

UE Unfallregulierung effektiv

Professionelles Schadenmanagement für die Kfz-Branche



Ihr Plus im Netz: ue.iww.de
Online | Mobile | Social Media

10 | 2019

Kurz informiert

Haftpflichtschaden am werkstatteigenen Fahrzeug.....	1
Prüfbericht ohne Aussteller stellt Gutachten nicht in Frage	1
Wegen Mehrwertsteuer ist auf den Leasingnehmer abzustellen.....	2
Auf Unfallschadenregulierung spezialisierte Rechtsanwälte.....	2
Vorgefertigtes Versicherer-Formular wie Reparaturablaufplan.....	3
UE-Sonderausgabe: Versicherer fordert Regress.....	3
Geschädigter kauft Neuwagen, Lieferung verzögert sich.....	4
Nutzungsausfallentschädigung nach Alter des Fahrzeugs?.....	4
Im Dorf ohne Bus dürfen es weniger als 20 km/Tag sein	5
Zusatzkosten für Mietwagen-Navi nicht erstattungsfähig.....	5
Beim Durchschnittspreis gibt es immer einen niedrigeren.....	6

Restwert

Restwert, wenn Geschädigter Profi ist: So wirkt die BGH-Entscheidung bei Leasingfahrzeugen	7
Profi-Restwertentscheidung des BGH: Voller WBW gegen Übernahme des Unfallfahrzeugs?	9

Schadenabwicklung

Schadenminderungspflicht: Was interessiert mich mein Geschwätz von gestern?.....	11
Kürzungen mit Prüfdienstleister besprechen?	12

Reparaturkosten/Kasko

RKÜ bei Kasko auf Basis Kostenvoranschlag	13
-------------------------------------------------	----

Kasko

Kaskoversicherung und Abtretung: Ein Massenproblem und seine Lösungsmöglichkeiten	14
--------------------------------------------------------------------------------------------	----

Textbausteine

Korrespondenz leicht gemacht	17
------------------------------------	----



► Reparaturkosten

Haftpflichtschaden am werkstatteigenen Fahrzeug

Repariert die Werkstatt ein ihr selbst gehörendes Fahrzeug nach einem Haftpflichtschaden, muss sie lediglich zu ihrer Auslastung unter Vorlage von Dokumenten vortragen. Ergibt sich daraus eine Vollauslastung im Schnitt der Reparaturtage, steht ihr der Reparaturkostenbetrag voll zu. Der Abzug eines geschätzten Unternehmergewinns ist dann nicht zulässig. Dass an zwei Tagen nur 86 und 96 Prozent Auslastung erreicht wurden, schadet nicht, entschied das AG Brühl. |

Hintergrund ist die Rechtsprechung des BGH, dass eine Reparatur des eigenen Fahrzeugs bei ansonsten voller Auslastung eine überpflichtige Anstrengung ist. Denn ebenso gut könnte die Werkstatt das Fahrzeug zur Reparatur außer Haus geben. Wenn sie sich hingegen überpflichtig anstrengt, hätte sie mit den dafür eingesetzten Kapazitäten an einem Fremdfahrzeug den Unternehmergewinn erwirtschaftet. Also darf sie ihn auch bei der Eigenreparatur behalten.

Wichtig | Der Versicherer kann, das zeigt das Urteil aus Brühl deutlich, die Auslastung nicht einfach ins Blaue hinein bestreiten (AG Brühl, Urteil vom 27.08.2019, Az. 24 C 34/19, Abruf-Nr. 211158, eingesandt von Rechtsanwalt Bernhard Etzkorn, Meckenheim).

WEITERFÜHRENDE HINWEISE

- Textbaustein 046: Unfallreparatur am werkstatteigenen Fahrzeug (H) → Abruf-Nr. 36353730
- Textbaustein RA002 für Anwälte: Reparaturkosten fiktiv und konkret Abrechnung bei werkstatteigenen Fahrzeugen freier Werkstätten → Abruf-Nr. 45756321
- Beitrag „UPE-Aufschläge bei Reparatur des werkstatteigenen Fahrzeugs“, UE 8/2019, Seite 2 → Abruf-Nr. 46041420

► Reparaturkosten/Fiktive Abrechnung

Prüfbericht ohne Aussteller stellt Gutachten nicht in Frage

Ein Prüfbericht, der einen Aussteller nicht erkennen lässt, ist nicht geeignet, die Beweiskraft eines Schadengutachtens zu erschüttern, urteilt das AG Dresden. Das gilt im Hinblick auf die Stundenverrechnungssätze, die bei der fiktiven Abrechnung in Ansatz zu bringen sind, umso mehr, wenn eine konkrete Bezugnahme zu der alternativ genannten Werkstatt nicht gegeben ist. |

Ganz nett formuliert das Gericht dann: „Es ist nicht ausreichend, zu sagen: ‚Ich weiß einen, der es billiger macht.‘ Unabhängig davon ist fraglich, ob eine Werkstatt am anderen Ende von Dresden zumutbar ist.“ (AG Dresden, Urteil vom 29.08.2019, Az. 107 C 1081/19, Abruf-Nr. 211154, eingesandt von Rechtsanwalt Norman Retzlaff, Bautzen).

WEITERFÜHRENDER HINWEIS

- Lesen Sie auch das Editorial in dieser Ausgabe.

Bei Auslastung volle Erstattung der Reparaturkosten



IHR PLUS IM NETZ
Textbausteine und Beitrag auf ue.iww.de

Gilt auch für Stundenverrechnungssätze bei fiktiver Abrechnung



SIEHE AUCH
Editorial in dieser Ausgabe

Der BGH soll
Klarheit schaffen

► Reparaturkosten/Mehrwertsteuer

Wegen Mehrwertsteuer ist auf den Leasingnehmer abzustellen

| Ist der Leasingnehmer ein Privater, also nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt, muss der gegnerische Versicherer beim Haftpflichtschaden die Mehrwertsteuer auf die Reparaturkosten erstatten. Denn es ist auf den Leasingnehmer abzustellen, wenn der die vertragliche Verpflichtung übernommen hat, das Fahrzeug nach einem Unfallschaden auf eigene Rechnung instand setzen zu lassen. Daran ändert nichts, dass der Leasinggeber als Eigentümer des Fahrzeugs zum Vorsteuerabzug berechtigt ist, entschied das OLG Brandenburg. |

Das ist ein Dauerthema: Der Versicherer möchte die Mehrwertsteuer nicht erstatten müssen und beruft sich darauf, dass das Fahrzeug dem Leasinggeber gehört. Doch in nahezu allen Leasingverträgen ist geregelt, dass der Leasingnehmer den Unfallschaden unterhalb der Totalschadenschwelle auf eigene Rechnung beseitigen lassen muss.

So wie nun das OLG Brandenburg hat der BGH in einem Kaskofall bereits vor vielen Jahren entschieden (BGH, Urteil vom 14.07.1993, Az. IV ZR 181/92, NJW 1993, 2870, VersR 1993, 1223). Jedoch ist das OLG Stuttgart davon und von der Auffassung nahezu aller Oberlandesgerichte abgewichen. Deshalb hat das OLG Brandenburg die Revision zum BGH zugelassen. Wir werden berichten, ob der Versicherer die Revision einlegt und der BGH Klarheit schaffen wird (OLG Brandenburg, Urteil vom 22.08.2019, Az. 12 U 11/19, Abruf-Nr. 211156, eingereicht von Rechtsanwalt Bert Handschumacher, Berlin).

DOWNLOAD

Sonderausgabe
auf ue.iww.de



▼ WEITERFÜHRENDER HINWEIS

- Sonderausgabe: „Unfallschaden mit Leasingfahrzeug – Besonderheiten kennen und Schäden sicher abwickeln“ → Abruf-Nr. 45104917

► Schadenabwicklung

Auf Unfallschadenregulierung spezialisierte Rechtsanwälte

| Die UE-Liste mit den auf Unfallschadenregulierung spezialisierten Rechtsanwälten ist auf 111 Namen angewachsen. Neu auf der Liste sind Anwältinnen und Anwälte, die im zweiten Halbjahr 2019 regelmäßig Urteile zur Unfallschadenregulierung an die UE-Redaktion gesandt haben. |

Wichtig | Auf die Liste genommen werden Rechtsanwältinnen und -anwälte, die regelmäßig Entscheidungen einsenden. Daraus schließt die UE-Redaktion, dass diese sich nicht nur gelegentlich mit dem Thema „Unfallschadenregulierung“ beschäftigen. Mit der Aufnahme in die Liste ist keine weitere Aussage verbunden, insbesondere nicht zur Qualität, Zuverlässigkeit oder zum Erfolg der Tätigkeit.

