

Wer entscheidet über die Erfordernis einer Farbtonangleichung? Der BVSK hat dieses Thema aufgegriffen und deutlich Stellung bezogen:

Farbtonangleichung als Schadenposition in KH- und Kaskofällen

Die Entwicklung neuer und hochmoderner Fahrzeuglacke führt bei der sogenannten handwerklichen Lackierung zu neuen technischen Herausforderungen und zu juristischen Fragestellungen. Wie so oft neigen die beteiligten Kreise dazu, technische Fragestellungen auf den Juristen abzuwälzen, der aber in der Regel am Ende dann doch den Ball an die Technik zurückspielt.

Schadenersatzrechtlich betrachtet (§ 249 BGB) ist es Aufgabe der Technik, eine Aussage zur objektiven Erforderlichkeit einer Reparaturmaßnahme zu treffen. Ist die Reparaturmaßnahme im Sinne des § 249 objektiv erforderlich, dann besteht selbstredend ein Anspruch des Geschädigten – und zwar unabhängig davon, ob es sich um eine konkrete oder fiktive Abrechnung handelt.

Bislang scheint man in geneigten Kreisen wenig Vertrauen zu haben in den Kfz-Sachverständigen, der ausdrücklich nicht vorgesehen ist, wenn es um die Feststellung der Erforderlichkeit einer Beilackierung geht. Vielmehr überträgt man diese Feststellung in die Sphäre des Lackierfachbetriebes. Man suggeriert also, dass erst der Lackierfachmann vor Durchführung der Reparatur in der Lage ist, eine Aussage zur Frage der Erforderlichkeit der Beilackierung zu tätigen. Die im Merkblatt des AZT festgelegten Vorgaben beantworten zwar die Fragen, wer die objektive Erforderlichkeit bewertet, wann diese bewertet wird und ob es Unterschiede zwischen konkreter und fiktiver Abrechnung gibt, gehen jedoch von falschen Voraussetzungen aus. Auch wenn das AZT eine höchst respektable Organisation ist, bei der Thematik Beilackierung ist man eher geneigt zu formulieren „der Zweck heiligt die Mittel“.

Offenbar hat man vorsätzlich die Tatsache verdrängt, dass es die klassische Aufgabe des Kfz-Sachverständigen ist, aus der Sicht vor Instandsetzung den voraussichtlichen Aufwand hierfür festzulegen (jur. ex ante-Betrachtung, lat. "aus vorheriger Sicht"). Der Sachverständige hat üblicherweise einen Schaden cent-genau zu kalkulieren. Lediglich die Beilackierung scheint seinem Kalkulations-Knowhow entzogen zu sein mit der geradezu absurden Begründung, dass eine Feststellung erst während der Reparatur möglich sei.

Offenbar hat man an dieser Stelle vergessen, dass das Gutachten eine Prognose des voraussichtlichen Schadenbehebungsaufwandes ist. Die tatsächliche Höhe der Reparaturkosten weicht regelmäßig von der Prognose des Sachverständigen ab, ohne dass jemand ansonsten auf die Idee käme, einzelne Instandsetzungsbereiche der Kompetenz des Sachverständigen zu entziehen. Die Motivation ist eindeutig erkennbar. Ernsthaft bestritten wird auch durch die AZT-Kommission offenbar nicht, dass eine Beilackierung notwendig sein kann. Entsprechend folgerichtig dürfte es durchaus als Regelfall bezeichnet werden können, dass bei konkreter Reparaturdurchführung Beilackierungskosten auch gezahlt werden, völlig losgelöst davon, was im Gutachten steht.

Der Sinn der ganzen Maßnahme liegt also offenbar darin, in den 40 % der Unfallschäden, die fiktiv abgerechnet werden, erst gar nicht den Gedanken aufkommen zu lassen, dass Beilackierungskosten fiktiv erstattungsfähig sind. Man muss sich an dieser Stelle das Procedere nochmals genau vor Augen führen. In 80 % der Fälle der konkreten Abrechnung werden Beilackierungskosten erstattet, aber in 80 % der fiktiv abgerechneten Fälle werden genau diese Beilackierungskosten nicht gezahlt.

