



Der KFZ-Sachverständige im Focus von Qualifizierungs-Streitigkeiten

- Wer darf sich Sachverständiger nennen?
- Wer darf Gutachten erstellen?
- Wann hat der Gutachter Anspruch auf sein Honorar?
- Die aktuelle Situation im Visier

Dieses Problem ist bereits so alt wie die Sachverständigentätigkeit selbst, denn die Bezeichnung „Sachverständiger“ ist als solches nicht geschützt.

Auf Grund vieler Nachfragen wurde dem Vorstand des VKS bewusst, dass in der Öffentlichkeit vieles für uns Selbstverständliches und Alltägliches nicht ansatzweise bekannt ist. Diese Desinformation ruft in verschiedenster Art und Weise Geschäftemacher und Missbrauch auf die Tagesordnung, was nicht nur einerseits die Sachverständigen-Branche in Verruf bringt, jedoch insbesondere den Geschädigten zum Opfer machen geeignet ist, da dieser als Laie hier nicht zu Urteilen im Stande ist.

Sich Sachverständiger zu nennen ist bislang nicht strafbar, jedoch ein Gutachten zu erstellen und diese anzubieten steht auf einem ganz anderen Blatt.

Zunächst wird verkannt, dass die Ausführung einer Sachverständigen-Tätigkeit hingegen schon einen Bezeichnungsschutz genießt.

Der Sachverständige in einem konkret definierten Sachgebiet, wie zum Beispiel für „Kfz-Schäden- und Bewertung“, also dem klassischen Unfallschaden-Gutachter, kann sich derjenige bezeichnen, der über ein fundiertes und überdurchschnittliches Fachwissen verfügt. Im Regelfall wird dies auf Grundlage eines Ingenieur-, Technikerstudium oder Meisterprüfungsabschluss als Minimum-Voraussetzung aufgebaut. Der Sachverständige hat diese Qualifikation nachzuweisen.

Bereits 1982 wurde der VKS „Verband der unabhängigen Kraftfahrzeug Sachverständigen e.V.“ gegründet und nahm sofort eine entscheidende Rolle bei der zwingend erforderlichen Qualifizierung und Überwachung von Sachverständigen ein, in dem das längst entwickelte Berufsbild des unabhängigen und anerkannten



Sachverständigen somit gewährleistet werden konnte, damit, abgesehen von den „Öffentlich bestellten und Vereidigten Sachverständigen“ der HWK Handwerkskammern und IHK Industrie und Handelskammern, die Sachverständige in den Außergerichtlichen Bereichen die erforderlichen Qualifizierungsvoraussetzungen erfüllen konnten.

Mit ein Grund hierfür war, dass damals die zuständigen Kammern nur eine begrenzte Anzahl von Sachverständigen in ihrem Erforderlichkeit- und Hoheitsgebieten für die Öffentliche Bestellung und Vereidigung zugelassen haben, um ausschließlich für die Gerichtliche anfallende Tätigkeiten abzudecken.

Da ein Kfz-Sachverständiger im Bereich der Unfallschaden-Regulierung auch diesen Qualifikationsanspruch unter Beweis stellen musste, übernahm der VKS diesen Aufgabenbereich und lehnte sich an den Grundlagen der Öffentlichen Bestellungs- und Vereidigungsregularien an und erfüllte somit mit der Anerkennung, ergänzend mit der Zertifizierung die DIN EN ISO/IEC 17024 und später unter Berücksichtigung die der DIN EN 16775 Voraussetzungen. Der VKS ist durch die höchstichterliche Rechtsprechung des BGH befähigt, die Anerkennung auszusprechen.

Abgesehen von der persönlichen Eignung, welche die geordneten Vermögensverhältnisse, die Persönliche Integrität, die Fähigkeit und Bereitschaft zu unparteiischer und gewissenhafter Tätigkeit, die volle Vertrauenswürdigkeit aufgrund der Gesamtheit der beruflichen und persönlichen Umstände, ein Gesetzestreu Verhalten und den Ausschluss von widerstreitenden Interessen in der Person des Sachverständigen (Interessenkollisionen), hat der Sachverständige auch die berufliche Qualifikation mit ständigen jährlich wiederkehrend zu prüfenden Weiterbildungsmaßnahmen zu erfüllen, abgesehen von einer langen Vorausgegangenen Ausbildung an einer geprüften großen Anzahl von Gutachten mit umfangreichem Ausbildungsgebieten, weit über die des Handwerklichen Berufes hinaus.

