

Das sind die Spielregeln und Tücken der Neupreisschädigung beim Haftpflichtschaden

Vor kurzem erst als Neufahrzeug angeschafft, und schon ist das Fahrzeug bei einem Haftpflichtschaden erheblich beschädigt worden. Das ist besonders ärgerlich, und das kann besondere schadenrechtliche Folgen haben: Nicht älter als einen Monat, nicht mehr als 1.000 km Laufleistung, erheblich beschädigt. Das ist der Dreiklang, der – wenn auch ein neues vergleichbares Fahrzeug beschafft wird – in die Neupreisschädigung führt.

Die Leitentscheidung des BGH

Zwar gibt es bereits ältere BGH-Rechtsprechung dazu, doch aus der jüngeren Vergangenheit ist die Leitentscheidung das Urteil des BGH vom 09.06.2009 (Az. VI ZR 110/08, Abruf-Nr. 092210).

Nicht älter als einen Monat: Gibt es Ausnahmen?

Das Merkmal „Nicht älter als einen Monat“ führt dazu, dass dieser Zeitraum in abgezählten Tagen gerechnet nicht immer gleich lang ist. Wurde das Fahrzeug z. B. im Februar erstzugelassen, ist es drei Tage früher vorbei. Denn in § 188 Abs. 2 BGB ist geregelt, dass ein Monat an dem Tag endet, dessen Zahl dem Tag entspricht, auf den das Ereignis fällt. Ist also das Ereignis „Erstzulassung“ z. B. am 5. Februar, ist der Monat am 5. März verstrichen. Mag das auch ungerecht erscheinen, so dient das der Praktikabilität: Ein Monat, basta.

Dass bei dem Unfall beschädigte Fahrzeug ein Premiumfahrzeug ist, ändert nichts an der Grenze von einem Monat und in der Regel 1.000 km (OLG Hamm, Beschlüsse vom 10.04.2018 und vom 29.05.2018, Az. 9 U 5/18, Abruf-Nr. 202284). Es ging um einen sehr gut ausgestatteten Porsche Macan, mit einem Neupreis von etwa 92.400 Euro. Der Geschädigte hat es erfolglos mit dem Argument versucht, Edel-Fahrzeuge müssten länger als einfachere Fahrzeuge als neu im Sinne der Neupreisschädigung gelten.

In einem vom LG Schweinfurt entschiedenen Fall hatte der Geschädigte geltend gemacht, er habe das Fahrzeug zwar 40 Tage in Besitz gehabt. Davon sei er jedoch 17 Tage ohne das Auto urlaubsabwesend gewesen. Genutzt habe er den Wagen also nur 23 Tage. Daher könne er ausnahmsweise noch auf Neuwagenbasis abrechnen. Dieser Argumentation ist das Gericht nicht gefolgt (LG Schweinfurt, Urteil vom 03.02.2005, Az. 21 O 959/04, Abruf-Nr. 053033).

Wichtig: Bei Überschreitung von nur einem Tag hat das LG Fulda hingegen die Neupreisschädigung zugesprochen. Das ist wohl als Glückstreffer einzuordnen, darauf bauen würden wir nicht (LG Fulda, Urteil vom 01.03.2006, Az. 4 O 401/05, Abruf-Nr. 061216).

Neupreisschädigung auch für Tageszulassung

Nach der kaufrechtlichen Rechtsprechung ist ein Fahrzeug mit Tageszulassung noch „fabrikneu“, wenn zwischen der Tageszulassung und dem Verkauf nur wenige Tage liegen (BGH, Urteil vom 12.01.2005, Az. VIII ZR 109/04, Abruf-Nr. 050179). Daran hat sich das LG Hannover orientiert, als es einen Neupreisfall hatte, bei dem das verunfallte Fahrzeug vor dem Verkauf an den Geschädigten auf den Händler tageszugelassen war. Das Fahrzeug wurde 13 Tage nach der Tageszulassung an den

Geschädigten verkauft, neun Tage danach ereignete sich der Unfall. Der lag also noch innerhalb des Monats seit der Tageszulassung. Da hat das LG Hannover die Neupreisentschädigung

zugesprochen, allerdings mit der Einschränkung, dass nur der Neupreis eines ebenfalls tageszugelassenen Objekts berücksichtigt wurde (AG Hannover, Urteil vom 19.04.2018, Az. 504 C 7241/17, Abruf-Nr. 201886 i. V. m. LG Hannover, Beschluss vom 15.11.2018, Az. 4 S 23/18, Abruf-Nr. 206338).

