

Aktualisierung zur IFL-technische Mitteilung

Nr. 15/2021

Die IFL e. V. informiert regelmäßig über aktuelle Entwicklungen
aus den Bereichen Fahrzeugtechnik und Lackierung

Welches Kalkulationsprogramm/Lacksystem kommt bei einer Unfallreparatur zur Anwendung?

In den vergangenen Wochen haben sich die Meldungen von Karosserie-Fachbetrieben gemehrt, nach denen die leistungspflichtigen Versicherer bei einer Unfallreparatur die Rechtmäßigkeit der verwendeten Methode zur Ermittlung der Lackierkosten (nach Hersteller / nach AZT / nach EuroLack) in Zweifel zieht. Meist wird das verwendete System als „unzulässig“ dargestellt und die Rechnung unter Verweis auf eine, für den Versicherer günstigere Berechnungsmethode gekürzt.

Technische / betriebswirtschaftliche Betrachtung:

Prinzipiell gilt: Für den deutschen Markt gibt es verschiedene Kalkulationsprogramme (Audatex, DAT, Schwacke etc.) für die Kostenermittlung einer Unfallreparatur. Diese Systeme sind branchenüblich und als Stand der Technik etabliert sowie von allen Marktbeteiligten akzeptiert. Die Auswahl, welches der etablierten Systeme zur Kalkulation eines Unfallschadens verwendet wird, ist eine rein unternehmerische Entscheidung des jeweiligen Fachbetriebes.

Die Wahl des Lacksystems: In den Kalkulationssystemen kann der Anwender nach Bedarf und technischer Erforderlichkeit zwischen 2-3 unterschiedlichen Lacksystemen (Hersteller, AZT, EuroLack etc.) auswählen. Diese Wahl ist freibleibend. Es gibt jedoch Situationen, in denen bestimmte Lacksysteme nicht zur Anwendung kommen sollten:

- *Beispiel Honda / Nissan / Kia / Hyundai:*

Hier hat der Hersteller die Lackierzeiten nur für die hausinternen Garantieabwicklungen veröffentlicht. Bei einer Unfallreparatur sollten diese Werte nicht angewendet werden. In den Kalkulationssystemen wird der Nutzer darauf hingewiesen, ein alternatives Lacksystem (AZT, EuroLack...) für die Kalkulation zu verwenden.

- *Beispiel „Anlieferungszustand von Kunststoffneuteilen:*

Hier sollte der Anwender auf ein alternatives Lacksystem (AZT, EuroLack...) ausweichen, da in keinem der Hersteller-Lacksysteme die Möglichkeit vorgegeben ist, individuell den Anlieferungszustand der Kunststoffneuteile (ungrundiert, grundiert, gefüllt aber im falschen Farbton usw.) bei der Kalkulation zu berücksichtigen. Die Praxis hat gezeigt, dass Kunststoffteile für einen Fahrzeugtyp in unterschiedlichen Zuständen angeliefert werden können.

...

-2-

In der Regel stellen nicht die Fahrzeughersteller, sondern verschiedene Zulieferer die Teile her. Weder der Zulieferer noch der Fahrzeughersteller kann zuverlässig Auskunft über den aktuellen Anlieferungszustand eines Kunststoffneuteiles geben.

Da es trotz allem immer wieder zu Diskussionen mit den zahlungspflichtigen Versicherern bezüglich des gewählten Lacksystems kommt, hat sich die IFL Unterstützung durch den ZKF-Fachanwalt für Verkehrsrecht Matthias Nickel geholt, um die rechtlichen Aspekte des Themas zu klären und die Fachbetriebe im Kampf gegen Rechnungskürzungen zu unterstützen.

Juristische Betrachtung:

Welches Lack-Kalkulationssystem kann der Reparaturbetrieb aus juristischer Sicht verwenden?

Wie immer, muss die Rechtsbeziehung zwischen dem Kunden und dem eintrittspflichtigen Versicherer einerseits und der Werkstatt und dem Kunden andererseits unterschieden werden.

In der Rechtsbeziehung zwischen dem Kunden und der Werkstatt liegt ein Werkvertrag nach § 631 BGB vor. Das bedeutet, dass der Reparaturbetrieb eine technisch einwandfreie Reparaturleistung herstellen muss. Er hat also die „Anleitung“ zu verwenden, die zum bestmöglichen Reparaturergebnis führt.

Was die Kosten betrifft, so kann er entweder die vereinbarte Vergütung abrechnen oder die übliche Vergütung im Sinne des § 632 II BGB. Der Reparaturbetrieb sollte darauf achten, dass die Reparatur auf der Grundlage seiner Bedingungen vereinbart wird. Dies bedeutet, dass seine Stundenverrechnungssätze und seine „Preisliste“ zur Anwendung kommen. Ideal ist es, wenn der Reparaturbetrieb vor der Erstellung des Auftrags einen Kostenvoranschlag fertigt, der inhaltlich der späteren Rechnung entspricht. Wenn der Kunde auf der Grundlage dieses Kostenvoranschlages den Werkvertrag abschließt, dann ist rechtssicher eine Vereinbarung über die Höhe der Reparaturkosten zwischen dem Kunden und dem Betrieb geschlossen worden. Der Kunde kann dann später nicht verlangen, dass auf der Grundlage eines anderen Lackkalkulationssystems abgerechnet wird.

