



Wie hier unser ID.3-Poolwagen gehen die Leasingfahrzeuge am Vertragsende zu einem unabhängigen Prüfer.

## Vorprogrammierter Streit?

Der Stresstest einer Leasingbeziehung sind meist die Rückgabe des Fahrzeugs und die damit stets verbundene Frage nach der Art der Schäden und dem Aufkommen für deren Beseitigung.

**Die wichtigste Grundaussage** gleich zu Beginn: Das Leasingfahrzeug muss bei der Rückgabe nicht makellos sein. Es ist ein Gebrauchsgegenstand, der nicht dem Zustand eines Neufahrzeugs entsprechen muss. Übliche Benutzungsspuren und Mängel, die auf üblichem Verschleiß beruhen, müssen vom Leasingnehmer nicht ausgeglichen werden.

Auch bei Überschreiten der Grenze üblicher Gebrauchs- und Verschleißmängel muss der Leasingnehmer in der Regel keine Reparaturkosten übernehmen. Er hat nur den entstandenen Minderwert zu erstatten. Maßstab für die Bestimmung einer über-

mäßigen Abnutzung ist ein dem Alter und der Fahrleistung des Fahrzeugs üblicherweise entsprechender Zustand. So klar diese Grundsätze zu sein scheinen, so groß ist das dahinter verborgene Streitpotenzial.

*Was sind noch übliche Gebrauchsspuren?* Was ist noch normaler Verschleiß? Und was ist ein dem Alter und der Kilometerleistung entsprechender Fahrzeugzustand? Fast jeder Leasinggeber hat hierzu seine eigenen Prozesse und Grundsätze entwickelt. Daher sollte der Fuhrparkleiter unbedingt bereits bei Abschluss des Leasingvertrags auch an die Abwicklung am Ende denken. Fast alle An-

bieter arbeiten mit vermeintlich klar definierten Prozessen. So gibt es zur Beurteilung des Fahrzeugzustands und der Bemessung restwertmindernder Gebrauchsschäden meist vom jeweiligen Leasinggeber festgelegte Kriterien beziehungsweise „Schadenkataloge“.

Der Verband markenunabhängiger Mobilitäts- und Fuhrparkmanagementgesellschaften (VMF) hat dazu den Kriterienkatalog „Die faire Fahrzeugbewertung VMF“ herausgegeben, der deutlich macht, dass der günstigste Leasingvertrag am Anfang nicht auch immer der günstigste am Ende ist. Allerdings greifen bei Weitem

nicht alle Anbieter darauf zurück. So orientiert sich etwa VW-Leasing an einem eigenen Katalog. Wieder andere Leasinggeber verwenden einen vom Tüv-Nord zertifizierten internationalen Standard.

Die am häufigsten akzeptierten Schäden an Rückläufern sind nach wie vor Lackabschürfungen an Türgriffen und Türen sowie Waschstraßenkratzer und kleine Kratzer an der Oberfläche. Dagegen sind die häufigsten nicht akzeptierten Schäden Lackschäden, die eine Lackierung erfordern, und starke Abschürfungen an Alufelgen.

Bei der Bemessung wird allerdings oft auch auf die Nutzung der jeweiligen Fahrzeugart geschaut. So ist die Definition von Gebrauchsschäden bei Transportern eine andere als bei Pkw. Mittelklasse- und Oberklassefahrzeuge haben meist höhere Laufleistungen, was sich in der Art und Weise der Gebrauchsschäden widerspiegelt. Kleinwagen werden oft auf Kurzstrecken und von wechselnden Fahrern genutzt. Diese Beispiele zeigen, dass bei vielen Anbietern die (vermutete) Art der Fahrzeugbeanspruchung in die Kalkulation mit einbezogen wird.

Ebenfalls unterschiedlich behandelt wird die Frage, ob übermäßige Gebrauchsschäden wertabhängig oder voll berechnet werden. *Als Faustregel mag hier gelten, dass alles, was komplett ersetzt werden muss, auch voll berechnet wird.*

In den Kriterien-Katalogen finden sich Auflistungen von akzeptierten Mindestprofiliefen, verschiedene Größen von Beulen und Dellen nach Millimetern, Kratzern und Deformationen an Stoßfängern bis hin zur Verschmutzung des Innenraums.

