

Kraftfahrt-Fachinformation

Leasingrückgabe

Ärger bei Leasingrückgabe vermeiden

Finanz- und Fullserviceleasing sind vor allem bei gewerblich genutzten Fuhrparks nicht mehr wegzudenken. Neben der das Eigenkapital schonenden Finanzierung sind die Absicherung des Restwertrisikos sowie deren Übertragung auf Dritte von Vorteil. Aber über die Bewertung des Restwertrisikos, sprich des Fahrzeugzustandes, entspinnt sich häufig Streit unter den Parteien. Denn es gibt nach wie vor keine abschließend verbindlichen Regelungen bzw. hundertprozentig definierte Richtlinien darüber, in welchen Fällen eine Beule, eine Delle oder ein Kratzer an einem Karosserieteil eine Nachbelastung für den Fuhrparkbetreiber kostenrelevant sein darf.

Ein Beispiel: Pharmareferent B. nutzt für seinen Arbeitgeber einen geleasteten VW Passat Variant dienstlich und privat. Die Leasingrückgabe des drei Jahre alten Autos, welches fast nie eine Garage von innen gesehen hatte, steht bevor. Am Tachometer sind 152.481 gefahrene Kilometer abzulesen. Alle Inspektionen wurden ordnungsgemäß durchgeführt, aber insbesondere die Karosserie zeigt an diversen Stellen einige Blessuren, Kratzer und Dellen, vor allem an drei Türen und der Motorhaube. Im Innenraum sind durch das Anbringen einer Leselampe Bohrlöcher und ein verkratztes Armaturenbrett zu beklagen. Des Weiteren haben häufige Besuche in Waschstraßen ihre Spuren hinterlassen. B. weiß, dass das Fahrzeug für eine ordnungsgemäße Rückgabe entsprechend aufbereitet sein muss.

Leasing – bürgerlich-rechtlich eine Sonderform der Miete – mit Kilometer-Abrechnung ist die am häufigsten vertretene Vertragsform. Zu gut 70 Prozent sind hier herstelleregebundene Gesellschaften, sogenannte Captives, aktiv. Dabei liegt den Verträgen eine vorher fest vereinbarte Laufzeit und -leistung zugrunde. Neben der Abrechnung von Mehr- und Minderkilometern zum Vertragsende ist der Erhaltungszustand des Autos entscheidend, weil die Leasinggesellschaft oder der Händler eine vorher festgelegte Verwertungsgaran-

tie abgegeben hat. Anders sieht es bei den seltener vorkommenden Verträgen mit Restwert-Abrechnung aus. Hier hat der Leasingnehmer für den Restwert und schlussendlich die Verwertung des Autos „gerade zu stehen“. Darum wird der Fahrzeugzustand aus Sicht der Leasinggesellschaft bei Restwertverträgen zumeist als sekundär bewertet.

B. wendet sich nun auf Anraten des Fuhrparkverantwortlichen mit folgender Frage an seine Hauswerkstatt: Mit welchen Aufwendungen ist in etwa zu rechnen, um die Leasingrückgabe zu „bestehen“? Er ist überrascht, als ihm der Servicemeister eine Auflistung mit einem Kostenaufwand von fast 1.900 Euro vorlegt. Dieser setzt sich vor allem aus Karosseriearbeiten, dem Austausch der Frontscheibe, der Reinigung von Polstern sowie dem Verschließen von Bohrlöchern zusammen. Zudem leuchtet seit einiger Zeit die Ölkontrollanzeige auf, obwohl der Motor hinreichend mit Schmiermitteln versorgt ist.

Ganz so dramatisch ist es in der Praxis – zumindest bei PKWs – jedoch nicht. Eine Studie aus dem Jahr 2010 zeigt, dass die Leasinggesellschaften bzw. Händler durchschnittlich 700 Euro aufwenden müssen, um einen Leasingrückläufer verwerten zu können. Darüber hinaus müssen der Studie zufolge herstelleregebundene Leasinggeber gegenüber den herstellerunabhängigen Gesellschaften im Durchschnitt gut 30 Euro mehr aufwenden.