Der Verbandseigene Prüfungsausschuss unter Leitung des VKS-Vorstandes für Schulung und Ausbildung sowie Technik und Qualitätssicherung führt die Prüfungen regelmäßig durch und überwacht die Jährlichen Einhaltungen der erforderlichen Weiterbildungsmaßnahmen.

Die Anerkennung eines Kraftfahrzeug-Sachverständigen durch den VKS garantiert somit ein Höchstmaß an Qualität bei der Gutachtenerstellung.



Der GDV als Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. hatte bereits 2007 dem VKS als rechtsfähige technische Sachverständigen-Organisation durch dessen Bedingungs- Kommission, die Qualifikation der zusammengeschlossenen VKS-Sachverständigen, der von öffentlich bestellten und vereidigte Sachverständigen, gleichgesetzt.

Anschließend verfolgten das Institute für Sachverständigenwesen IfS 1992 die Personenzertifizierung mit einer besonderen Qualifikation auf einem bestimmten Fachgebiet, die ZAK e.V. 1994 mit der ZAK-Zert. GmbH die identischen Ziele auf rein fachlicher Ebene.

Der BVSK als Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V verfolgt seit Anbeginn ebenfalls das Ziel, das vom Verband entwickelte Berufsbild des Kfz-Sachverständigen nachhaltig zu etablieren. Dazu gehört ein auf der Basis eines Ingenieurstudiums oder der Kfz-Meisterausbildung aufbauendes angelegtes Prüfverfahren, das durch höchstrichterliche Rechtsprechung anerkannt ist. Der verbandseigene Ausschuss für Technik und Recht, ATR, führt diese Prüfungen regelmäßig durch. Die Zugehörigkeit eines Kraftfahrzeug-Sachverständigen zum BVSK garantiert somit auch ein Höchstmaß an Qualität bei der Gutachtenerstellung.

Somit ist bundesweit die zu erwartende Qualifizierung eines Sachverständigen geregelt und werden von den Gerichten auch seit Jahrzehnten recht eindeutig entsprechend entschieden.

Desto Trotz sollen in Deutschland weit über 50% der Sachverständigen nicht zur Erstellung von Gutachten qualifiziert sein.

Die aktuelle Problematik betreffend der Schadenregulierung mit den

- Kürzungsverhalten der Versicherer bei fiktiver Abrechnung
- Rechnungskürzungen in den Autohäusern und Werkstätten
- Honorarkürzungen bei den Sachverständigen
- Finanzielle Nachteile bei den Geschädigten
- Alt- und Vorschadenproblematiken
- Verlorene Prozesse bei Streitigkeiten
- und weiteren Problematiken



sind überwiegend auf die Tätigkeiten von unqualifizierten Sachverständigen zurückzuführen.

Hier kann nachvollzogen werden, dass sich die Versicherer zu wehr setzen, mit unberechtigten oder falschen Forderungen konfrontiert zu werden. Da die Versicherer sich nicht im Stande fühlen die Spreu vom Weizen zu trennen, leiden darunter die gesamte im Schadenssegment involvierte Bevölkerung, wie auch die Dienstleister, Autohäuser und Werkstätten sowie die Justiz unter den Folgen der unqualifizierten Sachverständigen.

Hier wird zwischenzeitlich der Eindruck erweckt, dass zunächst jeder in der Schadenregulierung befindliche Anspruchsteller unter Generalverdacht gestellt wird. Hierdurch wird öfters als vermutet, der Geschädigte zum Schadensopfer, da dieser Laie nicht im Stande ist, den Qualifizierten vom Unqualifizierten Sachverständigen zu unterscheiden.

Bereits im Bereich der Gutachten Auftragserteilung schließt der Geschädigte mit dem vermeintlichen Sachverständigen ein Werksvertrag ab, was diesen zur Zahlung dessen Rechnung verpflichtet, ungeachtet der Tatsache, dass der eintrittspflichtige Versicherer zur Erstattung der Rechnung eines unqualifizierten Sachverständigen nicht verpflichtet ist, was sich aus der Schutzwirkung zu Gunsten Dritter ergibt.

Die Bezeichnung Sachverständiger ist zwar gesetzlich nicht geschützt, dennoch kann ein Verstoß gegen das UWG vorliegen.