Bei der Fahrzeugrückgabe nach dem Leasing wird vom Autohaus ein Rückgabeprotokoll und häufig ein Fahrzeuggutachten (oft von Tüv oder Dekra) erstellt, in dem etwaige Minderwerte festgehalten werden. Dies ist insoweit das beste und objektivste Verfahren zur Feststellung etwaiger Schäden. Wie unterschiedlich diese vom Leasinggeber bewertet werden, zeigen die obigen Ausführungen.

Die AGB für Kraftfahrzeug-Leasingverträge sowohl für das Leasing von Neufahrzeugen zur privaten Nutzung als auch für Geschäftsfahrzeuge enthalten zudem oft für die Rückgabe des Fahrzeugs eine „Zustandsklausel“ mit folgendem Inhalt:

*„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.“ ... „Über den Zustand wird bei Rückgabe ein gemeinsames Protokoll angefertigt. Können sich die Vertragspartner über einen vom Leasingnehmer auszugleichenden Schadenersatz nicht einigen, wird der Schadenersatz auf Veranlassung des Leasinggebers mit Zustimmung des Leasingnehmers durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen ermittelt.“*

Überwiegend wird in der Rechtsprechung die Wirksamkeit der Klausel jedoch mangels hinreichender Transparenz verneint. *Das Kriterium eines „dem Alter und der vertragsgemäßen Fahrleistung entsprechenden Erhaltungszustands“ ist schlicht nicht objektivierbar.* Der Leasinggeber trägt die Beweislast dafür, dass das Fahrzeug nicht in einem der üblichen Abnutzung entsprechenden Zustand zurückgegeben wurde.

Die Rechtsprechung hierzu ist häufig widersprüchlich, bisweilen sogar kurios. „Leichte Beulen an drei Türen und Seitenteilen können typische Gebrauchsspuren für ein in dichtem Verkehr und bei knappem Verkehrsraum genutztes Fahrzeug“ sein (vgl. LG München, DAR 1998, 19).

Festzuhalten bleibt bei alledem: Als **gewöhnliche Gebrauchsspuren** gelten alle Abnutzungen des Fahrzeugs, die mit dem üblichen Betrieb des Fahrzeugs im fließenden und ruhenden Verkehr untrennbar verbunden sind:

■ **Abnutzungen**, die durch äußere Einwirkungen auf das Fahrzeug bei seiner Benutzung im fließenden Verkehr entstehen, wie kleine Steinschlagspuren auf der Windschutzscheibe, kleine Schrammen und

Kratzer in der Nähe des Tankdeckels und der Tür- und Kofferraumgriffe.

■ **Kratzer** an Dach und Hauben, wie sie durch Waschanlagen entstehen können. Leichte Einbeulungen an drei Türen und dem Seitenteil hinten sprechen für ein in dichtem Verkehr und bei knappem Verkehrsraum genutztes Fahrzeug.

■ **Parkschäden**, wie sie mit dem Betrieb eines Kfz zwangsläufig verbunden sind. Oberflächliche Lack- und Blechschäden, die bereits aufgrund geringer Berührung eintreten oder von Schlüsseln und Fingernägeln verursacht werden können.

Ob Schäden am Fahrzeug auf übermäßige Nutzung zurückzuführen oder lediglich die Folge normaler Verschleißerscheinungen sind, muss in jedem Einzelfall gesondert festgestellt werden. Objektive Beurteilungskriterien hierfür lassen sich aufgrund der Vielgestaltigkeit der Leasingverträge nicht festlegen. *Der Minderwert ist dabei nicht automatisch mit der Summe der (notwendigen) Reparaturkosten gleichzusetzen, die für eine Beseitigung der einzelnen Schäden anfallen würden.*

**Fazit:** Es bleibt dem Leasingnehmer nichts anderes übrig, als vor dem Vertragsabschluss die anbieter- und auch herstellerspezifischen Bewertungskriterien zu studieren. So ist es bei unterschiedlichen Fahrzeugen und Leasinganbietern oft schwer, zu kalkulieren, mit welchem Gesamtkostenaufwand am Ende zu rechnen ist.

Diese Kalkulations-Ungewissheit führt nicht selten dazu, dass sich Fuhrparkmanager mitunter für Kauf statt Leasing entscheiden.

*Dr. Michael Ludovisy*



**Dr. Michael Ludovisy,**  
Rechtsanwalt und Rechtsexperte  
der Autoflotte