

Schadenabwicklung

Fahrzeugflotte und Schadenersatzrecht

| Liest man in Haftpflichtfällen manche Regulierungsschreiben von Versicherern, könnte man den Eindruck bekommen, für Halter von Fahrzeugflotten gelte ein vom Normalen abweichendes Schadenersatzrecht. Vor dem Hintergrund, dass Fahrzeugflotten eine in manchen Werkstätten tragende Rolle spielen, durchleuchten wir für Sie die diversen Einwendungen der Versicherer. Die Spanne reicht dabei über das Merkmal der Erforderlichkeit und die Einschaltung eines Anwalts bis hin zu den Themen Schadengutachten, Wertminderung, Restwert, fiktive Abrechnung, Rabatte und Nutzungsausfallentschädigung. |

WICHTIG | Im Grundsatz gilt: Das Gesetz unterscheidet nicht danach, wer der Geschädigte ist. Insoweit ist das Schadenersatzrecht für alle gleich.

Das Differenzierungsmerkmal der Erforderlichkeit

Es gibt jedoch ein Differenzierungsmerkmal: In § **249** BGB geht es um die „erforderlichen“ Kosten der Wiederherstellung. Dieser Erforderlichkeitsbegriff hat eine subjektive Komponente. Bei der kommt es darauf an, welche Möglichkeiten der konkrete Geschädigte in der konkreten Situation hat. Und da könnte im Einzelfall eine Rolle spielen, dass ein Flottenmanager durch seine Marktmacht Zugang zu Preisen hat, die anderen verwehrt bleiben.

Ein Beispiel dafür findet sich in der Entscheidung des BGH vom 23. Januar 2007 (Az: **VI ZR 18/06**; Abruf-Nr. **070763**). Eine Firma mit mehreren Autos mietet gelegentlich ein Ergänzungsfahrzeug an und bekommt dafür gute Preise. Dann darf sie beim Haftpflichtschaden nicht nach dem Motto vorgehen, jetzt sei der Preis gleichgültig, sie müsse ja jetzt nicht selbst bezahlen. Sie hätte also auch in diesem Fall zum für sie üblichen und ihr zugänglichen Preis anmieten müssen.

Doch sind auch andere Situationen denkbar: Wer nach einem Auffahrunfall auf der Autobahn abgeschleppt werden muss, wird auch dann keine Preisverhandlungen mit dem von der Polizei herbeigerufenen Abschleppunternehmer führen können, wenn er über die Marktmacht einer Flotte verfügt. Da steht er nicht anders da, als ein Privater.

Anwaltseinschaltung auf Kosten des Schädigers

Versicherer stellen sich regelmäßig auf den Standpunkt, ein professioneller Fuhrparkhalter müsse sich selbst mit dem Schadenrecht auskennen. Er dürfe daher nicht von Anfang an auf Kosten des Schädigers einen Rechtsanwalt für die Schadenregulierung einschalten. Doch das sehen die Gerichte überwiegend anders:

- Das AG Kassel stellt darauf ab, dass Versicherer auch bei für Fachleute klaren Fällen „bisweilen unter bewusster Missachtung obergerichtlicher Rechtsprechung“ Schwierigkeiten bereiten und sich „auf juristische Spitzfindigkeiten kaprizieren“, sodass die Fälle eben nur noch scheinbar einfache Fälle seien (Urteil vom 30.6.2009, Az: **415 C 6203/08**; Abruf-Nr. **113574**).
- Auch das AG Frankfurt/Main ist der Auffassung, Versicherer würden gerichtsbekannter Weise bei normalen Fällen vielfältige Einwendungen erheben und gesteht deshalb auch dem „Profi“ einen Anwalt zu (Urteil vom 17.3.2011, Az: **29 C 2712/10**; Abruf-Nr. **111098**).
- Das AG Hamburg-St. Georg erlaubt dem Geschädigten: „Wegen der umfangreich wahrgenommenen Möglichkeiten der Haftpflichtversicherer, Schadenpositionen aus einem Verkehrsunfall zu kürzen, darf auch ein geschäftserfahrener Geschädigter sich von Anfang an zur Überprüfung etwaiger Einwendungen der Versicherung der Hilfe eines Rechtsanwaltes bedienen.“ (Urteil vom 21.4.2011, Az: **915 C 520/10**; Abruf-Nr. **111448**).
- Und das AG Köln setzt noch eins drauf: Selbst, wenn es in der Flottenfirma eine Rechtsabteilung gibt, ändert das nichts an der Berechtigung, einen spezialisierten Anwalt zu Hilfe zu nehmen. Denn das Schadenrecht rund um Autounfälle ist vor dem Hintergrund des von den anderen Gerichten beschriebenen Versichererverhaltens nur noch von Spezialisten zu beherrschen (Urteil vom 4.2.2011, Az: **272 C 224/10**; Abruf-Nr. **110665**).