Wichtig: Offen bleibt, wie es wäre, wenn sich der Unfall mehr als einen Monat nach der Tageszulassung, aber innerhalb eines Monats seit Erwerb durch den Geschädigten ereignet hätte.

Klar ist wohl: Wenn zwischen der Tageszulassung und dem Verkauf ein längerer Zeitraum liegt, ist die kaufrechtliche Fabrikneuheit dahin. Das Fahrzeug ist dann nur noch neu. Wenn das Fahrzeug mehr als einen Monat nach der Tageszulassung noch immer unverkauft war, scheidet eine Neupreisentschädigung schon aus, weil es beim späteren Verkauf schon kaufrechtlich nicht mehr fabrikneu war.

Wichtig: Dann bleibt noch die Fallgruppe, bei der das Fahrzeug wie im Ausgangsfall nach ein paar Tagen (also fabrikneu) verkauft wurde, der Unfall sich aber erst so spät in dem Monat nach der Besitzumschreibung ereignet, dass mehr als ein Monat nach der Tageszulassung verstrichen ist. Es ist offen, wie die Gerichte hier entscheiden werden. Es spricht aber mehr für als gegen eine Neupreisentschädigung.

Nicht mehr als 1.000 km Laufleistung

Die 1.000 km Laufleistung werden in der Rechtsprechung der Instanzen etwas weniger streng gesehen. Insbesondere, wenn bereits die Überführungsfahrt des Neuwagens bei Werksabholung viele Kilometer mit sich brachte, aber auch bei sonstiger Überschreitung gibt es exemplarische Urteile, die die Neupreisentschädigung auch bei Überschreitung der 1.000 km zusprechen. Dann wird aber in der Regel ein Abschlag auf den Neupreis berechnet, im Fall des LG Fulda in Höhe von 1,5 Prozent pro 1.000 km bei einer Laufleistung von etwas mehr als 1.500 km zum Unfallzeitpunkt. Das LG Fulda hat das kilometergenau berechnet (LG Fulda, Urteil vom 01.03.2006, Az. 4 O 401/05, Abruf-Nr. 061216).

Wichtig: Bei mehr als 1.000 km Laufleistung ist aber Vorsicht geboten, das Fuldaer Urteil mag auch insoweit als „Glückstreffer“ gelten.

Erhebliche Beschädigung

Die Crux ist regelmäßig der „erhebliche“ Schaden. Der BGH verneint ihn, wenn nur Fahrzeugteile betroffen sind, die im Rahmen einer fachgerecht durchgeführten Reparatur spurlos ausgetauscht werden können, und die Funktionstüchtigkeit und Sicherheitseigenschaften des Fahrzeugs, insbesondere die Karosseriesteifigkeit und das Deformationsverhalten nicht beeinträchtigt sind.

Wichtig: Eine erhebliche Beschädigung – so der BGH – werde in aller Regel dann anzunehmen sein, wenn beim Unfall tragende oder sicherheitsrelevante Teile, insbesondere das Fahrzeugchassis, beschädigt wurden und die fachgerechte Instandsetzung nicht völlig unerhebliche Richt- oder Schweißarbeiten am Fahrzeug erfordert. Denn durch derartige Arbeiten wird in erheblicher Weise in das Gefüge des Fahrzeugs eingegriffen.

Dies bedeute allerdings nicht, dass jede Beschädigung an einem nicht abschraubbaren Teil – z. B. Kratzer an der Karosserie – notwendigerweise zu einer Schadensbeseitigung auf Neuwagenbasis

führen würde. Die Gerichte sollten bei der Ausübung ihres Ermessens berücksichtigen, dass sich derartige Beschädigungen mit Hilfe der heutigen Reparatur- und Lackiertechnik häufig in einer Weise beseitigen lassen, die den schadensrechtlichen Charakter der Neuwertigkeit des Fahrzeugs uneingeschränkt wiederherstellt.

Dem folgen die Gerichte sehr konsequent. Eine Neupreisentschädigung im Haftpflichtfall kommt nicht in Betracht, wenn

- an dem beschädigten Fahrzeug keine „tragenden Teile“ beschädigt sind (OLG Hamm, Beschluss vom 13.07.2011, Az. I-13 U 33/11, Abruf-Nr. 120772);
- ein Schaden an der linken Türe und Seitenwand auftritt (LG Chemnitz, Urteil vom 08.04.2011 (Az. 1 O 2232/09, Abruf-Nr. 120252);
- der Stoßfänger oberflächlich beschädigt ist, der hintere linke Kotflügel zu erneuern und das Radhaus instand zu setzen sind (OLG Düsseldorf, Urteil vom 02.03.2009, Az. I-1 U 58/08, Abruf-Nr. 090899).