Streit um den Erhaltungszustand – Reparatur und Minderwertausgleich

Wie entstehen diese Kosten, d. h. mögliche Nachforderungen bei der Leasingrückgabe an den Leasingnehmer? In den folgenden Bereichen liegen die häufigsten Problemfelder:



Abb. 1: Verschrammte Heckstoßstange

- bei der Zustandsdefinition, d. h. welche Schäden bzw. Mängel sind „laufleistungsbedingte“ Schäden und welche nicht;
- bei der Bewertung der Instandsetzungsaufwendungen bzw. Minderwerte;
- bei der Art der Ermittlung von Minderwerten.

Der Leasingnehmer trägt beim Kilometerleasing zwar nicht das Verwertungsrisiko, aber er haftet dem Leasinggeber für den „Minderwertausgleich“, wenn das Leasingfahrzeug in nicht vertragsgerechtem Erhaltungszustand zurückgegeben wird. Zu der Frage, in welchen Fällen Fahrzeugmängel lediglich als Verschleiß bzw. als übermäßige Abnutzung gelten, gibt die aktuelle Rechtsprechung Antworten (Auszüge):

- Kratzer am Dach, an Motor- und Kofferraumhaube sowie leichte Einbeulungen an Türen und Seitenteilen gelten als typische Gebrauchsspuren. (Az.: LG München DAR 98, Seite 19)
- Bei oberflächlichen Lack- und Blechschäden liegt keine übervertragliche Abnutzung vor (AG Osnabrück, DAR 99, S. 556)
- Bei Überbeanspruchung von Autos kann die Leasinggesellschaft lediglich den Minderwert und nicht die zur Behebung der Mängel erforderlichen Reparaturkosten vom Leasingnehmer fordern. Der Leasinggeber trägt für die übermäßige Abnutzung die Beweislast. Dabei muss er nachweisen, welche Mängel auf Verschleiß und welche auf übermäßige Abnutzung zurückzuführen sind (LG Frankfurt DAR 98, S. 278)
- Keine übervertragliche Abnutzung für einen verbogenen Stoßfänger, innen verkratzten Kofferraum sowie links und rechts eingeebulte Türen (Az.: LG Gießen, NJW RR 95, 687)

Nach der sich branchenweit durchsetzenden Empfehlung des Verbandes Deutscher Automobilhersteller (VDA) ist in den Leasing-AGB für Neufahrzeuge häufig folgende Definition zu finden:

„Bei Rückgabe muss das Fahrzeug in einem dem Alter und der vertragsgemäßen Fahrleistung entsprechenden Erhaltungszustand, frei von Schäden sowie verkehrs- und betriebssicher sein. Normale Verschleißspuren gelten nicht als Schaden ... Entspricht das Fahrzeug bei Verträgen mit Kilometer-Abrechnung nicht dem Zustand ... und ist das Fahrzeug hierdurch im Wert gemindert, ist ... zum Ausgleich dieses Minderwertes zuzüglich Umsatzsteuer verpflichtet. ... Können sich die Vertragspartner über einen ... Minderwert nicht einigen, wird dieser auf Veranlassung des Leasinggebers mit Zustimmung des Leasingnehmers durch einen öffentlich bestellten Sachverständigen ... ermittelt. Die Kosten tragen die Vertragspartner je zur Hälfte.“

Erhaltungszustand nicht objektivierbar – Beweislast des Leasinggebers

Für die Feststellung des Minderwertes gibt es schlichtweg keine handfesten Kriterien, weil naturgemäß eine objektive Vergleichsbasis fehlt. Man müsste – sozusagen als Referenztyp – eine größere Anzahl von Fahrzeugen gleichen Typs, Alters, Ausstattung und Fahrleistung nebeneinander stellen und einen Durchschnittswert aus den Schäden sowie Minderwerten bilden. Aber: Kein (gebrauchtes) Auto gleicht dem anderen. Folglich müssen alle Einschätzungen eines Fahrzeugzustandes subjektiv sein. Streift ist damit vorprogrammiert.