Ermittlung und Bestimmung der Schadenhöhe

Auch der Fuhrparkhalter darf im Rahmen der üblichen Rechtsprechung ein Schadengutachten auf Kosten des Schädigers einholen. Denn auch der Fuhrparkprofi darf sich zwischen einer konkreten oder einer fiktiven Abrechnung des Schadens entscheiden. Und auch bei Flottenautos spielt das Thema „Wertminderung“ eine Rolle. Im Einzelnen gilt für die Ermittlung der Schadenhöhe:

Wertminderung

Flottenfahrzeuge erreichen nicht selten hohe Laufleistungen in kurzer Zeit. Und bis heute behaupten viele Versicherer, jenseits einer Laufleistung von 100.000 km gebe es keine Wertminderung. Dabei ignorieren sie, dass der BGH schon im Jahr 2004 schematischen Grenzen für den merkantilen Minderwert eine Absage erteilt hat (Urteil vom 23.11.2004, Az: **VI ZR 357/03**; Abruf-Nr. **050015**).

In der Rechtsprechung der Instanzen ist die BGH-Entscheidung auch angekommen. So hat das OLG bei einem dreieinhalb Jahre alten Audi A 6 mit 195.648 km Laufleistung eine Wertminderung zugesprochen.

Gerne behaupten Versicherer darüber hinaus, an gewerblich vorgemerkten Fahrzeugen könne per se keine Wertminderung entstehen. Diese These verdrängt, worum es bei der Wertminderung geht: Der typische Gebrauchtwagenkäufer bevorzugt unfallfreie Objekte. Deshalb sind reparierte Unfallwagen regelmäßig nur zu reduzierten Preisen abzusetzen.

BEACHTEN SIE | Die Spanne „gewerblicher“ Vornutzung ist sehr groß. Das beginnt bei gehaltersersetzenden Firmenwagen, die sehr ähnlich genutzt werden wie privat eingesetzte Autos, und endet bei Fahrzeugen im härtesten Baustelleneinsatz. Das mag Einfluss auf die Höhe der Wertminderung haben. Aber generell gilt: auch unter gewerblich vorgemerkten Wagen wird der typische Gebrauchtwagenkäufer den wählen, der noch unfallfrei ist. Oder aber durchaus auch den mit repariertem Unfallschaden, den aber dann zum reduzierten Preis. Der wirtschaftliche Effekt ist der gleiche.

In manchen Fahrzeugsegmenten kann ein Interessent auch nur auf gewerblich genutzte Autos zugreifen. Gebrauchte Pkw, die jünger als ein Jahr alt sind, dürften samt und sonders gewerblich vorgemerkte sein. Entweder als Vorführ- oder als Dienst- oder gar als Mietwagen. Aber warum soll nun derjenige, der ein solches Fahrzeug sucht, nicht innerhalb dieser Gruppe auch den unfallfreien bevorzugen?

- So hat das LG Berlin für ein Taxi mit 140.000 km eine Wertminderung zugesprochen (Urteil vom 12.11.2009, Az: 15 O 302/08; Abruf-Nr. **110711**).
- Auch das AG Hamburg urteilte bei einem gewerblich genutzten Transporter mit einer Laufleistung von 157.000 km eine Wertminderung aus (Urteil vom 22.2.2007, Az: 51b C 134/06; Abruf-Nr. **110710**).
- Für einen „Sprinter“ hat das AG Nürnberg die Wertminderung zugesprochen (Urteil

vom 24.7.08, Az: **20 C 1630/08**; Abruf-Nr. **082665**).

- Letztlich hat auch der BGH schon mit einem Urteil aus 1979 grundsätzlich geklärt, dass eine Wertminderung auch für Nutzfahrzeuge in Betracht kommt (**VersR 1980, 46**).

Für Flotten ist die Wertminderungsfrage von hoher Relevanz, denn gerade bei dieser Art der Fahrzeughaltung ist die Kostenkontrolle ein entscheidendes Erfolgskriterium. Spätestens bei der Rückgabe des Fahrzeugs nach Ende der Nutzungszeit wird der reparierte Unfallschaden eine Rolle bei der Fahrzeugbewertung spielen. Wohl dem, der den dann angesetzten Minderbetrag bei der Schadenregulierung durchgesetzt hat.