DOWNLOAD

Aktualisierte Liste
auf ue.iww.de



▼ WEITERFÜHRENDER HINWEIS

- Liste „Auf Unfallschadenregulierung spezialisierte Rechtsanwälte“ auf ue.iww.de → Abruf-Nr. 43136518

► Schadenabwicklung

Vorgefertigtes Versicherer-Formular wie Reparaturablaufplan

| Wenn der Versicherer ein vorgefertigtes Formular an die Werkstatt sendet, mit dem die Ablaufdaten für den Reparaturvorgang abgefragt werden, muss er die dafür entstehenden üblichen Kosten an die Werkstatt bezahlen. Denn damit bietet er den Abschluss eines Werkvertrags über die Erstellung des Ablaufplans an, den die Werkstatt durch Erledigung und Übersendung annimmt. So sieht es das AG Hannover. |

Und auch das Argument, man habe ja keinen Reparaturablaufplan angefordert, sondern nur um die Ausfüllung eines Formulars gebeten, verfängt nicht. Denn dieses Formular ist nach Ansicht des AG Hannover einem Reparaturablaufplan gleichzustellen.

Es ging um 53,55 Euro. Ein solcher Betrag ist auch nach unserer Urteilsammlung üblich und liegt sogar im unteren Bereich (AG Hannover, Urteil vom 11.09.2019, Az. 530 C 6588/19, Abruf-Nr. 211220, eingesandt von Eventus GmbH Rechtsanwalts-gesellschaft, Wolfenbüttel).

WEITERFÜHRENDE HINWEISE

- Beitrag „Reparaturablaufplan als Fragebogen getarnt“, UE 9/2019, Seite 15 → Abruf-Nr. 46092295
- Textbaustein 342: Reparaturablaufplan kostenpflichtig (H) → Abruf-Nr. 38424180
- Textbaustein RA016: Reparaturablaufplan kostenpflichtig und erstattungsfähig – Klagebegründung → Abruf-Nr. 46014982

► Gutachten/Sachverständigenhonorar

UE-Sonderausgabe: Versicherer fordert Regress

| Immer öfter behaupten Versicherer, dass ihnen Regressforderungen gegenüber Schadengutachtern zustünden. Da das Thema erst langsam Fahrt aufnimmt, gibt es damit noch nicht viel Erfahrung, aber schon einiges dazu zu sagen. In der UE-Sonderausgabe „Versicherer fordert Regress – So kontern Sie als Kfz-Sachverständiger mit Erfolg“ finden Sie dies alles zusammengefasst. |

Der Leitfaden soll Ihnen und Ihrem Anwalt helfen, wenn es Sie erwischt, sprich, ein Versicherer Regress von Ihnen fordert. Außerdem dient er dazu, Fehler zu vermeiden; nämlich dort, wo er aufzeigt, wie Sie in einen Regress hineinrutschen können.

WEITERFÜHRENDER HINWEIS

- Sonderausgabe „Versicherer fordert Regress – So kontern Sie als Kfz-Sachverständiger mit Erfolg“ auf ue.iww.de → Abruf-Nr. 46107585

Werkstatt kann übliche Kosten erstattet verlangen



IHR PLUS IM NETZ
Textbausteine und
Beitrag auf ue.iww.de

So kontern Sie als SV mit Erfolg



DOWNLOAD
Sonderausgabe
auf ue.iww.de

Prognoserisiko blieb
im konkreten Fall
beim Schädiger

► Ausfallschaden

Geschädigter kauft Neuwagen, Lieferung verzögert sich

| Kauft der Geschädigte als Ersatz für den verunfallten Wagen ein Neufahrzeug, dessen Lieferung ihm sehr kurzfristig zugesagt worden ist, und verzögert sich die Lieferung, ist das ein Fall des vom Schädiger zu tragenden Prognoserisikos. Der eintrittspflichtige Versicherer muss dann auch die Mietwagenkosten für 65 Tage erstatten, entschied das AG Königswinter. |

Im Grundsatz steht dem Geschädigten nur ein solches Fahrzeug zu, wie er hatte, und das ist ein Gebrauchtwagen. Entscheidet er sich aus Anlass des Unfalls für einen Neuwagen mit Lieferzeit, ist die über den Zeitraum einer gedachten Gebrauchtwagenbeschaffung hinausgehende Ausfallzeit schadenrechtlich nicht erforderlich. Doch im Fall aus Königswinter war dem Geschädigten der Neuwagen als sehr kurzfristig lieferbar verkauft worden. Bei normalem Verlauf der Dinge hätte er ihn innerhalb der vom Gutachter prognostizierten Wiederbeschaffungsdauer für den Gebrauchten bekommen. Doch dann kam es anders.

Nun könnte man argumentieren, das sei ein Risiko, welches es bei dem Gebrauchtwagenkauf nicht gebe. Doch das ist so nicht richtig, denn auch dabei kann es Verzögerungen geben. Der Gebrauchte kann nach Unterzeichnung des Kaufvertrags und vor der Auslieferung beschädigt werden. Bei der Auslieferungsinspektion können Mängel auffallen, die erst noch beseitigt werden müssen. Oder der Geschädigte entdeckt bei Übergabe unbehebbar Mängel (doch nicht unfallfrei, fehlerhafter Kilometerstand etc.), die ihn zur Nichtabnahme berechtigten. Dann geht es oft wieder von vorn los. Die Bewertung des AG Königswinter bezüglich der Risikoverteilung auf der Grundlage der dem Geschädigten im Dispositionszeitpunkt bekannten Informationen ist also sachgerecht (AG Königswinter, Urteil vom 20.08.2019, Az. 12 C 16/19, Abruf-Nr. 211273, eingesandt vom Bundesverband der Autovermieter BAV, Berlin).

► Nutzungsausfall

Nutzungsausfallentschädigung nach Alter des Fahrzeugs?

| Mit zunehmenden Fahrzeugalter, so sehen es die Versicherer und auch ein Teil der Rechtsprechung, sinkt der Nutzungswert eines Fahrzeugs. In diesem Zusammenhang erreichte uns folgende Leserfrage: |

Frage | Das Fahrzeug unseres Kunden war zum Unfallzeitpunkt eine Woche jünger als sechs Jahre, bezogen auf den Tag der ersten Zulassung. Der Kunde nahm keinen Mietwagen, sondern er beansprucht die pauschalierte Nutzungsausfallentschädigung. Nun meint der Versicherer, ab dem Tag, an dem das Auto im sechsten Zulassungsjahr war, den täglichen Betrag aus der Tabelle eine Gruppe niedriger entnehmen zu können. Das hatten wir noch nie. Ist das so zulässig?

Ein Leser fragt –
UE antwortet

Antwort | Die gängige Tabelle für die Nutzungsausfallentschädigung ist lediglich eine Schätzhilfe für die Schadenhöhe. Das Gericht muss die noch nicht einmal mehr anwenden. Beim BGH heißt es dazu: „Entgegen der Auffassung der Revision hat das Berufungsgericht nicht verkannt, daß eine Schadensschätzung auf der Grundlage der Tabellen von Sanden/Danner/Küppersbusch eine zwar mögliche, aber keine verbindliche Methode der Schadensermittlung ist.“ (BGH, Urteil vom 25.01.2005, Az. VI ZR 112/04, Seite 4 unten, Abruf-Nr. 050823). Die meisten Gerichte nutzen die Tabelle aber. Manche stufen das Fahrzeug des Geschädigten ab einem Alter von mehr als fünf, andere von mehr als zehn Jahren um eine Gruppe ab. Manche derer, die die erste Abstufungsschwelle schon beim Alter von mehr als fünf Jahren sehen, stufen dann bei mehr als zehn Jahren um eine weitere Gruppe ab. Wie sie es auch machen, der BGH würde stets sagen, dass das im Ermessen des Richters steht (z. B. BGH, Urteil vom 25.01.2005, Az. VI ZR 112/04, Seite 5 Mitte, Abruf-Nr. 050823). Und so würde der BGH auch akzeptieren, wenn ein Richter den „Geburtstag“ des Fahrzeugs während des Ausfallzeitraums ignoriert. Genauso würde er es akzeptieren, wenn der Richter diesen Tag zum Anlass nähme, ab dann eine Gruppe kleiner zuzusprechen. Da ist alles gleich richtig, und das bedeutet für Ihre Frage: Das sollte Ihr Kunde akzeptieren.

► Mietwagen

Im Dorf ohne Bus dürfen es weniger als 20 km/Tag sein

| Lebt der Geschädigte in einem Dorf ohne regelmäßige Busanbindung und hat er generellen Fahrbedarf, sind die Mietwagenkosten auch dann zu erstatten, wenn er am Ende weniger als 20 km pro Tag mit dem Mietwagen gefahren ist, entschied das AG Ulm. |

Das AG Ulm hat sich an der Rechtsprechung des BGH orientiert, wonach es Fälle gibt, bei denen unabhängig von der Nutzungsintensität ein Fahrzeug verfügbar sein muss (AG Ulm, Urteil vom 16.09.2019, Az. 4 C 1161/18, Abruf-Nr. 211315, eingesandt von Rechtsanwältin Birgit Schwarz, Weißenhorn).

