraggeber bzw. Fahrzeughalter sorgfältig zu beraten.

Alle relevanten Zahlen und Informationen sind im Gutachten anzugeben.

11. p) Mehrwertsteuer

Der Sachverständige muss in jedem Fall prüfen, welche Mehrwertsteuer-Anteile in dem von ihm ermittelten Endbetrag enthalten sind und informieren, ob Regelbesteuerung oder Differenzbesteuerung vorliegt oder der ermittelte Wert als steuerneutral anzusehen ist. Letzteres dürfte i.a. bei Fahrzeugen älter als 10 Jahre der Fall sein. Bei gewerblich genutzten, häufig bei geleasteten, sowie bei hochwertigen und bei neueren Fahrzeugen wird meist von Regelbesteuerung auszugehen sein. Immer muss der Sachverständige die im Einzelfall vorliegenden Umstände prüfen und seine Angaben begründen.

Zu Wiederbeschaffungswert und Mehrwertsteuer sind grundsätzlich die Grundlagen, Berechnungsmethoden und Ermittlungswege nachvollziehbar nachzuweisen einschließlich der Tatbestände, die zu besonderer Abwertung oder Werterhöhung führen.

Das vollständige Protokoll zur Ermittlung des Wiederbeschaffungswertes, zur Mehrwertsteuer und ggf. auch zur Ermittlung der Wertminderung (Pos. 9. und 11. l) ist schriftlich bei den Arbeitsunterlagen des Sachverständigen zu seinem Gutachten aufzubewahren, diese Unterlagen sind im Bedarfsfall (z.B. Rechtsstreit, SV-Verfahren, Qualitätsüberwachung u.a.) vorzulegen.

12. Totalschaden / fiktive Abrechnung

Nach Ermittlung der Rep.-kosten (genau od. pauschal), Beurteilung der Wertminderung und des Wiederbeschaffungswertes sind die Beträge zu vergleichen:
Rep.-kosten + Minderwert > Wbw = Totalschaden.

a) **Der Wiederbeschaffungswert (Wbw)** ist immer dann anzugeben, wenn der Verdacht eines wirtschaftlichen Totalschadens besteht oder wenn Anlässe zur fiktiven Abrechnung erkennbar sind.

b) **Der Restwerte (Rw)** ist immer anzugeben, wenn der Wiederbeschaffungswert genannt wird. Rechtliche Grundlage zur Restwertermittlung sind im Zivilrecht (Haftpflichtfall) die einschlägigen Entscheidungen des BGH. Der Sachverständige muss in jedem Fall die Restwertsituation selbst prüfen und den angemessenen Betrag ermitteln. Er muss den dem Geschädigten zugänglichen regionalen Markt (seriöser allgemeiner Fzg.-Markt, mit Einschränkung auch Unfallwagenauf-käufer bzw. Teilehändler) berücksichtigen und mindestens drei Angebote einholen. Elektronische Restwertbörsen arbeiten zwar in einem Sondermarkt, der aber den regionalen Markt beeinflusst, ggf. auch abbildet, da sie auch regional eingrenzbare Ergebnisse liefern! Es empfiehlt sich daher, auch solche Angebote informatorisch einzuholen!

Restwerte sind mit Sachverstand und marktorientiert auch rechnerisch zu kalkulieren: z.B. mit welchem evtl. reduzierten Aufwand (Gebrauchteile, günstigere Lohnfaktoren, Inkaufnahme von Restmängeln [techn. Minderwert!]) pp.) ist eine Reparatur möglich, welche Gemeinkosten plus Gewinn sind realistisch und welcher Verkaufswert ist anschließend seriös dem Objekt zuzuordnen oder welche Teilverwertung ist realistisch?

Die so erlangten Beträge sind sorgfältig zu werten, sie sind in die endgültige sachverständige Restwertbeurteilung einzubeziehen, wobei das vollständig ausgerüstete Fahrzeug Voraussetzung ist, außer im besonders zu behandelnden Fall gem. Pos. 11. o).

Aufzeichnungen über die Restwertermittlung mit begründeter Entscheidung gehören zum Vorgang in die Ablage des Sachverständigen!