Erhebliche Verärgerung entsteht regelmäßig über die sogenannten Prüfberichte, die sich auch zur Beilackierung äußern, doch bleibt festzuhalten, dass die Nichterstattung der Beilackierungskosten nach den Begründungen der Prüfberichte im Wesentlichen auf den Formulierungen des hier erwähnten AZT-Merkblattes basiert.

Es handelt sich tatsächlich um eine pseudotechnische Begründung, die offensichtlich unzutreffend ist. Dies erschließt sich sogar einem lackiertechnischen Laien, zumindest wenn er sich vorstellt, an welcher Stelle denn der Lackierfachmann eine Entscheidung aufgrund welcher Kenntnisse zur Notwendigkeit der Beilackierung treffen soll.

Bei fiktiver Abrechnung ist ein Lackierer nicht vorhanden, aber auch bei konkreter Abrechnung tritt der Lackierer oft erst als Subunternehmer in Erscheinung. Häufig kann man erst nach Abschluss der kalkulierten Arbeiten erkennen, dass eine Beilackierung erforderlich gewesen wäre mit der Folge, dass dann mehr als die doppelten, vorher kalkulierten Lackierkosten anfallen.

Die objektivierbaren Kriterien sind durch die Lackhersteller, die Lackinstitute und durch Lackierfachbetriebe hinreichend erklärt. Die Vielzahl unterschiedlichster Farbtöne, Lackzusammensetzungen, Unterschiede bei den bereits im Produktionsprozess eingesetzten Lackchargen und Alterungsprozesse sind die Stichworte hierzu.

Natürlich ist auch die Ermittlung der tatsächlichen Reparaturabläufe ein ganz wesentliches Indiz dafür, ob eine Beilackierung erforderlich ist oder nicht. Der ATR (Ausschuß Technik und Recht) des BVSK hat hierzu eine Befragung initiiert, die ein Ergebnis zutage brachte, das man hätte vermuten können und das deutlich macht, dass die Beilackierung in den Lackierfachbetrieben Normalität ist und viele Betriebe mittlerweile sogar dazu übergehen, sowohl in KH-Schäden, aber auch in Kaskoschäden die Beilackierung durchzuführen, selbst wenn vermutet wird, dass der regulierungspflichtige Versicherer diese Kosten nicht übernimmt.

Hieraus ergeben sich folgende Anforderungen an den Kfz-Sachverständigen:

- 1. Der Kfz-Sachverständige hat zwingend in seinem Gutachten eine Aussage zur objektiven Erforderlichkeit der Beilackierung aufzunehmen. Der Kfz-Sachverständige ist der berufene Lackierfachmann, zu dessen Pflichten es zählt, im Rahmen einer vorausschauenden und fachlich fundierten Bewertung die voraussichtlichen Instandsetzungskosten zu ermitteln.**
- 2. Der Gesetzgeber sieht eine Differenzierung zwischen fiktiver und konkreter Abrechnung nicht vor.**
- 3. In der Praxis der Reparaturtechnik ist die Beilackierung heute Standard.**
- 4. Völlig unkritische Lacktöne gibt es nicht mehr.**
- 5. Ist der Sachverständige der Auffassung, dass aufgrund des Schadenbildes und des Lackes eine Beilackierung nicht erforderlich ist, ist auch dies im Gutachten zu begründen.**
- 6. Schadenregulierungsaussagen oder Stellungnahmen in sogenannten Prüfberichten, die sich auf das bestehende Merkblatt des AZT berufen, sind objektiv fehlerhaft und daher unbeachtlich.**
- 7. Das Merkblatt des AZT ist umgehend entsprechend den tatsächlichen technischen und rechtlichen Gegebenheiten zu verändern.**

So weit die Information des BVSK.

Wir haben schon immer in der Frage der Beilackierung im Gutachten klar Stellung bezogen, weswegen es uns umso mehr freut, wenn wir nun sehr breite Unterstützung finden.

Die Richtlinie kann über das Sachverständigenbüro telefonisch (07333-9688-0), per Fax (07333-9688-20) oder per eMail (info@oesterle.com) angefordert werden.

Die obige Information wurde auf unsere Anregung hin durch den BVSK aus dem Artikel "Schadensposition Beilackierung zwischen konkreter und fiktiver Abrechnung" von Elmar Fuchs in der Zeitschrift "Der Kfz-Sachverständige", Ausgabe 06/2012, erarbeitet. Weitere Informationen zum Thema folgen in Kürze.



Frank Oesterle