Fällt die Führung von Berufsbezeichnungen auch generell unter den verfassungsrechtlich geschützten Bereich der freien Berufsausübung, kann dieser durch das wettbewerbs-rechtliche Verbot der irreführenden Werbung (§3 UWG) beschränkt werden.

So weckt die Bezeichnung "Kfz - Sachverständiger" und "Kfz - Unfallschäden und Fahrzeugbewertung" die Erwartung, dass er über ein uneingeschränkt fundiertes Fachwissen eines qualifizierten Sachverständigen verfügt, welches er sich nicht autodidaktisch, sondern nachprüfbar durch eine entsprechende Berufsausbildung angeeignet hat.



Wurde kein vergleichbarer Kenntnis- und Erfahrungsstand nachgewiesen, kann ein Verbot der Berufsbezeichnung "Sachverständiger" erfolgen, was konkludent bereits höchstrichterlich durch den BGH 1997 Az. I ZR 234/94 festgestellt wurde.

Die hier vorliegenden Urteile setzen als erwartete Mindestvoraussetzung eine abgeschlossene Meisterprüfung oder ein abgeschlossenes Studium als Dipl.-Ingenieur voraus, wobei das OLG Köln darüber hinaus auch Zweifel hat, ob allein die Ablegung der Meisterprüfung bereits die erforderliche Qualifikation gewährleistet, die der Verkehr mit dem Begriff des Sachverständigen verbindet. Selbst wenn die bloße Eintragung des Beklagten in die Handwerksrolle gem. § 8 HandwO nämlich eine ausreichende Qualifikationshöhe darstellen sollte, dürfte dieser die angegriffenen Bezeichnungen Sachverständiger nicht verwenden. Die einschränkungslose Bezeichnung als Kfz-Sachverständiger, erweckt jedenfalls für einen sehr viel weitergehenden sachlichen Bereich den Eindruck besonderer Sachkunde, als dies die erforderliche Qualifikationshöhe unterstellt, die erfolgte Eintragung in eine Handwerksrolle für das Kraftfahrzeug- Handwerk rechtfertigen kann.

Als Indikator für Unqualifizierte oder nicht Anerkannte Sachverständige kann die Annahme oder Zahlung von Provisionen gewertet werden, was sich mit der persönlichen Eignung und Unabhängigkeit nicht vereinbaren lässt.

Der Tenor der eingesehenen Urteile lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Grundsätzlich die Bezeichnung als Kfz-Sachverständiger im geschäftlichen Verkehr verstößt gegen § 3 (UWG) Gesetz zum Verbot unlauterer geschäftlicher Handlungen gegen den unlauteren Wettbewerb, wenn derjenige, der sich als Kfz-Sachverständiger bezeichnet, nicht Kfz-Meister oder Diplomingenieur ist oder aber über eine vergleichbar qualifizierte Ausbildung verfügt.

Das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. März 2010 (BGBl. I S. 254), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 1. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3714) geändert worden ist, ist gemäß Bundesgesetzblatt am 02.12.2015 in Kraft getreten.



Das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. März 2010 (BGBl. I S. 254), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 1. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3714) geändert worden ist, ist gemäß Bundesgesetzblatt am 02.12.2015 in Kraft getreten.

Der VKS (Verband der unabhängigen Kraftfahrzeug Sachverständigen e.V.) konkretisiert die Voraussetzungen für eine Anerkennung wie folgt:

Der KFZ-Sachverständige ist nach dessen Weiterbildung ein qualifizierter Experte, ein anerkannter Sachverständiger.

Dieser verfügt über ein hohes Fachwissen und ist unabhängig und objektiv.

Das ist die Voraussetzung, um Schäden und Mängel zu beurteilen und den Wert eines KFZ zu bestimmen. Ergänzend müssen Vor- und Altschäden beurteilt und entsprechend bewertet werden können. Weitergehend muss der KFZ-Sachverständige in der Lage sein, Sachverhalte in ihrer Plausibilität zu bewerten und die Schadensursachen festzustellen.

Die Sachverständigen werden in Streitfällen um ihre fachliche Beurteilung gebeten, auch vor Gericht, wozu sie im Stande sein sollen, was einer Bildungsvoraussetzung zum Erstellen von wissenschaftlichen Texten voraussetzt.

