

Fiktive Abrechnung

Erleben wir jetzt die Renaissance der „zeitwertgerechten Instandsetzung“?

Die älteren Leser werden sich erinnern. Die „zeitwertgerechte Instandsetzung“ machte schon früher einmal Furore: Die Versicherer strebten an, den Schadenersatzanspruch auf Gebrauchtteilpreise zu beschränken. Sie hatten dabei die fiktive Abrechnung im Blick. Denn dabei kommt es ja am Ende jedenfalls faktisch nicht darauf an, dass das Gebrauchtteil qualitäts gesichert und logistisch zumutbar verfügbar gewesen wäre. Erleben wir nun die Wiederkehr der „zeitwertgerechten Instandsetzung“?

„Gebrauchtteile müssten genügen“

BGH-Urteil löst die aktuelle Diskussion aus

Nachdem nun der BGH in einem ursprünglichen über 130-Prozent-Fall die Verwendung gebrauchter Ersatzteile, mit denen die Reparaturkosten unter den WBW gedrückt wurden, nicht beanstandete (siehe UE 2/2011, Seite 11), kommt nun, was zu erwarten war: In einer verkehrsjuristischen Fachzeitschrift (DAR 2011, 246) schreibt der regelmäßig für Versicherungen auftretende Kölner Rechtsanwalt Christian Tomson, dass dann ja in jedem – und auch er betont: vor allem fiktivem – Schadenfall Gebrauchtteile genügen müssten.

Abzuwarten ist, ob das den Auftakt für eine neue Welle bildet. Üblicherweise werden solche Wellen mit Beiträgen in den Schadenrechtszeitschriften vorbereitet. Damit würde aber nur kalter Kaffee wieder aufgewärmt: Ende der neunziger Jahre hatte die Versicherungswirtschaft in einer breit angelegten Diskussion, die mit einer Entschließung auf dem 37. Verkehrsgerichtstag 1999 endete, versucht, gebrauchte Ersatzteile salonfähig zu machen.

Geschädigter hat nur Anspruch auf Gebrauchtteile

Die rechtliche Theorie ...

In der Fachliteratur schlug die Diskussion Wellen. Nahezu unisono kam die Literatur zu dem Ergebnis, dass in der Theorie der Anspruch des Geschädigten von vornherein auf Gebrauchtteile beschränkt ist. Bekanntlich muss es, um einen schadenrechtlichen Dauerbrenner zu bemühen, „hinter so sein, wie es vorher war“. Und vorher waren die beschädigten Teile nicht neu.

Es wurde darauf hingewiesen, dass es den schadenrechtlich selbstverständlichen „Neu für Alt“-Abzug gar nicht geben könnte, wenn der Geschädigte einen Anspruch auf Neuteile hätte. Das dürfte ohne Weiteres nachvollziehbar sein. Dem widerspricht auch nicht, dass in der Praxis der Schadenregulierung ein Neu für Alt-Abzug nicht immer vorgenommen wird. Denn ein solcher Abzug ist als Vorteilsausgleich nur dann berechtigt, wenn sich für den Geschädigten durch die unfallbedingte Erneuerung von Teilen ein zeitnah spürbarer wirtschaftlicher Vorteil ergibt.

Das ist nur dann der Fall, wenn der Geschädigte durch die Erneuerung eine zeitnahe und spürbare eigene Investition in das Fahrzeug erspart. Nur theoretische Vorteile, die sich beim Geschädigten nicht wirtschaftlich auswirken, dürfen dagegen nicht abgezogen werden (OLG München, VersR 1966, 1192; KG, NJW 1971, 142; LG München II, Urteil vom 13.1.2005, Az: 14 O 1430/03).

... und die mühselige Umsetzung der Praxis

Der Goslarer Verkehrsgerichtstag, der oft mit seinen Empfehlungen die Rechtsprechung beeinflusst, kam im Januar 1999 folgerichtig zu dem Ergebnis, dass gegen eine Gebrauchtteilreparatur aus Rechtsgründen nichts eingewandt werden könne. Er hat allerdings eine Liste von Voraussetzungen aufgestellt, die auf der Logistik- und Qualitätssicherungsseite abzarbeiten sei, bevor eine massenhafte Gebrauchtteilreparatur ins Auge gefasst werden könne.

Im Anschluss an den Verkehrsgerichtstag entstand auf Initiative des Allianz-Zentrums für Technik ein „technischer Arbeitskreis Gebrauchtteilreparatur“, der im Juni 2000 einen „Anforderungskatalog und Ersatzteilkorb für eine Reparatur mit gebrauchten Ersatzteilen“ erstellte. Darin wurden unter anderem folgende Forderungen aufgestellt:

- Es müsse eine allgemein akzeptierte Liste verwendbarer Teile erstellt werden.
- Es müsse eine einheitliche Bezeichnung und Nummerierung der Gebrauchtteile entwickelt werden.
- Es bedürfe der Festlegung von Qualitätsstandards und Qualitätsprüfmethoden mit Prüfsiegeln.
- Eine EDV-gestützte zentrale Abrufbarkeit der Teile müsse sichergestellt sein, die Teileanbieter müssen sich dazu vernetzen.
- Es müsse eine transparente und verbindliche Preisangebotssituation hergestellt werden.
- Es müssen regelmäßige neutrale Kontrollen der Verfügbarkeit und der Qualität der Teile stattfinden.

