

Presse – Information

Arbeitskreis IV: Reparaturkostenersatz beim Haftpflichtschaden

- 130%-Rechtsprechung (noch) zeitgemäß?
- Überprüfungsrecht versus Werkstatttrisiko
- Prozessuale Durchsetzung

Leitung	Dr. Oliver Klein , Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe
Referent	Prof. Dr. Dirk Looschelders , Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationales Privatrecht und Rechtsvergleichung, Universität Düsseldorf
Referent	Tamás Ignác , Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verkehrsrecht, Rostock
Referent	Rainer Wenker , Ass. jur., Kraftfahrt / Haftpflicht Personenschaden Spezial Provinzial Versicherung AG, Münster

In Kürze:

Der Arbeitskreis befasst sich mit dem Umfang des aufgrund eines Verkehrsunfalls zu leistenden Schadensersatzes bezogen auf die zur Reparatur des Fahrzeugs erforderlichen Kosten.

Im Einzelnen:

In diesem Zusammenhang wird zum einen die Frage behandelt, ob die höchstrichterliche Rechtsprechung (noch) angemessen erscheint, wonach unter bestimmten Voraussetzungen wegen des Interesses des Geschädigten, sein ihm vertrautes Fahrzeug zu behalten, die Kosten einer an sich unwirtschaftlichen Reparatur des Fahrzeugs zu erstatten sind, wenn die Reparaturkosten 130 % des Wiederbeschaffungswertes des Fahrzeugs nicht überschreiten (sog. 130-%-Rechtsprechung). Zum anderen wird der Arbeitskreis diskutieren, inwieweit der hinter dem Schädiger stehende Haftpflichtversicherer befugt ist, die Berechtigung der geltend gemachten Reparaturkosten zu überprüfen. In der Praxis werden zu diesem Zweck häufig so genannte Prüfberichte eingeholt, welche das vom Geschädigten eingeholte Gutachten ohne erneute Besichtigung des Fahrzeugs inhaltlich überprüfen, um so die aus Sicht des Haftpflichtversicherers objektiv erforderlichen Kosten zu ermitteln. In diesem Zusammenhang wird es um die Bedeutung derartiger Prüfberichte bei der prozessualen Durchsetzung im Hinblick auf die Darlegungs- und Beweislast gehen. Ferner stellt sich aufgrund des vom Schädiger zu tragenden Werkstatttrisikos die Frage, inwieweit überhaupt mögliche objektiv nicht erforderliche, jedoch tatsächlich entstandene Reparaturkosten zu einer Anspruchskürzung führen.

Presse – Information

Arbeitskreis IV

IV / 1

Kurzfassung des Referats

Reparaturkostenersatz beim Haftpflichtschaden

– Angemessener Interessenausgleich oder Überkompensation des Geschädigten?

Prof. Dr. Dirk Looschelders

Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationales Privatrecht und Rechtsvergleichung sowie
Privatversicherungsrecht, Universität Düsseldorf

Der Ersatz von Reparaturkosten bei Haftpflichtschäden aufgrund von Verkehrsunfällen hat in der Praxis große Bedeutung. Da die Vorschriften des Schadensrechts recht offen formuliert sind, hat die Rechtsprechung hierzu ein differenziertes System entwickelt, das unter der Bezeichnung „Vier-Stufen-Modell“ bekannt ist. Entsprechend den Vorgaben der §§ 249 ff. BGB soll dieses Modell unter Wahrung der Rechtssicherheit einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen des Schädigers und seines Haftpflichtversicherers und den Interessen des Geschädigten sicherstellen. Dabei soll das durch den Unfall verletzte Integritätsinteresse gewahrt werden, ohne dass es zu einer Überkompensation des Geschädigten kommt. Im Mittelpunkt des Vortrags steht die Frage, ob die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze diesem Ziel gerecht werden.