▼ WEITERFÜHRENDER HINWEIS

- Beitrag „Mietwagenkosten bei weniger als 20 km/Tag erstattungsfähig“, UE 3/2019, Seite 6 → Abruf-Nr. 45672229

► Mietwagen

Zusatzkosten für Mietwagen-Navi nicht erstattungsfähig

| Zusatzkosten für ein Navigationssystem im Mietwagen seien nicht erstattungsfähig, meint das AG Viersen: Erstens gehöre das Navigationssystem heute zur Grundausstattung von Fahrzeugen und zweitens könne nahezu jeder Geschädigte auf die Navigationsdienste seines Smartphones zurückgreifen. |

20 km/Tag sind keine starre Grenze



ARCHIV

Ausgabe 3 | 2019
Seite 6

AG Viersen liegt wohl falsch

Das ist wohl ein Urteil aus dem Bauch heraus (AG Viersen, Urteil vom 21.08.2019, Az. 33 C 179/18, Abruf-Nr. 211271):

- Erstens haben Mietwagen heute immer häufiger kein eingebautes Navigationssystem, gerade weil die Möglichkeiten über das Smartphone zur Verfügung stehen und Mietwagen auch im Hinblick darauf angeschafft werden, was sich gut wieder verkaufen lässt. Insbesondere junge Gebrauchtwagenkäufer wollen dabei die meist sehr üppigen Kosten für das eingebaute Navi nicht zahlen.
- Zweitens hat der Unfallgeschädigte, der selbst ein Fahrzeug mit eingebautem System hat – anders als derjenige, der sich für die dauerhafte Anschaffung eines Fahrzeugs ohne Navigationssystem entscheidet –, keine Halterung für das Smartphone greifbar. Was es bedeutet, mit dem Smartphone in der Hand oder auf dem Knie zu hantieren, mag der Zivilrichter seinen Kollegen aus der Bußgeldabteilung fragen.

SIEHE AUCH

Textbaustein 481
auf Seite 17



PRAXISTIPP | Für den Fall, dass sich ein Versicherer auf dieses Urteil beruft, haben wir den Textbaustein 481 „Mietwagen-Navi nicht durch Smartphone obsolet [H]“ → Abruf-Nr. 46158067 erstellt.

► Mietwagen

Beim Durchschnittspreis gibt es immer einen niedrigeren

| Mietet der Geschädigte ein Ersatzfahrzeug zu einem Preis, der im Bereich des Durchschnitts der Preise in der Region liegt, spielt es keine Rolle, wenn der Versicherer im Nachhinein die Möglichkeit der Anmietung zu einem niedrigeren Preis nachweist (LG Berlin, Urteil vom 28.08.2019, Az. 42 S 47/19, Abruf-Nr. 211157, eingesandt von Pflüger Rechtsanwälte, Köln). |

Das sieht die Berufungskammer des LG Berlin ganz richtig: Es liegt in der Natur eines Durchschnitts, dass er sich aus höheren und niedrigeren Preisen ermittelt. Der Geschädigte hat nicht die Pflicht, immer den billigsten Anbieter zu finden. Er muss sich lediglich in einem vernünftigen Rahmen bewegen. Das tut er mit dem Durchschnitt immer.

So sagt auch das LG Dresden: „Es kommt nicht darauf an, ob über irgendeine Internetbuchung im konkreten Fall eine Anmietung günstiger gewesen wäre. Das dürfte in nahezu allen Fällen möglich sein. Vielmehr kommt es darauf an, ob durch die Vorlage von Screenshots die Schätzgrundlage für den konkreten Fall insgesamt in Frage gestellt wird.“ (LG Dresden, Urteil vom 28.08.2019, Az. 3 S 153/19, Abruf-Nr. 211268, eingesandt vom Bundesverband der Autovermieter BAV, Berlin).

Liegt in der Natur
des Durchschnitts

RESTWERT

Restwert, wenn Geschädigter Profi ist: So wirkt die BGH-Entscheidung bei Leasingfahrzeugen

| In der Ausgabe 9/2019 auf Seite 9 haben wir die Entscheidung des BGH dargestellt, dass in Abweichung vom Normalfall der Restwert auch unter Einbeziehung von Internetangeboten ermittelt werden muss, wenn der Geschädigte „Profi“ ist. Im BGH-Fall war ein Autohaus der Eigentümer des verunfallten Fahrzeugs (BGH, Urteil vom 25.06.2019, Az. VI ZR 358/18, Abruf-Nr. 210470). Dazu erreichten uns vor allem aus den Reihen der Schadengutachter diverse Fragen, was denn nun für Leasingfahrzeuge gilt. Denn diese gibt es je nach Marke in sehr großer Zahl am Markt. |

Eine Vorfrage beantwortet sich aus dem Leasingvertrag

In nahezu allen Leasingverträgen sind die Rollen wie folgt verteilt: Um Reparaturschäden muss sich der Leasingnehmer kümmern, Totalschäden reguliert der Leasinggeber selbst. Daher ist bei Totalschäden also auf den Leasinggeber als Geschädigten abzustellen ist.

Klare Hinweise im BGH-Urteil

Das OLG Düsseldorf hatte ja bereits entschieden, dass Leasinggesellschaften bei der Restwertermittlung auch den Sondermarkt einbeziehen müssen (OLG Düsseldorf, Urteil vom 15.03.2018, Az. I-1 U 55/17, Abruf-Nr. 202230).

Dieses Urteil bezieht der BGH positiv in sein Urteil ein, wenn er sagt: „Etwas anderes gilt aber dann, wenn es sich beim Geschädigten – wie hier bei der Klägerin – um ein Unternehmen handelt, welches sich jedenfalls auch mit dem An- und Verkauf von gebrauchten Kraftfahrzeugen befasst (vgl. OLG Düsseldorf, NJW 2018, 2964 Rn. 49 ff., juris Rn. 52 ff. zum Kfz-Leasingunternehmen).“

PRAXISTIPP | Das ist ein erster Hinweis darauf, dass der BGH bei Leasingfahrzeugen genauso entscheiden wird, wie er es bei dem autohauseigenen Fahrzeug getan hat.

Ein Kernsatz aus der BGH-Entscheidung

Der BGH erklärt in seinem Urteil, warum er für den Normalfall des „Unfallamateurs“ auf den örtlichen Markt abstellt: Der Geschädigte soll das Fahrzeug in seiner gewohnten räumlichen Umgebung, also quasi vor der Haustür, in Zahlung geben können.

Weil ein Autohaus aber niemals ein Fahrzeug in Zahlung gibt, sagt er dann: „Die Klägerin ist auch nicht in dem Sinne schutzbedürftig, als es ihr möglich sein müsste, das Unfallfahrzeug bei einer ihr vertrauten Vertragswerkstatt

BGH hält wohl Leasinggesellschaften ...

... ebenfalls für nicht schutzwürdig

Warum das beim „Unfallamateur“ anders ist

Vermutlich nutzen
Leasinggesellschaften
Restwertbörsen
auch selbst

Besser proaktiv
handeln

SIEHE AUCH

Beitrag auf Seite 9
dieser Ausgabe



oder einem angesehenen Gebrauchtwagenhändler bei dem Erwerb des Ersatzwagens in Zahlung zu geben. Damit entfällt von vornherein der vom Senat auf die Regelfallgruppe des nicht gewerblich mit der Verwertung eines Gebrauchtwagens befassten Verkehrsunfallgeschädigten bezogene und insoweit als ‚vorrangig‘ erachtete, diese Senatsrechtsprechung im Allgemeinen - und unabhängig von der Frage, ob der Geschädigte im Einzelfall auch entsprechend verfährt - tragende Grund.“ (BGH, Urteil vom 25.06.2019, Az. VI ZR 358/18, Abruf-Nr. 210470).

Leasinggesellschaften geben nicht in Zahlung

Eine Leasinggesellschaft vermarktet ihre Fahrzeuge am Ende der Leasingzeit oder eben nach einem Unfall nicht in der Weise, dass sie das ausgediente Fahrzeug einem Händler anbietet, bei dem sie ggf. ein neues Fahrzeug kauft, wenn er ihr einen guten Preis für den Gebrauchten macht.

Also sind auch Leasinggesellschaften nicht schutzbedürftig im Hinblick auf den lokalen Markt.