Selbst wenn ein Sachverständiger in dieser Frage zu einem konkreten Ergebnis gelangt, handelt es sich nicht um eine anhand der Vertragsklausel nachprüfbare Feststellung. (Dies ergibt sich aus der aktuellen Rechtsprechung bzw. der Auffassung des Verkehrsgerichtstages 1997 in Goslar).

Weiterhin spielen u. a. die örtliche Marktsituation bei Gebrauchtwagen, die Bevölkerungsdichte, der Marktanteil des Herstellers, der Fahrzeugeinsatz sowie die Verbreitungsdauer von Modellen im Markt eine Rolle. So lässt sich ein Modell bisweilen dort schlechter vermarkten, wo es überrepräsentiert ist.



Abb. 2: Beschädigte Windschutzscheibe

tiert ist. Dies gilt z. B. in Regionen, in denen eine Marke bzw. ein Hersteller eine marktbeherrschende Stellung hat.

Ein dritter Unsicherheitsfaktor resultiert daraus, dass Bewertungen, trotz der fachlichen Neutralität von Sachverständigen, nicht notwendigerweise einheitlich erfolgen müssen. Vielmehr können diese Beurteilungen regional ganz unterschiedlich ausfallen.

Mängelkataloge sollen Transparenz erhöhen

Ganz wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass sich die Fahrzeugbewertung nicht nur auf optische Mängel, insbesondere an der Karosserie oder Verglasung, erstreckt. Auch die verspätete bzw. nicht durchgeführte Wartung, sonstige Reparaturen, die Beschaffenheit des Innenraums sowie fehlendes Zubehör und Fahrzeugschlüssel spielen hier eine Rolle. Bei „Defiziten“ können dem Leasingnehmer damit auch hieraus hohe Nachforderungen drohen.

Demgegenüber sichern sich die herstellerfreien Gesellschaften überwiegend durch einen einheitlich gestalteten und zertifizierten Mängelkatalog ab. Dies gilt insbesondere für die Leasinggesellschaften, welche in einem Verband organisiert sind. Dort schreibt man sich gemeinsam eine faire und transparente Fahrzeugbewertung gegenüber dem Kunden auf die Fahne. Die Inhalte sowie Qualitätsstandards in den Mängelkatalogen werden von den etablierten Prüforganisationen immer wieder zertifiziert; das einmal erteilte Zertifikat unterliegt dann einer regelmäßigen Aktualisierung.

Sinnvoll kann auch die Vereinbarung einer festen Rückgabepauschale mit dem Leasinggeber sein. Dabei wird eine genau definierte Obergrenze (z. B. 400 Euro pro Fahrzeug) festgelegt, bis zu deren Höhe Schäden sowie Mängel stets unberücksichtigt bleiben.

Ebenfalls wichtig: In den Bewertungsprotokollen sollte der Sachverständige Schäden als laufleistungsbedingt von den

nicht relevanten Mängeln abgrenzen. Dies wird häufig übersehen oder zumindest nicht akkurat gehandhabt. Im letzteren Fall kann und sollte der Leasingnehmer eine Verantwortung, d. h. Reparatur oder Minderwert, entsprechend ablehnen, also hierfür nicht aufkommen.

Hilfreich ist es schließlich auch, wenn bestehende Fahrzeugmängel in einem kurz vor der Rückgabe vereinbarten Vorab-Check durch einen Sachverständigen bzw. Servicemeister des Händlers verifiziert und dann vorab behoben werden. Beispielsweise sollten kostengünstige Reparaturen wie die Smart-Repair-Methode und das Ausbessern von Fahrzeugverglasungen (sofern dies möglich ist) umfänglich genutzt werden. Noch besser: Der jeweilige Sachverständige übernimmt dann selbst die spätere Zustandsbewertung im Zuge der Fahrzeugrückgabe.