Einen Schwerpunkt der Betrachtung bildet die sog. 130%-Rechtsprechung des BGH, die in der Literatur schon seit längerem in der Kritik steht. Diese Rechtsprechung hat zur Folge, dass der Geschädigte unter bestimmten Voraussetzungen (tatsächliche vollständige und fachgerechte Reparatur sowie Weiterbenutzung des Fahrzeugs für mindestens sechs Monate) auch dann Ersatz der vollen Reparaturkosten verlangen kann, wenn der Reparaturaufwand den Wiederbeschaffungsaufwand um bis zu 30% überschreitet. Die Begünstigung des Geschädigten wird dadurch verstärkt, dass der Restwert des Fahrzeugs bei der Berechnung der 130%-Grenze außer Betracht gelassen wird. Da der Geschädigte sich das Werkstatttrisiko nicht anlasten lassen muss, hat der Schädiger bzw. sein Haftpflichtversicherer zudem auch einen über die 130%-Grenze hinausgehenden Reparaturaufwand zu ersetzen, der auf einem Verschulden der Werkstatt beruht. Es stellt sich daher die Frage, ob der von der Rechtsprechung befürwortete „Integritätszuschlag“ in Anbetracht einer gewandelten gesellschaftlichen Einstellung zum Auto noch zeitgemäß ist.

Das Werkstatttrisiko ist nicht nur im Zusammenhang mit der Überschreitung der 130%-Grenze von Bedeutung, sondern kann auch in den unteren Bereichen des Vier-Stufen-Modells zu einer erhöhten Ersatzpflicht des Schädigers gegenüber dem Geschädigten führen. Besondere Probleme bereitet der Fall, dass der Geschädigte seinen Schadensersatzanspruch gegen den Schädiger und dessen Haftpflichtversicherer erfüllungshalber an die Werkstatt abtritt. In dieser Konstellation muss vermieden werden, dass die Grundsätze über die Zuordnung des Werkstatttrisikos nicht dem Geschädigten, sondern der Werkstatt zugutekommen, die vielleicht überhöhte Kosten abrechnet.

Presse – Information

Arbeitskreis IV

IV / 2

Kurzfassung des Referats

Reparaturkostenersatz beim Haftpflichtschaden

– Integritätsinteresse und Werkstatttrisiko im Haftpflichtschaden –

Tamás Ignác

Fachanwalt für Verkehrsrecht und Fachanwalt für Vergaberecht

Klopsch & Partner Rechtsanwälte mbB, Rostock

Der Fahrzeugschaden ist im Rahmen des Schadenersatzrechts der wirtschaftlich bedeutendste und damit umstrittenste Posten zwischen den Geschädigten und Haftpflichtversicherern. Zum einen stellt sich insofern auf den ersten Blick die Frage, warum den Geschädigten ermöglicht wird ihr Fahrzeug zu reparieren, obwohl die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert um bis zu 30 % übersteigen. Bei genauerem Blick auf die Rechtsprechung des BGH lässt sich feststellen, dass die damaligen Erwägungen, dem Geschädigten diese Möglichkeiten einzuräumen, auch heute noch zutreffend sind und sogar neue Aspekte hinzukommen, die das Integritätsinteresse des Geschädigten zum Erhalt des Unfallfahrzeugs untermauern. Unter anderem führen Reparaturen von Fahrzeugen dazu, dass Neuanschaffungen und damit zusätzliche CO₂-Emissionen vermieden werden können und zum anderen führen die gestiegenen Material- und Lohnkosten dazu, dass der Totalschaden bereits bei geringeren Substanzschäden eintritt.