Man darf auch annehmen, dass Leasinggesellschaften bei der Vermarktung beschädigter Fahrzeuge eigene Kanäle in Richtung der Restwertbörsen haben, zumindest aber Schadengutachter dafür nutzen, diese Kanäle zu eröffnen.

PRAXISTIPP | Wenn ein Versicherer das mit Substanz vorträgt und dafür Mitarbeiter der Restwertbörsen oder der Leasinggesellschaft als Zeugen benennt, wird sich das in vielen Fällen als richtig erweisen. Ob es darauf allerdings vor dem Hintergrund der fehlenden Schutzbedürftigkeit wegen nicht stattfindender Inzahlunggaben überhaupt ankommt, wird sich zeigen.

Auf das Leasing-Urteil warten?

Wir hören Stimmen aus den Reihen der Schadengutachter, man wolle so lange mit der Einbeziehung von Restwertbörsen in die Wertermittlung bei Leasingfahrzeugen warten, bis der BGH das eindeutig auch für Leasingfahrzeuge entschieden habe, denn erst ab dann könne das ja gelten.

Das ist eine falsche Sicht der Dinge. Denn der BGH hat ja bei dem Autohausfall auch im Jahr 2019 entschieden, wie es im Jahr 2016 hätte sein müssen.

Und die Instanzgerichte werden, wenn die Anwälte der Versicherer das BGH-Urteil mit den maßgeblichen Passagen in den Prozess einführen, den Schluss von der fehlenden Schutzbedürftigkeit der Leasinggesellschaft selbst ziehen.

WEITERFÜHRENDE HINWEISE

- Der Textbaustein 438 „Restwert: Antworten auf Versicherer-Attacken (H)“ → Abruf-Nr. 44758086 wurde erweitert
- Beitrag „Profi-Restwertentscheidung des BGH: Voller WBW gegen Übernahme des Unfallfahrzeugs?“, UE 10/2019, Seite 9 → Abruf-Nr. 46138900

RESTWERT

Profi-Restwertentscheidung des BGH: Voller WBW gegen Übernahme des Unfallfahrzeugs?

| Die Entscheidung des BGH zur Restwertermittlung bei Fahrzeugen, die solchen Geschädigten gehören, die typischerweise nicht von einer klassischen Inzahlungsgabe Gebrauch machen (siehe UE 9/2019, Seite 7), hat insbesondere unter Schadengutachtern Wellen geschlagen. Mehrfach wurden wir auf die darin enthaltene Passage zur Restwertbehandlung insgesamt angesprochen, die da lautet: |

„Der Schädigerseite bleibt es im Übrigen, worauf der Senat bereits hingewiesen hat (Senatsurteil vom 27. September 2016 – VI ZR 673/15, NJW 2017, 953 Rn. 12), unbenommen, im Rahmen einer möglichst frühzeitigen Kontaktaufnahme etwa durch wirtschaftliche Anreize darauf hinzuwirken, dass der Geschädigte die Verwertung des beschädigten Fahrzeugs freiwillig in die Hände des Haftpflichtversicherers legt ...“ (BGH, Urteil vom 25.06.2019, Az. VI ZR 358/18, Abruf-Nr. 210470, Rz. 14).

Voller WBW gegen Übernahme des Unfallfahrzeugs

Nun wird gerätselt, was der BGH den Versicherern damit sagen möchte. Das ist recht einfach zu entschlüsseln.

Die Soft-Variante würde lauten: „Lieber Geschädigter, wir zahlen Ihnen den ungekürzten Wiederbeschaffungswert aus, wenn Sie uns im Gegenzug den Restwert für die Verwertung überlassen.“ Und sollte das nicht ausreichen, kann noch eine Schippe aufgelegt werden: „Lieber Geschädigter, wir zahlen Ihnen den ungekürzten Wiederbeschaffungswert plus einen Zuschlag darauf aus, wenn Sie uns im Gegenzug den Restwert für die Verwertung überlassen.“

Das ist so simpel, dass man sich fragt, warum Versicherer das nicht längst so machen. Insbesondere die etwas hilfloseren Geschädigten wären vielleicht sogar froh, wenn sie mit dem kaputten Fahrzeug nichts mehr zu tun hätten.

Die wesentliche Hürde in Bezug auf den Geschädigten

Zunächst einmal würde das voraussetzen, dass der Geschädigte über das beschädigte Fahrzeug verfügen kann. Bei den Privaten könnten also überhaupt nur diejenigen angesprochen sein, denen das Fahrzeug uneingeschränkt gehört. Denn bei einem Sicherungseigentum einer finanzierenden Bank ist der Geschädigte nicht kurzfristig handlungsfähig. Bei den Fahrzeugen der Privaten ist der finanzielle Hebel groß, denn es geht um die Marge zwischen dem örtlichen Markt und dem Spezialistenmarkt.

Bei Leasingfahrzeugen ist – der typischen Lastenverteilung im Leasingvertrag folgend – auf den Leasinggeber abzustellen. Der ist Eigentümer des Fahrzeugs und könnte auf das Ansinnen positiv reagieren. Da allerdings ist der Hebel nicht mehr so groß, denn das sind durch die aktuelle BGH-Rechtsprechung ohnehin in Zukunft wohl Restwertbörsenfälle.

Option des BGH
für Versicherer ...

... ist relativ simpel

Doch in welchen
Fällen ist die Option
für Versicherer
interessant?

Und so wirkt die Option auf andere Schaden-dienstleister

Option wäre wohl versicherungsfremdes Geschäft

Das entspräche sogar dem Grundgedanken des Schadenersatzrechts

Schadenrechtlich zulässig wäre ein solches Verfahren. Denn nach dem Grundgedanken des § 249 Abs. 1 BGB soll ja der Schädiger den Schaden eigenhändig beseitigen. Allerdings darf der Geschädigte das dankend ablehnen und die Schadenbeseitigung selbst in die Hand nehmen, bestimmt § 249 Abs. 2 S. 1 BGB. Denn er soll nicht gezwungen sein, den Schädiger in die Schadenbeseitigungsmaßnahmen einzubeziehen, weil der ja seine ganz eigenen Interessen verfolgt.

Der Versicherer kann eine solche Maßnahme also nicht erzwingen. Das bestätigt der BGH, wenn er darauf abzielt, „durch wirtschaftliche Anreize darauf hinzuwirken, dass der Geschädigte die Verwertung des beschädigten Fahrzeugs freiwillig in die Hände des Haftpflichtversicherers legt.“

Welcher Spieler auf dem Spielfeld hat welche Interessen?

Der Streit um den Restwert wird unübersehbar auch von den Interessen sonstiger Beteiligten geprägt.

Für Anwälte gilt: Je niedriger der Restwert, desto höher der Entschädigungsbetrag, der die Grundlage für den Gegenstandswert und damit die Gebührenhöhe bildet. Wenn der WBW ungekürzt ausgezahlt würde, wäre das der Idealfall: Mehr Gebühren bei völlig wegfallendem Streit um den Restwert. Allerdings entfielen dann auch die Ertragschance aus Prozessen um den Restwert.

Für die Schadengutachter ist die Restwertbestimmung ein – mit der aktuellen Entscheidung des BGH zunehmendes – Regressrisiko. Das entfielen völlig. Andererseits ist die Restwertermittlung auch ein Baustein der Honorarrechnung.

Für das Autohaus oder die Werkstatt ist das verunfallte Fahrzeug völlig legitim ein beliebtes Objekt für eine Ertragschance, die sich aus der Handelsspanne zwischen dem örtlichen Markt und dem Spezialistenmarkt ergibt. Für den Fahrzeughandel wäre eine solche Verfahrensweise „WBW gegen Fahrzeug“ weit überwiegend von Nachteil.

Versicherungsaufsichtsrechtliche Hindernisse

Auf dem Gebiet des Versicherungsaufsichtsrechts sind wir bei der UE keine Spezialisten. Doch ist es wohl so, dass ein solcher Fahrzeughandel für den Versicherer ein versicherungsfremdes und damit aufsichtsrechtlich brisantes Geschäftsfeld wäre. Zwar gibt es das bei gestohlenen und nach Ablauf eines Monats wiedergefundenen Fahrzeugen, die in das Eigentum des Teilkaskoversicherers übergehen, auch. Doch das ist nur eine Nische.

Nur, wenn der Versicherer einen Dienstleister fände, der das alles für ihn erledigte, wäre das – und das ist keine neue Erkenntnis – ein gangbarer Weg. Vermutlich gibt es da aber eine Abwägung: Solange sich viele Geschädigte von den Behauptungen der Versicherer, sie dürften ohne Rücksprache mit dem Versicherer nicht verkaufen, beeindrucken lassen und nur wenige Geschädigte Gegenwehr leisten wollen, lohnt der organisatorische Aufwand nicht.