Handwerkliche Berufe, auch wenn diese direkt mit KFZ zu tun haben, reichen hierfür nicht aus. Der besonderen Verantwortung eines KFZ-Sachverständigen entspricht, dass eine weitergehende Qualifikation erforderlich ist. Mindestens ein Meisterbrief ist Voraussetzung für die Fort- und Weiterbildung zum KFZ-Sachverständigen.

Die folgenden Berufe gehören dazu:

- KFZ-Meister
- Kfz-Techniker mit Meisterbrief
- Kfz-Mechaniker mit Meisterbrief
- Kfz-Lackierer mit Meisterbrief
- Kfz-Elektriker mit Meisterbrief
- Kfz-Karosseriebauer mit Meisterbrief
- Dipl.-Ingenieure / Bachelor / Master mit Fachrichtung KFZ



Mit diesen Voraussetzungen kann sich die bewerbende Person zu einem Kfz - Sachverständigen ausbilden lassen, in dem dieser nachfolgend für die Übersicht zusammengekürzte Ausbildungsschritte, Praktiken, etc. durchlaufen muss, um die Qualifikation eines Anerkannten oder qualifizierten Kfz-Sachverständigen zu erlangen:

Theorie

- technische Grundlagen (Fahrwerk und Aggregate)
- Kenntnisse im Fahrzeug- und Karosseriebau
- Grundlagen der Gutachtenerstellung
- Kenntnisse der Reparaturkalkulation (Audatex/DAT/GT-Motive)
- Kenntnisse der Fahrzeugbewertung
- Kenntnisse der Minderwertermittlung (Technische + Merkantile)
- Juristische Grundkenntnisse in der Schadenregulierung
- Versicherungsrechtliche Grundkenntnisse (Haftpflicht + Kasko)

Praktische Prüfung

- Praktikum über mind. 24 Monate absolviert
- Praxistest anhand min. 50 Gutachten durchlaufen
- Beurteilung eines Unfallfahrzeuges
- Bewertung eines Gebrauchtfahrzeuges
- Einschätzung einer Plausibilitätsprüfung
- Fachgespräch

- Gutachtenüberprüfung
- Ein Gutachten "Haftpflicht Reparaturfall"
- Ein Gutachten "Haftpflicht Totalschadenfall"
- Ein Gutachten "Vollkasko Reparaturfall"
- Ein Gutachten "Teilkasko Elementarschaden"
- Ein Gutachten "aus dem übrigen Teilkaskosegment" in freier Auswahl
- Ein "vollständiges nachvollziehbares Gutachten Fahrzeugbewertung" einschließlich der Berechnungsgrundlagen
- Ein technisches Gutachten über "Motor-, Getriebe-, Aggregatschaden" oder ein vergleichbares Gutachten
- Eine vollständige Rechnungsprüfung



Die Überprüfung der eingereichten Gutachten erfolgt auf Grundlage der "Leitsätze für Gutachten und andere Sachverständigenleistungen".

Wenn dieser Status erreicht ist, muss sich der Kfz-Sachverständige über den gesamten Zeitraum seiner Tätigkeit, gemäß der Fortbildungsordnung jährlich wiederkehrenden Maßnahmen der Weiterbildung unterziehen, welche vom zuständigen Prüfungsausschuss entsprechend genehmigt und dokumentiert wird, bei Zertifizierten ergänzt durch die Einreichung von 3 Gutachten pro Kalenderjahr zur Prüfung.

Die Europäische Norm DIN EN 16775

Sachverständigentätigkeiten - Allgemeine Anforderungen an Sachverständigenleistungen.

Es gibt am Markt viele Anbieter für Weiterbildung und Coaching, welche einen mit unterschiedlichen Modulen in jeweils wenigen Tagen die verschiedensten Vorbereitungs-Seminare anbieten. Wie selbst einige Zertifizierungsstellen ausdrücklich darauf hinweisen, ersetzt die Zertifizierung nach DIN EN16775 keinesfalls die öffentliche Bestellung und Vereidigung bzw. die Personenzertifizierung gemäß DIN EN ISO/IEC 17024 als Sachverständiger.