13. Verfasser / Sachbearbeiter

Auf dem Deckblatt des Gutachtens ist deutlich der verantwortliche Verfasser mit Qualifikation zu vermerken. Hinweise auf seine Zertifizierung müssen sich erkennbar auf die Person – nicht allgemein das Büro oder eine Organisation – beziehen und die Zertifizierungsstelle ZAK-Zert benennen oder das Logo verwenden; dieser Hinweis soll daher entweder namensbezogen im Briefkopf stehen:

Dipl.-Ing. (FH) Julius Mustermann
von ZAK-Zert GmbH zertifizierter
Sachverständiger f. Kfz-Schäden u. -Bewertung

oder

Dipl.-Ing. (FH) Julius Mustermann
zertifizierter Sachverständiger f. Kfz-Schäden
u. -Bewertung, ZAK-Zert GmbH

oder bei Logo-Verwendung

**Dipl.-Ing. (FH) Julius
Mustermann** zertifizierter
Sachverständiger für
Kfz-Schäden und -Bewertung



(allgem. verständl. Abkürzungen und die Verwendung des ZAK-Zert-Logo sind zulässig, das Logo muss aber der gültigen Version genau entsprechen und die Schrift gut lesbar sein. Bei Logo-Verwendung kann im Namenstext der Hinweis „ZAK-Zert GmbH“ unterbleiben)

Der Zertifizierungshinweis kann in gleicher Weise aber auch bei der Unterschrift des Verfassers erfolgen. Der zertifizierte Gutachten-Verfasser soll den ihm überlassenen Stempel mit dem Logo von ZAK-Zert zu seiner Unterschrift (diese aber nicht in den Stempeldruck) verwenden soweit es sich um Vorgänge gemäß seiner Zertifizierung handelt, siehe auch § 4 des Zertifizierungsvertrages.

14. Zusammenfassung der Einzelergebnisse

Seit Jahren ist es üblich, auf dem Deckblatt des Gutachtens außer Adressat, Gutachten-Nr, und Verfasser die Angaben gemäß Pos.1. und 2. a) bis c) anzuordnen und darunter eine Zusammenfassung des Arbeitsergebnisses mit folgenden Pflicht-Angaben, wobei die **Beträge nur in EURO** erscheinen. Nur falls erforderlich kann zusätzlich (dann aber mit besonderem Hinweis!) eine andere gültige Währung (US \$ o.ä.) angegeben werden:

- Aussage, ob Reparatur- oder Totalschaden, oder ?
- erforderliche Reparaturkosten (s. Pos. 8)
- Wertminderung (s. Pos. 9)
- eventuelle Abzüge / Wertverbesserung (s. Pos. 10)
- Wiederbeschaffungswert (s. Pos. 11)
- Restwert (s. Pos. 12)
- Reparaturdauer in Arbeitstagen oder Fertigstellungstermin bzw. Wiederbeschaffungsdauer in Kalendertagen
- Wann wurde wer über was informiert?

- Anzahl der Seiten des Gutachtens
- Zahl der beigefügten Fotos
- Nennung eventueller Anlagen
- Unterschrift und Stempel des Verfassers

(Die letzten vier Positionen können aus Platz- / Übersichtlichkeitsgründen auch am Ende des Gutachten-Textteils erscheinen)

Bei Unterschrift auf dem Deckblatt empfiehlt es sich, dass der Verfasser am Ende des Textteiles und der Kalkulation abzeichnet (zum persönlichen Nachweis der Durchsicht dieser fertigen Gutachtenteile).

Die Gutachtenerstellung ist eine persönlich zu erbringende Leistung! Deshalb ist folgender Hinweis dringend zu beachten:

Werden in besonderen Fällen **technische Hilfskräfte** eingesetzt, ist dies mit dem Auftraggeber abzustimmen. Sie sind am Ende des Textteiles zu benennen mit Angabe einer Kontaktmöglichkeit und nachvollziehbarer Bezeichnung des von ihnen bearbeiteten Teiles des Gesamtwerkes!

15. Äußere Gutachten-Aufmachung

Gutachten sollen nicht durch Ösen zusammengeheftet und nicht mit Klarsicht- oder anderen Kunststoff-Umschlagseiten eingebunden sein.

Eine „marktschreierische“ Selbstdarstellung des Verfassers bzw. seines Büros trägt keinesfalls zum Nachweis besonderer Qualität und Seriosität des Gutachtens bei. Gleiches gilt für sachlich inhaltslose Vorblätter (z.B. nur Gutachten-Nr. und ein Foto oder ein „Inhaltsverzeichnis“).

Solche Darstellungen und künstliche Aufblähungen schaden dem Ansehen des Verfassers und des Berufsstandes. Sie sollten unterbleiben!

Im Rahmen der Qualitätsüberwachung wirken sich derartige Aufmachungen nachteilig aus und führen zu Bewertungsabschlägen.

Ein stärkerer Papier-Heftstreifen, ggf. mit voller rückwärtiger Umschlagseite – hier ist Platz für Fotos oder werbliche Hinweise – und übliche Heftung sind für Handhabung und Endablage zweckmäßig, sie sichern später auch eine einfachere Entsorgung.