Fazit: Je stärker der Fuhrparkbetreiber die beschriebenen Möglichkeiten nutzt, umso stressfreier dürfte die Leasingrückgabe vonstatten gehen. Gleichzeitig werden die Bedürfnisse aller Beteiligten erfüllt: aufseiten der Fahrzeugnutzer, deren Arbeitgeber, der Händler und der Leasinggesellschaft.

Was jeder Fuhrparkbetreiber selbst tun kann

- Fahrer für die schonende Behandlung des Fahrzeugs sensibilisieren, ggf. Kostenbeteiligungsmodelle implementieren.
- Mängel vor Rückgabe mit Händler/Leasinggesellschaft besichtigen, fotografieren und preiswert beheben lassen; ebenso auf Vollständigkeit von Zubehör, Schlüssel und Dokumenten achten.
- Neueste Techniken (z. B. Smart-Repair) nutzen
- Bei der Rückgabe sollte immer ein eigener Mitarbeiter mit anwesend sein.
- In Bewertungsprotokollen nicht laufleistungsbedingte Schäden von erstattungsfähigen abgrenzen und monieren.
- Aussagefähige, möglichst digitale Bilder verlangen.
- Manche Leasinggesellschaften haben einen separaten Katalog für PKW und Transporter.
- Stets Verhandlungsspielraum beanspruchen und nutzen.
- Am besten: Eigenen Rückgabeprozess verhandeln.
- Rückgabepauschalen (Obergrenzen) vereinbaren.
- Auswahl eigener Sachverständiger vereinbaren.
- Reparatur in vom Leasingnehmer zu benennenden Betrieben ermöglichen.



Abb. 3: Innenraum mit Bohrlöchern



Ihre HDI-Gerling
Niederlassung vor Ort

Hauptverwaltung

HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
Postfach 510369, 30633 Hannover
Riethorst 2, 30659 Hannover
Telefon 0511/645-4212
Telefax 0511/645-4507

HDI-Gerling Sicherheitstechnik GmbH

Riethorst 2, 30659 Hannover
Telefon 0511/645-4789
Telefax 0511/645-4506

Niederlassung Berlin

Krausenstraße 9–10, 10117 Berlin
Telefon 030/3204-0
Telefax 030/3204-258

Niederlassung Dortmund

Postfach 101932, 44019 Dortmund
Märkische Straße 23–33, 44141 Dortmund
Telefon 0231/5481-0
Telefax 0231/5481-302

Niederlassung Düsseldorf

Postfach 101027, 40001 Düsseldorf
Am Schönenkamp 45, 40599 Düsseldorf
Telefon 0211/7482-0
Telefax 0211/7482-460

Niederlassung Essen

Postfach 101761, 45017 Essen
Huysenallee 100, 45128 Essen
Telefon 0201/823-0
Telefax 0201/823-2900

Niederlassung Hamburg

Postfach 60 09 44, 22209 Hamburg
Überseering 10a, 22297 Hamburg
Telefon 040/36150-0
Telefax 040/36150-295

Niederlassung Hannover

Postfach 2480, 30024 Hannover
Wedekindstraße 22–24, 30161 Hannover
Telefon 0511/6263-0
Telefax 0511/6263-430

Niederlassung Leipzig

Eisenbahnstraße 1–3, 04315 Leipzig
Telefon 0341/6972-0
Telefax 0341/6972-100

Niederlassung Mainz

Postfach 2220, 55012 Mainz
Hegelstraße 61, 55122 Mainz
Telefon 06131/388-0
Telefax 06131/388-114

Niederlassung München

Postfach 201063, 80010 München
Ganghoferstraße 37–39, 80339 München
Telefon 089/9243-0
Telefax 089/9243-319

Niederlassung Nürnberg

Postfach 2252, 90009 Nürnberg
Dürrenhofstraße 6, 90402 Nürnberg
Telefon 0911/2012-0
Telefax 0911/2012-266

Niederlassung Stuttgart

Heilbronner Straße 158, 70191 Stuttgart
Telefon 0711/9550-0
Telefax 0711/9550-300

Besuchen Sie uns auch unter:

www.hdi-gerling.de
www.hdi-gerling.de/berater