Restwert

Hinsichtlich des Restwerts stellt die Rechtsprechung allgemein auf den Geschädigten ab, der typischerweise keinen eigenen Zugang zu der Szene der spezialisierten Restwertaufkäufer hat. Darum stellen die Gerichte auf örtliche Restwertangebote ab, die der Betroffene aus eigener Kraft erreichen kann, also quasi auf den „Autohändler um die Ecke“.

Es liegt auf der Hand, dass Versicherer argumentieren: Der Fuhrparkprofi, insbesondere der in oftmals nicht kaskoversicherten Großfuhrparks, hat Geschäftsbeziehungen in Richtung des spezialisierten Restwerthandels. Die müsse er nun auch nutzen, das entspricht von der Logik her der oben angestellten Mietwagenüberlegung.

WICHTIG | Dazu gibt es nur ganz vereinzelt Urteile. Offenbar endet diese Fragestellung nur selten bei der Justiz. Einige wenige Gerichte legen die Messlatte für den Fuhrparkprofi höher.

Rabatte

Bei Rabatten gilt der Grundsatz: Rabatte, auf die der Geschädigte einen Rechtsanspruch hat, müssen an den Versicherer weitergegeben werden. Ob dies auch für Rabatte im Großkunden- oder Flottengeschäft gilt, ist umstritten. Einzelheiten dazu finden Sie auf Seite 10 dieser Ausgabe.

Fiktive Abrechnung und Verweis auf Alternativwerkstatt

Bei der fiktiven Abrechnung gilt: Grundsätzlich ist der Preis der regionalen Markenwerkstatt anzusetzen. Jedoch: Der Schädiger kann den Geschädigten auf die

Preise einer Alternativwerkstatt verweisen, wenn er deren technische Gleichwertigkeit nachweist (BGH, Urteil vom 20.10.2009, Az: **VI ZR 53/09**; Abruf-Nr. **093676**). Die Anforderungen an einen solchen Gleichwertigkeitsnachweis hat der BGH eher niedrig angesiedelt (BGH, Urteil vom 23.2.2010, Az: **VI ZR 91/09**; Abruf-Nr. **101686**).

Praxishinweis |

Aber der BGH hat in der erstgenannten Entscheidung auch geklärt: Trotz technischer Gleichwertigkeit ist der Verweis auf eine außerhalb der Markenwelt liegende Werkstatt aus Garantie- und Kulanzgründen tabu, wenn das unfallbeschädigte Fahrzeug jünger als drei Jahre ist. Damit dürfte sich das Thema für die meisten in Flotten laufenden Fahrzeuge erledigt haben.

Nutzungsausfallentschädigung

Das Nutzungsausfallentschädigung nur für privat genutzte Fahrzeuge verlangt werden könne, ist einen von Versicherern intensiv gepflegte Legende ohne rechtliche Substanz.

Entscheidend ist der Einsatztyp: Es gibt Fahrzeuge, die unmittelbar „Geld verdienen“. Das sind zum Beispiel Kurierdienstwagen, Fernverkehrslaster, Reisebusse, Taxi oder Mietwagen. Wenn die nun unfallbeschädigt ausfallen, ohne dass Ersatz angemietet wird, ist der Einnahmeausfall die Grundlage der Ausfallschadenberechnung. Und dann muss gerechnet werden.

Andere Fahrzeuge verdienen nur mittelbar Geld. Sie unterstützen das Geldverdienen des Halters, aber es geht auch ohne. Das Geschäftsführerfahrzeug, das Mitarbeiterfahrzeug, das Fahrzeug des Steuerberaters oder des Architekten sind solche Beispiele. Wenn die ausfallen, folgt dem kein unmittelbarer Einnahmeausfall. Dann wird der Schaden wie bei Privatautos pauschaliert, und diese Pauschalierung wird auf die Nutzungsausfallentschädigungstabelle gestützt. So haben es entschieden:

- OLG Düsseldorf, Urteil vom 2.4.2001, Az: I-**1 U 132/00**; Abruf-Nr. **010515**
- OLG Schleswig, Urteil vom 7.7.2005, Az: **7 U 3/03**; Abruf-Nr. **062329**
- OLG Stuttgart, Urteil vom 12.7.2006, Az: **3 U 62/06**; Abruf-Nr. **070658**
- OLG Naumburg, Urteil vom 13.3.2008, Az: **1 U 44/07**; Abruf-Nr. **081155**
- OLG München, Urteil vom 17.4.2009, Az: **10 U 5690/08**; Abruf-Nr. **091578**

Quelle: Unfallregulierung effektiv, Ausgabe 11/2011, Seite 6

© 2011 IWW-Institut | [AGB](#) | [Impressum](#) | [Presse](#) | [RSS](#) | [Seite empfehlen](#) | [Drucken](#)