Als Grundsatz wird auch hier in der Regel eine Grundausbildung im Sachverständigenwesen sowie eine Berufserfahrung als Gutachter von mindestens 2 Jahren vorausgesetzt mit entsprechenden Referenzgutachten, um ein Antragsverfahren einzuleiten. Diese Zertifizierung verlieren je nach Zertifizierungsstelle ihre Gültigkeit nach 3 Jahren und werden für eine Weiterbildung in der Zeitspanne anerkannt.

Auch vor der Europäischen Norm gab es Ausnahmen, da man Prinzipiell für die Qualifikation als Kfz-Sachverständiger ein Studium oder eine Ausbildung als Kfz-Mechaniker Meister zwingend benötigen, um eine Sachverständigenausbildung beantragen zu können.

Insbesondere, wenn Sie schon lange in Ihrem Beruf als Kfz-Mechaniker, -Karosseriebau oder Kfz- Techniker arbeiten und keine Meisterprüfung absolviert haben, kann die Einzelfallprüfung über Ihre Anerkennung entscheiden.



Um die notwendige Qualifikation als Kfz-Sachverständiger für Schäden- und Bewertung oder als Oldtimer-Sachverständiger, etc. zu erhalten, sollten Sie ausreichend technisches Know-how und damit die richtige Ausbildung für den Lehrgang mitbringen. Die Nachweise darüber werden im Rahmen der Anmeldung gefordert und sind offen zu legen.

In diesen Fällen wurden Ausbildungs- und Weiterbildungszeiten von 10 Jahre mit entsprechenden vielen von dessen Ausbilder überwachten Gutachten von mindestens 50 Stück als angemessen erachtet.

In diesen 10 Jahren sollten die Mindestinhalte einer Meisterprüfung sowie die Inhalte des Sachverständigen-Wesens mit entsprechendem Langzeitpraktikum vermittelt worden sein.

Wenn Sie im Bereich Kfz ein Studium als Dipl.-Ingenieur, als Kfz-Techniker, Lackierer-Meister oder als Zweiradmechaniker-Meister abgeschlossen haben, wird die entsprechende Ausbildungszeit von 5 Jahren als ausreichend erachtet.

Die vorgenannten möglichen Zertifizierungen verkürzen die Zeiten.

Sollten diese Voraussetzungen erfüllt sein, erfüllt der Sachverständige auch die Voraussetzungen, die qualifizierten Erwartungen für die Erstellung eines Gutachtens leisten zu können.

Gleichzeitig erlangt der Sachverständige bei fehlerfreien Gutachten auch einen Anspruch auf sein Honorar.

Somit dürfte auch nachvollziehbar sein, dass sich jeder ungestraft Sachverständiger nennen darf, jedoch nicht jeder Gutachten erstatten darf, wenn die entsprechende Qualifizierung nicht nachgewiesen werden kann.

Zeitgleich kann auch nachvollzogen werden, dass die eintrittspflichtigen Versicherer, die Gutachten von unqualifizierten Sachverständigen nicht zu erstatten bereit sind.



Aktuelles zum Berufsbild des KFZ-Sachverständigen

Soweit bekannt, spiegelt sich aktuell ein nahezu identisches Berufsbild der Sachverständigen in den Verbänden VKS Verband der unabhängigen Kraftfahrzeug-Sachverständigen e.V., BVSK Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V., BVK Bundesverband öffentlich bestellter, vereidigter oder anerkannter qualifizierter Kraftfahrzeug-Sachverständigen e.V., b.v.s. Bundesverband öffentlich bestellter und vereidigter sowie qualifizierter Sachverständiger e.V., den durch DAkKS akkreditierten Zertifizierungsstellen wie ZAK, IfS, TAW, sowie dem MAS Münchner Arbeitskreis für Straßenfahrzeuge e.V. sowie dem VDI Verein Deutscher Ingenieure e.V., wieder.

