EntschlieÙung des 13. Deutschen Verkehrsgerichtstages

Empfehlung des 13. Verkehrsgerichtstages (VGT) von 1975

Ein *merkantiler Minderwert* kommt in der Regel nicht in Betracht

- bei Einfachschäden (das sind Schäden an der Außenhaut und den Anbauteilen, die mit einfachen Mitteln - Schrauben, Punktschweißverbindung, Ausbeulen - behoben werden können und wobei der ursprüngliche Zustand voll wiederhergestellt wird,
- an Fahrzeugen, die älter als 5 Jahre sind oder bis zum Unfall eine Betriebsleistung von mehr als 100.000 km aufwiesen.

Bei Nutzfahrzeugen kommt ein merkantiler Minderwert nur ausnahmsweise in Betracht. Der merkantile Minderwert sollte in der Regel nur nach einem Prozentsatz der für den Minderwert erheblichen Reparaturkosten bemessen werden, der sich je nach dem Alter und Laufleistung des Fahrzeugs auf 10 bis 30 % beläuft. Für die Bemessung des merkantilen Minderwerts sollten nur die Fälle herangezogen werden können, in denen umfangreiche Instandsetzungsarbeiten am Fahrzeugrahmen oder an sonstigen tragenden Karosseriebauteilen durchgeführt wurden.

Die richtige Anwendung dieser Methode ist deshalb sehr schwierig, weil immer aus jeder Rechnung erst einmal der *wertminderungsrelevante Anteil der Reparaturkosten* herausgerechnet werden muß!

Eine Versicherung hat eine Tabelle hierzu empfohlen. Hierbei sind die Kriterien für die Zuerkennung eines Minderwerts das Fahrzeugalter oder die Laufleistung des Fahrzeugs:

Zulassungsjahr	Laufleistung	% der relevanten Rep.kosten
< 1	< 20.000 km	30%
< 2	< 40.000 km	25%
< 3	< 60.000 km	20%
< 4	< 80.000 km	15%
< 5	< 100.000 km	10%
> 5	> 100.000 km	kein Minderwert

Von einigen Sachverständigen (z.B. Jordan in der Dokumentation des 13. VGT; Schlund [VersR](#) 80, 418) wird empfohlen, ausschließlich die Lohnkosten der reinen Richtarbeiten als relevanten Anteil zuzulassen. Das führt zu lächerlich niedrigen Wertminderungsbeträgen.

Angesichts der Schwierigkeiten bei der obigen Methode, kann in der täglichen Praxis zweckmäßigerweise die Wertminderung nur mit Hilfe einer der als "schematisch" gescholtenen Methoden errechnet werden.

Viele Gerichte gingen - unter bestimmten Voraussetzungen - einfach dazu über, einfach die relevanten Reparaturkosten mit 2/3 des Netto-Rechnungsbetrages anzusetzen und dann entweder das Hamburger Modell, das [Bremer Modell](#) oder die o.g. Versicherungstabelle anzuwenden.

Weitere Beiträge im VuF

- 1967 #7 [Minderwert - Grundsätze](#)
- 1967 #7 [Minderwert - Lackierung](#)
- 1967 #8 [Ersatz des merkantilen Minderwertes bei Kraftfahrzeugschäden](#)
- 1968 #4 [Erfahrungen mit dem Minderwert](#)
- 1968 #4 [Der Minderwert - Teil I »Dem Grunde nach«](#)
- 1970 #11 [Beurteilung des Minderwertes nach Unfallinstandsetzung](#)
- 1972 #9 [Die Wertminderung aus juristischer Sicht](#)
- 1972 #10 [Probleme der Wertminderung von heute](#)
- 1977 #3 [Thema: Minderwert](#)
- 1977 #4 [Gedanken zum Minderwert-Berechnungsvorschlag des 13. Deutschen Verkehrsgerichtstages](#)
- 1981 #6 [Der merkantile Minderwert und die Problematik seiner Ermittlung](#)
- 1996 #11 [Wertminderung bei Nutzfahrzeugen](#)
- 2000 #5 [Merkantile Wertminderung unter besonderer Berücksichtigung von Motorradschäden](#)
- 2000 #7 [Merkantile Wertminderung – kritische Anmerkungen zur Bagatellschaden-Grenze](#)
- 2001 #9 [Die merkantile Wertminderung von Personenkraftwagen mit einem Alter von mehr als 5 Jahren](#)
- 2009 #11 [Bewertung von Fahrzeugen nach Abwertungskurven](#)

Weitere Infos zum Thema

- [Werte von Fahrzeugen](#)
- [Marktrelevanz- und Faktorenmethode](#)
- [NIVRE-Formel](#) in den Niederlanden
- 1962 [Wertminderung nach Ruhkopf/Sahm](#)
- 1975 EntschlieÙung des 13. Deutschen Verkehrsgerichtstages
- 1981 [Hamburger Modell](#)
- 1986 [Bremer Modell](#)
- 1999 [Die merkantile Wertminderung eines Fahrzeuges nach einer Unfallinstandsetzung](#)
- 2003 [BVSK-Wertminderungsmodell](#)
- 2003 [Der merkantile Minderwert](#)
- 2008 [Der merkantile Minderwert an Nutzfahrzeugen und Anhängern](#)
- 2012 [Der merkantile Minderwert in der Praxis](#)
- 1975 EntschlieÙung des 13. Deutschen Verkehrsgerichtstages
- 1977 [Gedanken zum Minderwert-Berechnungsvorschlag des 13. Deutschen Verkehrsgerichtstages](#)
- 1979 [17. Deutscher Verkehrsgerichtstag in Goslar vom 24. bis 26. Januar 1979](#)
- 1982 [20. Deutscher Verkehrsgerichtstag in Goslar, vom 27. Bis 29. Januar 1982](#)
- 1983 [21. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1983 – 26. bis 28. Januar 1983 in Goslar](#)
- 1984 [Besprechung des 22. Deutschen Verkehrsgerichtstages Goslar 1984](#)
- 1987 [25. Verkehrsgerichtstag in Goslar](#)
- 1988 [26. Verkehrsgerichtstag in Goslar](#)
- 1989 [27. Deutscher Verkehrsgerichtstag](#)
- 1990 [28. Verkehrsgerichtstag 1990 in Goslar](#)
- 2002 [Empfehlungen des 40. VGT zum Restwert](#)

- 2009 [47. Verkehrsgerichtstag 2009 Goslar](#)
- 2011 [Kompromissfindung in Goslar](#)
- 2012 [50. Verkehrsgerichtstag](#)
- 2013 [51. Verkehrsgerichtstag](#)
- 2014 [52. Verkehrsgerichtstag](#)
- 2015 [53. Verkehrsgerichtstag](#)
- 2016 [54. Verkehrsgerichtstag](#)
- 2017 [55. Verkehrsgerichtstag](#)
- 2018 [56. Verkehrsgerichtstag](#)