Ein weiteres Problemfeld ergibt sich in Reparaturfällen, bei denen der Geschädigte, wie so häufig, die Reparaturrechnung gegenüber der Versicherung nicht direkt ausgleicht, sondern die unbeglichene Rechnung der Versicherung übersendet. In den letzten Jahren hat sich die Regulierungspraxis dahingehend entwickelt, dass die Reparaturrechnungen regelmäßig über Prüfdienstleister nach den Vorgaben der Haftpflichtversicherer überprüft werden und die Rechnungen oft zu großen Teilen beglichen werden und Beträge im einstelligen Prozentbereich aus verschiedensten Gründen als überhöht zurückgewiesen werden. Der Bundesgerichtshof war im April 2022¹ dazu berufen sich zu dieser Thematik zu äußern und stellte fest, dass das Werkstatttrisiko grundsätzlich beim Schädiger verbleibt. Dabei hat der Bundesgerichtshof nicht übersehen, dass die Haftpflichtversicherer grundsätzlich ein Überprüfungsrecht haben, welches mit dem Werkstatttrisiko kollidiert und insbesondere in den Fällen, in denen der Geschädigte seinen Erstattungsanspruch abgetreten hat. Eine korrekte Lösung hat der Bundesgerichtshof jedoch nicht mitgegeben.

¹ BGH, Urteil vom 26.04.2022 - VI ZR 147/21

Presse – Information

Arbeitskreis IV

IV / 3

Kurzfassung des Referats

Der Ersatz der Reparaturkosten beim Haftpflichtschaden

Rainer Wenker

Ass. jur., K / H Personenschaden Spezial, Provinzial Versicherung AG Münster

I. Ist die 130 % Rechtsprechung noch zeitgemäß?

Nach gefestigter Rechtsprechung ist bei der Reparatur eines Fahrzeugs mit wirtschaftlichem Totalschaden ein Integritätszuschlag von bis zu 130 % des Wiederbeschaffungswertes zu tolerieren. Zu diskutieren ist daher, ob dieser Zuschlag noch zeitgemäß ist und diese Sonderstellung von Autos gegenüber anderen Rechtsgütern gerechtfertigt ist. In materieller Hinsicht ist dabei zu berücksichtigen, dass die technische Qualität und die Lebensdauer von Fahrzeugen in den letzten Jahrzehnten deutlich verbessert wurde. Gesetzliche Gewährleistungsansprüche und Garantieverprechen der Hersteller und Händler wurden kontinuierlich erweitert. In immaterieller Hinsicht ist zu beachten, dass bei Autos ein anhaltender Wertwandel vom Statussymbol zum Gebrauchsgegenstand stattgefunden hat. Damit korrespondiert die Tatsache, dass inzwischen mehr als 60 % aller neuen Pkw gewerblich zugelassen werden.

II. Das Recht des Versicherers zur Überprüfung des Fahrzeugschadens

Bei der Regulierung eines Unfallschadens hat der Geschädigte die Wahl zwischen fiktiver und konkreter Abrechnung. Ausgehend von sog. VW-Urteil des BGH in 2009 hat die Rechtsprechung in zahlreichen Entscheidungen zur Ermittlung des zur Wiederherstellung erforderlichen Geldbetrages bei fiktiver Abrechnung ein Stufensystem für die Statthaftigkeit eines Werkstattverweises entwickelt, welches sich inzwischen etabliert hat, interessengerecht ist und mit dem die Beteiligten in der Regulierungspraxis gut klarkommen.

Der Geschädigte sollte auch bei Wahl einer konkreten Abrechnung gehalten sein, die von der Werkstatt berechneten Positionen im Rahmen seiner Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten zu überprüfen. Soweit ihn kein Auswahlverschulden trifft, geht das Werkstatt- und Prognoserisiko aber grundsätzlich zu Lasten des Schädigers. Insbesondere wenn die Werkstatt objektiv nicht erforderliche Reparaturmaßnahmen abrechnet, können entsprechende werkvertragliche Ansprüche bestehen. Auch in Abhängigkeit davon, ob der Geschädigte die Rechnung bereits bezahlt hat, die Forderung abgetreten hat oder berechnete Positionen nicht ausgeführt wurden, sind dabei rechtlich verschiedene zu beurteilende Fallgestaltungen zu diskutieren. Ein in der Rechtsprechung uneinheitlich beurteiltes Thema ist ferner der Umgang mit Rechnungspositionen, bei denen es sich wohl nicht um unmittelbare Kosten der Schadensbehebung handelt, sondern die den unternehmerischen Gemeinkosten zuzurechnen und daher in den Lohnkosten bereits enthalten sind.