SCHADENABWICKLUNG

Schadenminderungspflicht: Was interessiert mich mein Geschwätz von gestern?

| Ein Geschädigter, der sein Fahrzeug in einem herstellerunabhängigen Karosserie- und Lackierbetrieb (hier: Eurogarant) reparieren lässt, verstößt mit dessen Auswahl nicht gegen die Schadenminderungspflicht, wenn es zu einem Ersatzteilerückstand kommt, entschied das LG Köln. |

Man reibt sich verwundert die Augen, benennen doch sonst die Versicherer immer wieder gerade solche Karosserie- und Lackbetriebe mit deren zumeist unter den Markenwerkstattpreisen liegenden Preisen, wenn sie den Geschädigten lenken können. Doch was stört mich mein Geschwätz von gestern, wenn es gerade andersherum passt, mag sich der Versicherer gedacht haben.

Ersatzteilerückstand und Beschaffungswege

Der Eurogarant-Betrieb bestellte die notwendigen Teile, die nur über den Markenhandel bezogen werden können, bei einer Mercedes-Werkstatt. Ein wesentliches Teil war lange Zeit nicht lieferbar. Daher wurde ein Mietwagen für insgesamt 112 Tage benötigt.

Der Versicherer trug vor, die Beauftragung eines Eurogarant-Betriebes verstoße gegen die Schadenminderungspflicht. Zur Vermeidung von Ersatzteilerlieferungsproblemen sei der Geschädigte verpflichtet, eine Mercedes-Werkstatt zu beauftragen.

Er trug ebenfalls vor, der Geschädigte hätte dafür sorgen müssen, dass der Eurogarant-Betrieb nicht einfach auf das Ersatzteil wartet, sondern andere Mercedes-Betriebe aktiviert. Dass der tatsächlich ausgesuchte Händler auf das gesamte Mercedes-System zugegriffen hat und ein anderer Mercedes-Händler dort genauso wenig erfolgreich gewesen wäre, ignorierte der Versicherer einfach. Stattdessen forderte er, der Geschädigte hätte sich selbst, also mit eigener Initiative, neben dem Eurogarant-Betrieb, anderswo um das Ersatzteil kümmern und es beschaffen müssen.

Mit alledem war das Gericht schnell fertig: Der Geschädigte darf sich seine Werkstatt aussuchen, solange die nicht erkennbar leistungsunfähig ist. Auf den Eurogarant-Betrieb durfte sie vertrauen.

Zur Vortrags- und Beweislast

Um die angebliche Pflicht der Geschädigten, sich selbst bemühen zu müssen, oder die Pflicht des Eurogarant-Betriebes, andere Kanäle zu nutzen, hat sich das Gericht gar nicht gekümmert. Denn das ist eine Frage der Schadenminderungspflicht, und dafür ist der Versicherer vortragspflichtig. Solange er nicht konkret vorträgt, wo das Teil auf anderem Wege gefunden worden wäre, gibt es für das Gericht insoweit nichts zu prüfen (LG Köln, Urteil vom 13.08.2019, Az. 11 S 250/18, Abruf-Nr. 210891, eingesandt von Rechtsanwalt Roman Kasten, Wiesbaden).

Verkehrte Welt?

Mietwagen für
112 Tage

Kein Verstoß
gegen Schaden-
minderungspflicht

Versicherer ist
in der Pflicht

SCHADENABWICKLUNG

Kürzungen mit Prüfdienstleister besprechen?

| Rund um die Unfallinstandsetzung gibt es wohl keinen Vorgang mehr, bei dem der Versicherer die Reparaturrechnung nicht von Prüfdienstleistern durch den Wolf drehen lässt. Das ist ein alter Hut. Nun berichten uns Leser, dass jedenfalls einer dieser Dienstleister der Werkstatt den „Prüfbericht“ übersendet mit der Aufforderung, innerhalb von 72 Stunden Kontakt aufzunehmen, damit die Kürzung „besprochen“ werden könne. Ein Leser aus der Werkstattwelt fragt, ob er darauf reagieren müsse. |

Keine Pflicht,
mit dem Dienstleis-
ter zu sprechen, ...

... es kann aber
wirtschaftlich
sinnvoll sein

ANTWORT: Der Zweck dieser Aufforderung ist offensichtlich. Der Dienstleister soll eine Regelung herbeiführen, die weiteren Ansprüchen entgegengehalten werden kann. So wird dann vorgetragen werden, man habe sich mit der Werkstatt abschließend geeinigt, wofür der Mitarbeiter der Kürzungsfirma zur Verfügung stehe.

Haftpflicht: Entscheidend ist, ob Sie im Zweifel kneifen oder kämpfen

Wenn Sie die konfliktbehaftete Durchsetzung des Anspruchs scheuen und im Zweifel ohnehin ausbuchen, kann es durchaus wirtschaftlich sinnvoll sein, sich zu einigen. Im Einigungsinteresse wird dann ggf. noch was draufgelegt. Aber vermutlich wird dann auch registriert, dass viel kürzen und ein bisschen nachlegen bei Ihnen erfolgversprechend ist.

Wenn Ihr Kunde jedoch schon anwaltlich betreut ist, ist es nicht schlau, tatsächlich den Kürzungsdienstleister anzurufen. Auch nicht, um Dampf abzulassen. Dasselbe gilt, wenn Sie bei anwaltsablehnenden Kunden im Zweifel konsequent aus der Abtretung vorgehen. Denn es geht gar nicht um Ihre Rechnung, sondern um den Schadenersatzanspruch oder den kaskoversicherungsrechtlichen Anspruch Ihres Kunden. Das wird der Mitarbeiter des Dienstleisters nie verstehen (wollen), sodass jede Diskussion zwecklos ist.

Kasko: Da ist oftmals weniger Härte angebracht

Bei Kaskoschäden ist die Lage insofern etwas anders; der Versicherer hat dort oft die besseren Karten. Denn Kaskoansprüche auf dem Konfliktweg durchzusetzen ist ungleich schwieriger als bei Haftpflichtschäden.

Insoweit bleibt Ihnen da manchmal gar nichts anderes übrig, als kleine Brötchen zu backen, wenn Sie Ihren Kunden nicht selbst in die Pflicht nehmen möchten. Wenn Ihr Kunde hingegen bereit ist, den Kaskoanspruch gegen den Versicherer durchzusetzen, gibt es auch dann keinen Grund, sich auf Kompromisse einzulassen.

SIEHE AUCH

Textbaustein 482
auf Seite 20



PRAXISTIPP | Wenn Sie nicht reagieren wollen, können Sie die Aufforderung schlicht ignorieren. Sollten Sie jedoch beim Dienstleister in der Kategorie „Vorsicht, mit denen kann man nicht alles machen“ geführt werden wollen, haben wir den Textbaustein 482: Dienstleister will Kürzungen besprechen (H/K) → Abruf-Nr. 46158153 vorbereitet. Bemerkenswerte Antworten würden uns interessieren. Senden Sie diese bitte an ue@iww.de.

REPARATURKOSTEN/KASKO

RKÜ bei Kasko auf Basis Kostenvoranschlag

| Immer wieder gibt es Ärger um Erklärungen der Versicherer als Reaktion auf einen Kostenvoranschlag. Scheinbar eindeutige Erklärungen werden hinterher umgedeutet. So ein Fall beschäftigt einen Rechtsanwalt, der um unsere Meinung bat. |

FRAGE: Die Werkstatt hatte bei einem Kaskoschaden einen Kostenvoranschlag inklusive Bilder gefertigt und diesen daraufhin an den Versicherer geschickt. In der Folge kam folgender Text an die Werkstatt: „Wir sind mit der Reparatur einverstanden. Schicken Sie uns bitte die Rechnung. Eine Prüfung der Rechnung behalten wir uns vor.“ Der Reparaturweg und die Reparaturrechnung entsprachen dann dem Kostenvoranschlag, woraufhin der Versicherer dennoch den Anspruch kürzte: Die Tür hätte instandgesetzt und nicht getauscht werden müssen. Der Kostenvoranschlag basierte auf der Erneuerung der Tür. Der Versicherer hat doch den Kostenvoranschlag quasi „genehmigt“. Nun schreibt er: „Eine Reparaturkostenübernahmeerklärung ist eine Freigabe für die Reparatur der Beschädigungen, welche durch diesen Schaden entstanden sind und dem daraus resultierenden Arbeitsweg für eine sach- und fachgerechte Reparatur. Wie dem Prüfbericht zu entnehmen ist, war ein Austausch der Schiebetür bei dem vorliegenden Schadenbild nicht notwendig. Über dieses Wissen sollte die Werkstatt ebenfalls verfügen.“ Ist die Erklärung des Versicherers nicht völlig eindeutig?