Die jüngste Abhandlung enthält die nahezu übereinstimmenden persönlichen Voraussetzungen, welche für die Zulassung zu einer Weiterbildung zum Sachverständigen erforderlich sind:

- Identifikation
- Geistige und körperliche Eignung
- Geordnete wirtschaftliche Verhältnisse
- Unbescholten und nicht vorbestraft
- Erforderliche Fahrerlaubnis
- Allgemeine Bildungsvoraussetzungen von mindestens Qualifikationsniveau 6 gemäß dem Deutschen Qualifikationsrahmen und ausreichender Dokumentations- und Leistungskenntnisse der deutschen Sprache entsprechend Sprachniveau GER C1 zum Erstellen wissenschaftlicher Texte.
- Voraussetzung für die Teilnahme an der Schulung / Ausbildung zum Sachverständigen für Fahrzeugschäden und -bewertung gemäß dieser Richtlinie ist eine abgeschlossene Meisterausbildung/Technikerausbildung im Bereich der Fahrzeugtechnik, Karosseriebau, Kfz- Lackiertechnik inkl. Kfz-Technikmodul oder ein abgeschlossenes Studium als Diplom Ingenieur (FH, BA) oder Bachelor der Fachrichtung Fahrzeugtechnik, Maschinenbau, Elektrotechnik, Mechatronik, Physik oder vergleichbarer Studiengänge oder Ausbildungen.

Wenn nach entsprechender Weiterbildung und Berufsjahren die erforderliche Prüfung mit Erfolg absolviert wurde, steht der eigenverantwortlichen Erstellung von Gutachten nichts im Wege und erfüllt das Berufsbild des Kfz - Sachverständigen, solange dieser jährlich die erforderlichen Weiterbildungsmaßnahmen erfolgreich umsetzt und nachweist.

Dies deckt sich mit der uns bekannten Rechtsprechung.



Nach der vorausgegangen Zusammenfassung der uns zugänglichen Informationen, Indizes und Fakten, kann auf die Eingangs gestellten Fragen folgendes geschlussfolgert werden.

- **Wer darf sich Sachverständiger nennen?**

JEDER (im nicht geschäftlichen Verkehr)

- **Wer darf Gutachten erstellen?**

Unseres Erachtens ist es nachvollziehbar, dass nur nachgewiesenen QUALIFIZIERTE und/oder ANERKANNTEN Sachverständigen, durch hierfür berechnete Organisationen oder Verbände, Gutachten erstellen dürfen, da dies ansonsten gemäß §3 dem UW-Gesetz, eine verbotene, unlautere geschäftliche Handlung darstellt.

- **Wann hat der Gutachter Anspruch auf sein Honorar nach dem VKS-Honorartableau?**

Wenn das Gutachten nachgewiesen durch QUALIFIZIERTE und/oder ANERKANNTEN Sachverständigen durch hierfür berechnete Organisationen oder Verbände, erstellt wurde, denn unter Zugrundelegung dieser Sachverständigen und deren Qualifikationsaufwand wurden die Honorar-Tableaus erstellt.

- **Die aktuelle Situation im Visier**

Aktuell sollen nach Auskünften verschiedener Marktteilnehmer etwa 50% der Gutachten von unqualifizierten Anbietern erstellt werden. Dazu kommen findige Unternehmen, die beispielsweise mit Einbeziehung der Geschädigten oder Autohausmitarbeitern die vorgeschriebene persönliche Inaugenscheinnahme durch einen qualifizierten Sachverständigen ersetzen und sogenannte Fern- oder Livegutachten erstellen.

Dies sind unseres Erachtens keine „GUTACHTEN“, die seitens des Gesetzgebers die entsprechende Beweissicherung darstellen, zu welcher jeder Geschädigte verpflichtet ist, um die Schadenersatzansprüche unter Beweis stellen zu können.

Diese sind unter Betracht von juristischen Anknüpfungspunkten nicht mehr Wert als ein Kostenvoranschlag, wodurch die Verweigerungshaltung der Versicherer als nachvollziehbar erachtet werden kann.



Zeitgleich wird hiermit der Unfall-Geschädigte oder Anspruchsteller aus dem Schadenereignis womöglich zum Opfer, da dieser im Nachgang seine berechtigten Ansprüche nicht durchzusetzen im Stande ist.

Inwieweit dies straf- oder zivilrechtlich relevant sein dürfte, kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden.

Der Vorstand des VKS erkennt somit in der aktuellen Rechtsprechung kein Widerspruch zu dem seit Anbeginn angedachten und bestehenden Berufsbild des Sachverständigen, welcher im Zivilbereich und außerhalb der Kammern, durch die Berufsverbände geregelt und überwacht wird, wie konkludent hierzu in der Zivilprozessordnung mit der Vorschrift des § 404 die Begrifflichkeit „Sachverständiger“, von einem öffentlich bestellten und vereidigten, somit qualifizierten Sachverständigen auszugehen ist.

- DER VORSTAND -