Insoweit obliegt es also dem Betrieb, welches Lackkalkulationssystem er zur Anwendung bringt.

Was die Rechtsbeziehung zwischen dem Kunden und der eintrittspflichtigen Versicherung betrifft, so ist zwischen Haftpflicht- und Kaskofällen zu unterscheiden:

In Haftpflichtfällen hat der Geschädigte (Kunde) einen Anspruch auf Ersatz der Reparaturkosten nach § 249 I BGB gegen den eintrittspflichtigen Versicherer bzw. Schädiger. Nach der Rechtsprechung gilt der subjektive Schadenbegriff. Zu ersetzen sind also die Kosten, die ein wirtschaftlich vernünftig denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für erforderlich und notwendig halten durfte. Der Kunde kennt regelmäßig die unterschiedlichen Kalkulationsprogramme nicht. Er muss sich auf das verlassen, was ihm ein Fachmann sagt. **Sinnvoll ist es daher, dass bei Haftpflichtfällen ein Sachverständiger eingeschaltet wird.** Erteilt der Kunde unter Bezugnahme auf das Sachverständigen Gutachten den Reparaturauftrag, dann hat er sich wirtschaftlich vernünftig denkend verhalten.

...

Ein späterer Einwand gegen das Gutachten und die damit korrespondierende Rechnung wird also nicht stichhaltig sein. Wichtig ist in solchen Fällen, dass es eine Rücksprache zwischen Sachverständigem und Werkstatt gibt, wenn vom Gutachten abgewichen werden soll. Dann sollte zur Sicherheit ein Nachtrag erstellt werden.

Bei Kaskofällen ist die rechtliche Situation etwas anders; aber auch hier gilt nach den AKB, dass die reparaturerforderlichen Kosten zu ersetzen sind. Reparatur erforderlich sind die Kosten, die ein vernünftig denkender Versicherungsnehmer in der Lage des Kunden für erforderlich halten durfte. Die Unterschiede sind daher vom Schadenbegriff nach § 249 BGB nicht sehr groß.

Auch beim Kaskoschaden kann also der Reparaturbetrieb wählen, welches Kalkulationssystem er zur Anwendung bringt. Auch insoweit ist der Verweis auf das eine oder andere System unzulässig.

Bei werkstattgebundenen Kaskoverträgen gilt jedoch etwas anderes: In solchen Fällen wird der Werkvertrag nicht zwischen Kunden und Reparaturbetrieb geschlossen, sondern zwischen Versicherer und Reparaturbetrieb. Die Rechtsbeziehung ist also ein Werkvertrag und nicht ein Anspruch aus dem Versicherungsvertrag. Dem entsprechend gelten hier nicht die Regelungen der AKB, sondern konkret das, was zwischen Werkstatt und Versicherung vereinbart wurde. Natürlich hat auch in diesen Fällen die Werkstatt die Möglichkeit, ihre Bedingungen dem Auftrag zugrunde zu legen, wenn die Versicherung damit einverstanden ist. Üblicherweise wird hier allerdings genau umgekehrt verfahren: Der Versicherer, der seiner Vertragswerkstatt einen Auftrag erteilt, gibt hier die Regelung vor. Wenn in einem solchen Fall das ein oder andere Kalkulationsprogramm vom Versicherer vorgegeben wird, dann ist der Reparaturbetrieb faktisch daran gebunden, will er den Auftrag ausführen.

Fazit: Nur bei werkstattgebundenen Kaskoverträgen hat der Versicherer ein Weisungsrecht, welches Kalkulationssystem und welche Lackkalkulationsmethode zur Anwendung kommt. In allen anderen Fällen obliegt die Wahl von Kalkulationssystem und Lackberechnungsmethode dem Fachbetrieb.

Aktualisierung: Laut Toyota Motor Corporation bzw. Toyota Deutschland GmbH gibt es bezüglich des zu verwendeten Lacksystems keine Empfehlungen oder Vorgaben. Toyota möchte in der Auflistung siehe Seite 1 nicht mehr benannt werden und wurde deshalb gestrichen.

IFL-Stellungnahme: Wenn Fahrzeughersteller/Importeure über keine oder nur unvollständig verwertbaren Lackdatensätze verfügen, ist es branchenüblich, alternative Lacksysteme für die Kalkulation von Unfallschäden zu nutzen. Die Datenanbieter Audatex, DAT sowie Schwacke/Eurotax wurden bereits informiert.

Ihr IFL-Team

© IFL e.V. Friedberg, 2021

Urheberrechtlich geschützt – alle Rechte vorbehalten.

**Interessengemeinschaft
für Fahrzeugtechnik und
Lackierung e. V.**
Grüner Weg 12
61169 Friedberg

Telefon: +49 (0)6031 - 79 47 90
Telefax: +49 (0)6031 - 79 47 910

E-Mail: info@ifl-ev.de
Internet: www.ifl-ev.de

USt-IdNr.: DE305495485

Bankverbindung:
Frankfurter Volksbank eG
IBAN: DE69 5019 0000 6301 0156 80
BIC: FFBVDEFF

Vereinsregisternummer:
Amtsgericht Friedberg/Hessen
VR 2926

Vertreten durch den Vorstand:
Peter Börner, Mühlheim am Main
Wilhelm Hülsdonk, Voerde
Paul Kehle, Einselfthum

Geschäftsführer:
Thomas Aukamm