ANTWORT: Der Kostenvoranschlag enthält einen darin beschriebenen und kalkulierten Reparaturweg. Dessen Vorlage beim Kaskoversicherer ist die Bitte um Weisung. Einverstanden, sagt der Versicherer, die Prüfung der Rechnung bleibt vorbehalten. Eine Prüfung der Rechnung ist aber nicht die Reparaturwegprüfung (die erfolgte aus Sicht des verständigen Versicherungsnehmers vor der Weisung), sondern Prüfung der Rechnung. Basieren alle Positionen darin auf der tatsächlichen Reparatur, stimmen die Preise?

Der Blickwinkel eines verständigen Versicherungsnehmers

Den vom Versicherer verwendeten Satz „Wir sind mit der Reparatur einverstanden.“ als Reaktion auf die Vorlage des Kostenvoranschlags kann ein verständiger Versicherungsnehmer nur als „Wir sind mit der aus dem Kostenvoranschlag ersichtlichen Reparatur einverstanden.“ verstehen.

Erfolgsaussichten für Klage sind hoch

Wir halten die Aussichten einer Klage gegen den Versicherer für sehr hoch. Und dabei kommt es ja gar nicht auf die technische Frage an, ob erneuert werden musste oder instandgesetzt werden konnte. Es geht nur um die Rechtsfrage, ob der Versicherer von seiner Erklärung wieder mit heftiger Wortklauberei abrücken kann.

PRAXISTIPP | Klagen sollte der Versicherungsnehmer selbst, denn eine Klage aus abgetretenem Recht muss bei Kaskoschäden viele formale Hürden nehmen.

Versicherer erklärt sich mit Reparatur einverstanden ...

... und versucht dann, sich wieder herauszuwinden

LESERFORUM

KASKO

Kaskoversicherung und Abtretung: Ein Massenproblem und seine Lösungsmöglichkeiten

Immer wieder landen in der UE-Redaktion Anfragen, wie man als Werkstatt den Anspruchskürzungen bei Kaskoschäden etwas entgegensetzen könne. Denn das wäre das größte und immer noch verbleibende Problem, wenn man es erst einmal geschafft habe, den Kunden bei Haftpflichtschäden erfolgreich eine anwaltliche Betreuung zu empfehlen. Und häufig sind die Anfragen mit der Anforderung verbunden, das müsse aber so gestaltet sein, dass der Kunde in keiner Weise belastet werde. |

Es gibt nur einen sicheren Weg

Der einzig sichere Weg ist aber nicht ohne Belastung des Kunden möglich. Denn der lautet: Der Kunde in seiner Rolle als Versicherungsnehmer setzt sich selbst gegen seinen Kaskoversicherer durch. Nur so kann der nachfolgend beschriebenen Problematik, dass Abtretungen der Ansprüche bei Kaskoschäden sehr dünnes Eis sind, begegnet werden.

Allerdings muss der Versicherer entstehende Anwaltskosten erst dann erstatten, wenn er in Verzug ist. Im Ergebnis heißt das: Erst, wenn er sich nach der wesentlichen Zahlung bezüglich der von ihm gekürzten Positionen querstellt, kommt eine Anwaltskostenerstattung in Betracht. Für die Anwälte ist das nicht kostendeckend.

Also gehen einige Werkstätten den Weg, das eigene Personal hinsichtlich der Kaskoabwicklung zu entlasten und einem Anwalt eine Pauschale für die Betreuung des Kunden zu bezahlen. Die eingesparten Personalkosten zzgl. der Mehrerlöse wegen dann korrekter Regulierung des Versicherers übersteigen, wie man hört, die Kosten für die Pauschale deutlich. Doch, und insoweit stößt dieser Weg nicht überall auf Begeisterung: Ohne Mitwirkung des Kunden geht das nicht. Und es ist schon schwer genug, den Kunden beim Haftpflichtschaden gegen den gegnerischen Versicherer in Stellung zu bringen. Noch schwieriger ist es dann gegen den eigenen.

Wo ist das Problem mit den Abtretungen?

Abtretungen der Ansprüche gegen den Kaskoversicherer sind schon aus Rechtsgründen problematisch. Denn in nahezu jedem Kaskovertrag findet sich eine Regelung, dass eine Abtretung ohne die Genehmigung des Versicherers unwirksam ist. Über diese Hürde kann man in einigen Fällen aber mit verschiedenen Kniffen wegkommen.

Doch das jedenfalls derzeitige Kernproblem liegt bereits an der Wurzel: Im am häufigsten verwendeten über die Kfz-Innungen und daraufhin durch die EDV-Systeme der Hersteller und Verbände zur Verfügung gestellten Abtretungsformular ist lediglich eine Abtretung für Haftpflichtschäden formuliert.

Ohne den Kunden geht es nicht, ...

... selbst wenn die Werkstatt neue Wege geht

Versicherer behalten sich vor, die Abtretung zu genehmigen

Denn dort geht es immer um den Anspruch gegen den Fahrer, Halter und Versicherer des unfallgegnerischen Fahrzeugs. Der Text ist insoweit eindeutig und keiner erweiternden Auslegung fähig. Es gibt also bereits nach dem Formular-Text keine Abtretung der Ansprüche des Kunden gegen den eigenen Kaskoversicherer. Der Gestalter dieses Formulars hat sich dabei offenbar gedacht, dass sich die Verwender des Formulars nicht in Sicherheit wiegen sollen, eine wirk- same Abtretung der Kaskoansprüche in den Händen zu haben.

PRAXISTIPP | Prüfen Sie bitte das von Ihnen verwendete Formular. Lesen Sie den Text der Abtretungspassage. Wenn es dort auch nur um die Ansprüche gegen die Unfallgegner geht, hat sich jede weitere Überlegung, wie ohne Mitwirkung des Kunden der Anspruch durchsetzbar ist, erledigt. Denn wenn Sie schon gar keine Abtretung der Kaskoansprüche haben, ist der Anspruch gegen den Kasko- versicherer noch immer in den Händen des Kunden.

Ohne dessen Mitwirkung geht also gar nichts. Wenn es bei der Maxime bleibt, dass der Kunde keinesfalls mehr einbezogen werden darf (Warum eigentlich nicht? Schließlich ist der Ihr Auftraggeber, und was können Sie dazu, dass sein Versicherer nicht vertragsgemäß reguliert?), ist das Thema durch.

Aber der Versicherer hat doch an uns gezahlt ...

In Gesprächen darüber ist die Standardreaktion des Werkstattmitarbeiters uns gegenüber ein beherztes „Aber die haben doch den für richtig gehaltenen Teil des Anspruchs an uns gezahlt“. Doch das hilft Ihnen in diesem Zusammenhang nicht, denn das Formular enthält unabhängig von der Abtretungspassage auch eine Zahlungsanweisung. Die bestimmt nur, wohin gezahlt werden soll. Ein Forderungsübergang vom Kunden auf die Werkstatt ist damit nicht verbunden. Ganz vereinfacht gesagt, ist das die Angabe der Kontonummer, wo das Geld hinsoll.

Um sich aber erfolgreich gegen den Versicherer durchsetzen zu können, müssen Sie Forderungsinhaber zu sein.

Ein besseres Formular muss her

Für die Zukunft brauchen Sie folglich ein Formular. Eines, dass mit Unterzeichnung durch den Kunden auch dessen Kaskoansprüche an Sie überträgt, soweit das rechtlich möglich ist. Ein solches Formular (Reparaturkosten-Übernahmebestätigung einschließlich Zahlungsanweisung und Abtretung) hält Vogel-Forma (<https://vogel-forma.de/>) unter dem Bestellcode ABZ1 bereit. Das Formular kann Ihnen in geeigneten Fällen auch in laufenden Vorgängen helfen, wenn der Kunde es nachträglich unterzeichnet.

Doch auch, wenn das Formular das richtige ist, gibt es eine Hürde

Das richtige Formular schafft zwar eine Basis, doch am Ziel ist man damit noch lange nicht. Denn in den Kaskoversicherungsbedingungen (AKB) gibt es die Regelung, dass eine Abtretung ohne Genehmigung des Versicherers unwirksam ist. Und üblicherweise genehmigen Versicherer die Abtretung nicht ausdrücklich. Warum sollten sie es auch tun, wenn man sich durch Nichtgenehmigung eine durchsetzungswillige Werkstatt vom Hals halten kann?

