

RESTWERT

## BGH zum Restwert: Geschädigter Profi muss auch den Restwertmarkt im Internet nutzen

| Wenn es sich bei dem Geschädigten um ein Unternehmen handelt, welches sich jedenfalls auch mit dem An- und Verkauf von gebrauchten Kraftfahrzeugen befasst, ist dem Geschädigten bei subjektbezogener Schadensbetrachtung die Inanspruchnahme des Restwertmarkts im Internet und die Berücksichtigung dort abgegebener Kaufangebote zuzumuten. Das hat der BGH entschieden. Lesen Sie, wie sich das bei Flotten und auf die Tätigkeit von Kfz-Sachverständigen auswirkt. |

### Der Unterschied zwischen Amateur und Profi

Der BGH begründet das so: „Für die auf diesem Gebiet gewerblich tätige Klägerin stellt es keine unzumutbare Mühe dar, die zugehörigen Internetseiten aufzurufen und ihr Angebot einzustellen. Es ist in der Situation der Geschädigten vielmehr wirtschaftlich objektiv unvernünftig, im Rahmen der Schadensabwicklung eine Verwertungsmöglichkeit ungenutzt zu lassen, die im Rahmen des eigenen Gewerbes typischerweise ohne weiteres genutzt wird. Die Klägerin ist auch nicht in dem Sinne schutzbedürftig, als es ihr möglich sein müsste, das Unfallfahrzeug bei einer ihr vertrauten Vertragswerkstatt 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).

### Der Dauerstreitfall „Flotte“

Damit ist klar, dass der BGH den in der Rechtsprechung kontrovers entschiedenen Fall der großen Fahrzeugflotte genauso sehen würde. Zwar handelt der Betreiber einer Flotte nicht (zwingend) mit Fahrzeugen. Doch sind die Flotten bei Eigenschäden bedacht, den Schaden möglichst gering zu halten.

Denn die sehr großen Flotten sind entweder gar nicht vollkaskoversichert, oder aber die Kaskoprämie für das Folgejahr hängt von der Schadenhöhe des laufenden Jahres ab. So kann man davon ausgehen, dass in der Flotte bei Eigenschäden alle Register der Restwertoptimierung gezogen werden. Auch die Situation der Inzahlunggabe wird (anders als bei der Kleinflotte!) regelmäßig keine Rolle spielen.

### Risiko für den Schadengutachter

In den Autohausfällen und bei den Fällen großer (!) Flotten gerät der Schadengutachter in Regressgefahr, wenn er dieses BGH-Urteil ignoriert.

Für Profis keine unzumutbare Mühe

BGH-Rechtsprechung gilt auch für große Flotten

BGH liefert  
die Entscheidungs-  
kriterien

Versicherer werden nun versuchen, die Fahrschule mit zwei Autos oder den Handwerker mit seinen fünf Transportern und den zwei Pkw zur Flotte zu erklären, die sich nicht mit Restwerten vom regionalen Markt zufriedengeben darf. Das allerdings hat wenig Aussicht auf Erfolg, denn um diese Flotten geht es nicht.

#### Gutachter muss bei Flotten differenzieren

Folglich muss der Gutachter also differenzieren, bei welcher Flotte er den regionalen Restwert ermittelt und bei welcher er den Weg über den überregionalen Markt geht. Die Entscheidungskriterien dazu hat der BGH geliefert:

- Zum einen sagt er: „Es ist in der Situation der Geschädigten vielmehr wirtschaftlich objektiv unvernünftig, im Rahmen der Schadensabwicklung eine Verwertungsmöglichkeit ungenutzt zu lassen, die im Rahmen des eigenen Gewerbes typischerweise ohne weiteres genutzt wird.“
- Zum anderen sagt er: „Die Klägerin ist auch nicht in dem Sinne schutzbedürftig, als es ihr möglich sein müsste, das Unfallfahrzeug bei einer ihr vertrauten Vertragswerkstatt oder einem angesehenen Gebrauchtwagenhändler bei dem Erwerb des Ersatzwagens in Zahlung zu geben.“

Wie geht die Flotte  
mit Eigenschäden  
um?

#### Daran muss sich der Schadengutachter orientieren

Wie geht die Flotte mit Eigenschäden um? Wo die Flotte so groß ist, dass sie gar nicht oder mit sehr hohen Selbstbeteiligungen kaskoversichert ist, wäre es bei Eigenschäden doch geradezu fahrlässig, den Restwert nicht unter Zuhilfenahme aller verfügbaren Instrumente zu optimieren. Dasselbe gilt bei den Flottengrößen, bei denen nicht jedes Fahrzeug einzeln versichert ist, sondern es beim Paketpreis der Kaskoversicherung für den gesamten Fuhrpark auch auf die Rückschau auf die Gesamtsumme der Schäden ankommt. Aus dem obigen BGH-Zitat lässt sich der Schluss ziehen: Wer außerhalb von Haftpflichtschäden den Restwert professionell optimiert, kann sich bei Haftpflichtschäden nicht auf die Normalfall-Rechtsprechung zurückziehen.

Das aber dürfte für die mittelständischen Kleinflotten alles eher nicht zutreffen.

Und ganz entscheidend ist: Gibt es am Nutzungsende für ein Fahrzeug typischerweise die Situation der Inzahlunggabe? Denn die in der lokalen Komfortzone problemlos durchführen zu können, ist – so betont es der BGH noch einmal ganz ausdrücklich – der wesentliche Schutzzweck seiner Rechtsprechung.

Wo es in der Kleinflotte diese typische Situation der Inzahlunggabe gibt, was bei Kleinflotten oft der Fall sein wird, bleibt es folgerichtig beim lokalen Restwert.

#### WEITERFÜHRENDE HINWEISE

- Der Textbaustein 438 „Restwert: Antworten auf Versicherer-Attacken (H)“ → Abruf-Nr. 44758086 wurde um die Variante „Kleinflotte ist von der BGH-Restwertrechtsprechung zu autohauseigenem Totalschaden nicht betroffen (H)“ erweitert.
- Beitrag „Nochmal: Fuhrparkprofi, Restwert und örtlicher Markt“, UE 9/2018, Seite 2 → Abruf-Nr. 45450125

SIEHE AUCH  
Textbaustein 438  
auf Seite 18