Keine neue faktische Situation

Bevor das alles nicht sichergestellt ist – damals blieb das in den Kinderschuhen stecken –, ist die „zwangsweise Verordnung“ von Gebrauchtteilen illusorisch. Sowohl fiktiv wie erst recht konkret, obliegt dem Versicherer nämlich der Nachweis, dass das jeweilige Teil verfügbar ist. Dem steht nicht entgegen, dass es Geschädigten in Einzelfällen gelingt, die Teile zu beschaffen. Es ist nämlich eine ganz andere Situation, ob Gebrauchtteile für Einzelfälle zur Verfügung stehen, oder ob sie massenhaft zur Verfügung stehen müssen.

In den neunziger Jahren hatten sich die großen Entsorgungskonzerne mit Begeisterung auf die Fahrzeugverwertung gestürzt, weil sie dort zukunftssträchtige Arbeitsgebiete sahen. Das aber hat die Versicherer nicht von ihrer nach Osteuropa gerichteten Restwertpo-

**Anforderungen
an die Reparatur
mit Gebrauchtteilen**

**Gebrauchtteile nur
für Einzelfälle vor-
handen**

litik abgehalten. Letztlich blieben überwiegend die alten Autos zur Zerlegung übrig – das hat sich mit der Abwrackprämie wiederholt –, jedoch konnte kein nennenswerter Bestand an Teilen für jüngere Fahrzeuge aufgebaut werden.

**Einspeisung
in Restwertkanäle
lukrativer**

Die Konzerne haben sich überwiegend enttäuscht von diesem Geschäftszweig wieder abgewendet. Denn die jüngeren Autos brachten und bringen für die Versicherer mehr Rendite, wenn sie in die üblichen Restwertkanäle eingespeist werden. Auch heute werden die maßgeblichen Versicherer – wie schon damals – kaum bereit sein, zum Aufbau einer brauchbaren Gebrauchtteilverversorgung insoweit andere Wege zu gehen. Denn das brächte massive Mehrkosten durch Restwerteinbußen mit sich, die im Sinne einer Investition vorgeleistet werden müssten. Ob die Rechtsprechung aber jemals auf breiter Front auf Gebrauchtteilersatz einschwenkt, ist mehr als fraglich. Deshalb wäre es eine Investition mit höchst zweifelhafter Rendite. Das macht in Zeiten defizitärer Prämien wenig Sinn.

Einzelfälle versus Massennachfrage

Zweifellos gibt es einige leistungsfähige Entsorger mit auch jüngeren Teilen, an einem davon ist sogar ein deutscher Fahrzeughersteller beteiligt. Diese Entsorger sind auch durchaus in der Lage, eine punktuelle Nachfrage zu bedienen. Wenn aber „ab morgen“ alle Unfallreparaturen auf Gebrauchtteilen basieren sollten, wären die „übermorgen“ ausverkauft.

**Nachweis der
Verfügbarkeit kann
kaum gelingen**

Auch eine fiktive Abrechnung kann aber nicht mit „nur fiktiven“ Gebrauchtteilen abgerechnet werden. Es muss schon der Nachweis der Verfügbarkeit geführt werden. Denn auch bei der Frage der Stundenverrechnungssätze reicht es ja nicht aus, dass der Versicherer auf theoretische Verrechnungssatzstatistiken verweist. Wörtlich sagt dazu der BGH (Urteil vom 29.3.2003, Az: VI ZR 398/02; Abruf-Nr. 031071): „Der abstrakte Mittelwert der Stundenverrechnungssätze aller repräsentativen Marken- und freien Fachwerkstätten einer Region repräsentiert als statistisch ermittelte Rechengröße nicht den zur Wiederherstellung erforderlichen Betrag.“

Also muss der Versicherer ganz konkret eine Werkstatt benennen, die zu dem von ihm genannten niedrigeren Preis technisch gleichwertig arbeiten würde. Ebenso wird er – die Beweislast liegt dabei bei ihm – ganz konkret die nicht nur theoretische und dabei auch noch schnelle Verfügbarkeit der Gebrauchtteile nachweisen müssen. Das gilt erst recht für tatsächlich durchgeführte Reparaturen.

Fazit: Wenn Rechtsanwalt Tomson am Ende seines Beitrags schreibt: „Da der BGH eine Reparatur mit Gebrauchtteilen für fachgerecht hält, muss sich der Geschädigte u.U. bei fiktiver Abrechnung auf eine gegenüber Original- bzw. Neuteilen günstigere Kalkulation mit Gebrauchtteilen verweisen lassen,“ übersieht er, dass das von engen Voraussetzungen abhängt, die weitestgehend nicht gegeben sind.