Abtretungsformulare berücksichtigen in der Regel nur den Haftpflichtfall

Zahlung an Werkstatt ersetzt nicht die Genehmigung der Abtretung

Nicht genehmigen, ist für den Versicherer der bessere Weg

Ist der Versicherungsnehmer ein Kaufmann,

... ist die Abtretung ohne Genehmigung wirksam

Nur wenige positive Urteile

Zudem bauen die Versicherer vor

Manchmal geht es aber doch

Das Abtretungsgenehmigungserfordernis geht jedoch ins Leere, wenn Ihr Kunde, also der Versicherungsnehmer (VN), Kaufmann ist. Jede GmbH ist z. B. Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs (HGB), und jeder eingetragene Kaufmann ist das auch. Wenn das versicherte Fahrzeug zum Betriebsvermögen gehört, ist der Kaskoversicherungsvertrag ein kaufmännisches Geschäft, denn der Versicherer ist per se Kaufmann.

Für solche kaufmännischen Geschäfte regelt § 354a Abs. 1 HGB: „Ist die Abtretung einer Geldforderung durch Vereinbarung mit dem Schuldner gemäß § 399 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ausgeschlossen und ist das Rechtsgeschäft, das diese Forderung begründet hat, für beide Teile ein Handelsgeschäft, oder ist der Schuldner eine juristische Person des öffentlichen Rechts oder ein öffentlich-rechtliches Sondervermögen, so ist die Abtretung gleichwohl wirksam. Der Schuldner kann jedoch mit befreiender Wirkung an den bisherigen Gläubiger leisten. Abweichende Vereinbarungen sind unwirksam.“

Das ist also das Verbot des Abtretungsverbots im kaufmännischen Geschäftsverkehr, und das gilt für Abtretungsgenehmigungserfordernisse in gleicher Weise. Und diese Regelung ist auf die Abtretungshürde im Kaskovertrag anwendbar (OLG Hamm, Urteil vom 05.12.1997, Az. 20 U 230/96, VersR 1999, 44; OLG Köln, Urteil vom 20.11.2001, Az. 9 U 39/00, Abruf-Nr. 192996; AG Paderborn, Urteil vom 16.08.2016, Az. 54 C 98/16, Abruf-Nr. 192677).

Das bedeutet: Wenn Ihr Kunde Kaufmann ist (je nach Marktsegment ist das gar nicht so selten) und Sie ein korrektes Abtretungsformular haben, das den Kaskoanspruch umfasst, können Sie aus eigener Kraft gegen den Kaskoversicherer vorgehen und ihn, wenn nötig, auch verklagen.

Das ist dann eine gute Basis, um sich auch bei Kaskoversicherern Respekt zu verschaffen, die es bisher ja gewohnt sind, dass bei Kaskoansprüchen zwar viel telefoniert und geschrieben wird, am Ende aber nichts passiert.

Sehr dünnes Eis ist die stillschweigende Genehmigung

Manche Gerichte sehen in der Zahlung des Versicherers an die Werkstatt in der vom Versicherer für richtig gehaltenen Höhe eine stillschweigende, aber ausreichende Genehmigung der Abtretung (OLG Köln, Beschluss vom 27.01.2014, Az. 9 U 149/13, Abruf-Nr. 142008; AG Köln, Urteil vom 30.06.2009, Az. 263 C 480/08, Abruf-Nr. 092389; AG Düsseldorf, Urteil vom 16.12.2015, Az. 53 C 233/15, Abruf-Nr. 146172).

Doch es gibt Versicherer, die darauf vorsorglich reagieren. Sie schreiben begleitend zur Zahlung, dass sie der Abtretung ausdrücklich widersprechen und die Zahlung an die Werkstatt nur aufgrund der Zahlungsanweisung erfolgt. Werkstätten nehmen diesen Text oft gar nicht wahr, weil es Ihnen gleichgültig ist, warum das Geld kommt, wenn es kommt. Aber das führt dazu, dass die Rechtsprechung zur stillschweigenden Genehmigung nicht greift.

Dann ist der Weg über die Abtretung verschlossen, und es geht wie oben in diesem Beitrag beschrieben nur mit der Mitwirkung des Kunden.

TEXTBAUSTEINE

Korrespondenz leicht gemacht

Im vorderen Teil dieser Ausgabe haben wir bei manchen Beiträgen auf Textbausteine verwiesen. Nachfolgend finden Sie die Textbausteine zu diesen Beiträgen für Ihre Korrespondenz mit dem Versicherer, für das Gespräch mit Ihren Kunden oder als Arbeitshilfe für den Anwalt des Geschädigten.

PRAXISTIPPS

- Die folgenden Textbausteine sind für Standardfälle formuliert. Weicht Ihr konkreter Fall davon wesentlich ab, müssen Sie diese anpassen. Dazu sollten Sie ggf. einen Rechtsanwalt zu Rate ziehen.
- Beherzigen Sie die Hinweise mit dem Wort **Wichtig** am Ende mancher Textbausteine. Dort weisen wir insbesondere darauf hin, wenn beispielsweise Ihr Kunde oder der Rechtsanwalt den Textbaustein verwenden sollte oder wie der Textbaustein eingesetzt werden sollte, wenn er aus mehreren Varianten besteht.
- Die Textbausteine stehen Ihnen auf ue.iww.de unter Downloads → „Filtern nach Art“ kostenlos zur Übernahme in Ihre Textverarbeitung zur Verfügung. Direkt aufrufen können Sie den einzelnen Textbaustein auf ue.iww.de mit der achtstelligen Abruf-Nr. aus der Randspalte beim jeweiligen Textbaustein.

Wichtig Die Textbausteine sind nachfolgend in der Standardversion abgedruckt. Dort, wo eine spezielle Rechtsanwalts-Version erforderlich ist, finden Rechtsanwälte diese für die vorgerichtliche Korrespondenz – in der Online-Version – am Ende des jeweiligen Textbausteins.

TEXTBAUSTEIN 481 / Mietwagen-Navi nicht durch Smartphone obsolet (H)

Sie sind der Auffassung, die Mehrkosten für das Navigationssystem im Fahrzeug seien nicht erforderlich, weil Mietwagen ohnehin ein Navigationssystem hätten und der Geschädigte anderenfalls auf die Navigationsdienste seines Smartphones zurückgreifen könne. Das ist aus zwei Gründen nicht tragfähig:

Erstens haben Mietwagen heute immer häufiger kein eingebautes Navigationssystem, gerade weil die Möglichkeiten über das Smartphone zur Verfügung stehen und weil Mietwagen auch im Hinblick darauf angeschafft werden, was sich nach der Nutzungszeit als Mietwagen gut verkaufen lässt. Insbesondere junge Gebrauchtwagenkäufer wollen dabei die meist sehr üppigen Kosten für das eingebaute Navi nicht zahlen. Folglich ist das Navigationssystem im Fahrzeug, und das gilt vor allem für kleinere Fahrzeuge, eben keine Selbstverständlichkeit, sondern eine Zusatzoption.

Zweitens hat der Unfallgeschädigte, der – wie der Geschädigte im vorliegenden Fall – selbst ein Fahrzeug mit eingebautem System hat (anders als derjenige, der sich für die dauerhafte Anschaffung eines Fahrzeugs ohne Navigationssystem entscheidet), keine Halterung für das Smartphone greifbar. Was es bedeutet, mit dem Smartphone in der Hand oder auf dem Knie zu hantieren, kann bei Bußgeldrichtern erfragt werden, und der Einwand grober Fahrlässigkeit im Falle eines Unfalls käme doch von Ihnen unter Kaskogesichtspunkten sicher auch.

Wir bitten daher um Erstattung.



DOWNLOAD

Alle Textbausteine
auf ue.iww.de



SIEHE AUCH

Zum Beitrag
auf Seite 5



DOWNLOAD

Abruf-Nr. 46158067
auf ue.iww.de

SIEHE AUCH

Zum Beitrag
auf Seite 7

**DOWNLOAD**

Abruf-Nr. 44758086
auf ue.iww.de

**TEXTBAUSTEIN 438 / Restwert: Antworten auf Versicherer-Attacken (H)**

■ **Der erste Grundsatz: Restwert am Allgemeinen Markt (H)**

Sie reklamieren den Restwert als zu niedrig und legen Angebote von weit entfernten Bietern vor.

Bitte beachten Sie, dass der Geschädigte in die vom BGH im Urteil vom 25.06.2019 (Az. VI ZR 358/18) als Regelfallgruppe bezeichnete Gruppe der nicht gewerblich mit dem An- und Verkauf von Fahrzeugen befassten Geschädigten gehört. Für diese Gruppe ist der vom BGH in dem genannten Urteil zum wiederholten Male betonte Grundsatz der Regionalität der Restwertermittlung nach wie vor das Maß der Dinge.

In diesem Urteil betont der BGH auch, dass für diese Fallgruppe die bisherige Restwertrechtsprechung unverändert weitergilt. Er betont auch noch einmal, dass für keinen Geschädigten Anlass besteht, den Schädiger in die Restwertthematik einzubeziehen.

Dies vorausgeschickt gilt für diese Fallgruppe des nicht gewerblich mit dem An- und Verkauf von Fahrzeugen befassten Geschädigten nach wie vor Folgendes:

Zuletzt in seinem Urteil vom 27.09.2016 (Az. VI ZR 673/15) betont der BGH:

„a) Der Geschädigte, der von der Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB Gebrauch macht und den Schaden wie im Streitfall nicht im Wege der Reparatur, sondern durch Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs beheben will, leistet bei der Verwertung des Fahrzeugs dem Wirtschaftlichkeitsgebot im Allgemeinen Genüge, wenn er die Veräußerung zu einem Preis vornimmt, den ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger in einem Gutachten, das eine korrekte Wertermittlung erkennen lässt, als Wert auf dem allgemeinen Markt ermittelt hat (Fortführung Senatsurteil vom 01.06.2010, Az. VI ZR 316/09).

b) Er ist weder unter dem Gesichtspunkt des Wirtschaftlichkeitsgebots noch unter dem Gesichtspunkt der Schadenminderungspflicht dazu verpflichtet, über die Einholung des Sachverständigengutachtens hinaus noch eigene Marktforschung zu betreiben und dabei die Angebote auch räumlich entfernter Interessenten einzuholen oder einen Sondermarkt für Restwertaufkäufer im Internet in Anspruch zu nehmen.“

Die von Ihnen eingeholten Angebote entstammen offensichtlich einem Restwertermittlungssystem, zu dem der nicht gewerblich mit dem An- und Verkauf von Fahrzeugen befasste Geschädigte selbst keinen Zugang hat. Daran ändert auch nichts, dass der Schadensgutachter diese Systeme nutzen könnte, denn der BGH hat in seinem Urteil vom 13.01.2009 (Az. VI ZR 205/08) gesagt:

„Das gilt auch für die Begutachtung durch die von der Geschädigten eingeschalteten Sachverständigen, die im Streitfall mit Recht auf denjenigen Kaufpreis abgestellt haben, der auf dem für die Geschädigte allgemein zugänglichen regionalen Markt für das unfallbeschädigte Fahrzeug zu erzielen war. Soweit die Revision die Auffassung vertritt, der Schadensgutachter habe die optimale Verwertungsmöglichkeit unter Einschluss der Online-Börsen zu ermitteln, verkennt sie, dass der Gutachtensumfang durch den Gutachtensauftrag und nicht durch das Interesse des Haftpflichtversicherers des Unfallgegners an einer besonders Kos-

ten sparenden Schadensabrechnung bestimmt wird. Wenn der Fahrzeugeigentümer Internetangebote nicht berücksichtigen muss, sind diese auch vom Gutachter nicht einzubeziehen, denn der Sachverständige hat den Fahrzeugrestwert aus der Position seines Auftraggebers zu ermitteln.“

Es ist also nach wie vor nicht zu beanstanden, dass der Restwert lokal und nur bei solchen Bietern ermittelt wurde, zu denen der Geschädigte unmittelbaren Zugang hat, also eben auf dem – wie es der BGH nennt – Allgemeinen Markt. Der Restwert ist auch, wie es der BGH im Urteil vom 13.10.2009 (Az. VI ZR 318/08) verlangt, dreifach hinterlegt.

■ Der zweite Grundsatz: keine Vorlagepflicht vor dem Verkauf (H)

Sie beanstanden, Ihnen hätte vor der Verwertung des unfallbeschädigten Fahrzeugs Gelegenheit gegeben werden müssen, den Restwert zu prüfen und ggf. ein besseres Angebot einzuholen und vorzulegen.

Doch dazu hat der BGH in seinem Urteil vom 27.09.2016 (Az. VI ZR 673/15) zeitlich nach den vom OLG Köln ausgelösten Verwirrungen entschieden, wobei „er“ der Geschädigte ist:

„Auch ist er nicht gehalten abzuwarten, um dem Schädiger oder dessen Haftpflichtversicherer vor der Veräußerung des beschädigten Fahrzeugs Gelegenheit zu geben, zum eingeholten Gutachten Stellung zu nehmen und gegebenenfalls bessere Restwertangebote vorzulegen.“

Das basiert schlicht und einfach darauf, dass der Geschädigte die Dispositionsfreiheit und die Ersetzungsbefugnis hat, die ihm genommen würde, wenn er den Schädiger einschalten müsste.

In seinem Urteil vom 25.06.2019 (Az. VI ZR 358/18) erläutert der BGH das zum wiederholten Mal: „Entgegen der Auffassung der Revision besteht auch weiterhin kein Anlass, dem Geschädigten zumindest aufzuerlegen, dem Schädiger oder dessen Haftpflichtversicherer vor dem Verkauf des beschädigten Fahrzeugs die Möglichkeit einzuräumen, ihm höhere Restwertangebote zu übermitteln. Der Gesetzgeber hat dem Geschädigten in § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB die Möglichkeit eingeräumt, die Behebung des Schadens gerade unabhängig vom Schädiger in die eigenen Hände zu nehmen und in eigener Regie durchzuführen (Senatsurteil vom 27. September 2016 - VI ZR 673/15, NJW 2017, 953 Rn. 12; vgl. Senatsurteile vom 18. März 2014 - VI ZR 10/13, NJW 2014, 2874 Rn. 29; vom 20. Oktober 2009 - VI ZR 53/09, BGHZ 183, 21 Rn. 13; vom 6. April 1993 - VI ZR 181/92, NJW 1993, 1849, 1850, juris Rn. 13). Diese gesetzgeberische Grundentscheidung würde unterlaufen, sähe man den Geschädigten schadensrechtlich grundsätzlich für verpflichtet an, vor der von ihm beabsichtigten Schadensbehebung Alternativvorschläge des Schädigers einzuholen und diesen dann gegebenenfalls zu folgen.“

Dem ist nichts hinzuzufügen.

SIEHE AUCH

Zum Beitrag
auf Seite 12

**DOWNLOAD**

Abruf-Nr. 46158153
auf ue.iww.de

**TEXTBAUSTEIN 482 / Dienstleister will Kürzungen besprechen (H/K)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns aufgefordert, mit Ihnen Kontakt aufzunehmen, um Ihre Kürzungen unserer Rechnung zu besprechen.

Es macht wenig Sinn, mit einem Dritten, der nicht unser eigentlicher Ansprechpartner ist, über Ansprüche zu diskutieren, wenn die Grundlagen unklar sind.

Bitte legen Sie uns eine Vollmacht oder ein Beauftragungsschreiben Ihres Auftraggebers vor, aus der oder dem hervorgeht, in welchem Umfang Sie berechtigt sind, Erklärungen für ihn abzugeben. Bisher sind wir nämlich nur gewohnt, dass Sie und Ihre Mitstreiter am Kürzungsmarkt Dokumente versenden. Wenn Sie nun offenbar auch für Ihren Auftraggeber verhandeln wollen, muss es dafür ja auch eine Grundlage geben.

Da Sie so gut wie wir wissen, dass es am Ende gar nicht um unsere Rechnung geht, sondern um den Schadenersatzanspruch oder den kaskoversicherungsrechtlichen Anspruch unseres Kunden, muss natürlich auch die Frage gestellt werden: Wie sinnvoll ist es, dass wir Zeit investieren, um mit Ihnen zu sprechen, wenn solche Besprechungsergebnisse unseren Kunden ohnehin erstens nicht binden und zweitens vor dem Hintergrund der Rechtsprechung zum Schadenersatzrecht gar nicht betreffen?

Denn selbst wenn eine von Ihnen beanstandete Position tatsächlich nicht notwendig gewesen wäre, hatten wir doch den Auftrag, sie so zu bearbeiten. Denn die Grundlage unseres Werkstattauftrags war das Schadengutachten.

Letztlich: Wenn Sie mit uns u. a. über das Klassikerthema „Darf man nicht berechnen, das sind Gemeinkosten“ sprechen wollen, liegen Sie damit neben der gängigen Rechtsprechung. Und vor allem: Sie führen für Ihren Auftraggeber Rechtsgespräche, denn das ist nichts anderes als eine Rechtsfrage. Ist das zulässig?

Zuletzt bräuchten wir noch die Information, ob Sie denn überhaupt Spielräume haben. Denn ein Versicherer hat in einem Schreiben an einen Rechtsanwalt einmal die Arbeit der Dienstleister in Ihrer Branche wie folgt beschrieben: „Die Tätigkeit von Prüfdienstleistern erfolgt weisungsgebunden. Der Prüfung liegen Regelwerke zugrunde, welche wir vorgeben. Ein Prüfdienstleister hat mithin keinen eigenen Prüfungsspielraum ...“

Trifft das so auch für Sie zu?

Wenn diese Fragen beantwortet sind, sehen wir weiter.

Mit freundlichen Grüßen