Insbesondere, wenn aktuell die Neupreisentschädigung wegen langer Liefer- und damit Ausfallzeit zusätzlich teuer wird, ist der Beschädigungsumfang ein Hebel für das Gericht, den Anspruch abzulehnen. Das wird möglicherweise bei Grenzfällen die Sicht auf die Dinge beeinflussen.

Neuwagen muss gekauft sein: Kaufvertrag oder Lieferung?

Angesichts der derzeit immer noch langen Lieferzeiten für manche Neufahrzeuge drängt sich die Frage auf, ob für das Kriterium „Neuwagen kaufen“ die Vorlage des Kaufvertrags ausreicht, oder ob das Fahrzeug bereits auf den Geschädigten zugelassen sein muss.

In der oben bereits zitierten Grundlagenentscheidung des BGH lautet der Leitsatz: „Der Geschädigte, dessen neuer Pkw erheblich beschädigt worden ist, kann den ihm entstandenen Schaden nur dann auf Neuwagenbasis abrechnen, wenn er ein fabrikneues Ersatzfahrzeug gekauft hat.“

Und im Text der Entscheidung heißt es erläuternd: „Die mit dem erhöhten Schadensausgleich einhergehende Anhebung der „Opfergrenze“ des Schädigers ist allein zum Schutz dieses besonderen Interesses des Geschädigten gerechtfertigt. Dies gilt aber nur dann, wenn der Geschädigte im konkreten Einzelfall tatsächlich ein solches Interesse hat und dieses durch den Kauf eines Neufahrzeugs nachweist. Nur dann ist die Zuerkennung einer den Reparaturaufwand übersteigenden und damit an sich unwirtschaftlichen Neupreisentschädigung mit dem Wirtschaftlichkeitsgebot und dem Bereicherungsverbot zu vereinbaren.“

In dem Urteil ging es aber um die Frage, ob die Neupreisentschädigung auch dann beansprucht werden kann, wenn gar kein Neufahrzeug als Ersatz erworben wird, ob die Neupreisspitze also „fiktiv“ abgerechnet werden kann. Denn der Geschädigte hatte auch keine Kaufabsicht vorgetragen.

In einem späteren Urteil hat der BGH ergänzt, es reiche nicht aus, wenn der Geschädigte als Kläger erkläre, er habe den Kauf aus finanziellen Gründen bis zur Klärung zurückgestellt. Allerdings war der Vortrag des Klägers dazu auch sehr dünn, gar „substanzlos“, wie der BGH bemerkte (BGH, Urteil vom 29.09.2020, Az. VI ZR 271/19, Abruf-Nr. 218426).

„Kein Geld“ darf nicht zu „kein Anspruch führen“

In diesem Zusammenhang: In einem Fall mit vom Geschädigten sorgfältig vorgetragenen Details zu seinem finanziellen Unvermögen hat das OLG Stuttgart die Zulässigkeit einer Feststellungsklage damit begründet, dass der Geschädigte ohne diese Möglichkeit rechtlos gestellt wäre. Seine fehlende finanzielle Möglichkeit, einen Ersatzkauf zu finanzieren, könne ihm nicht den Weg zur Möglichkeit der Neuwagenabrechnung abschneiden, zumal die Anschaffung eines Ersatzfahrzeugs auch dadurch

finanziell erschwert wurde, dass der Geschädigte für Beweis Zwecke das Unfallfahrzeug vorhalten musste. Das OLG Stuttgart hat also erkannt: Aushungern darf nicht gehen (OLG Stuttgart, Urteil vom 21.12.2017, Az. 2 U 136/17, Abruf-Nr. 200070).

Zurück zur Kernfrage: Reicht der Kaufvertrag

In den BGH-Entscheidungen ist nie problematisiert worden, ob bereits die Vorlage eines Kaufvertrags ausreicht. Dort ist immer nur von „gekauft“ die Rede. Das ist der Abschluss des Kaufvertrags. Etwas „gekauft“ zu haben, setzt nicht voraus, dass bereits geliefert wurde. Im Gegenteil: Geliefert wird – wann auch immer –, was gekauft wurde.

Damit ist eigentlich alles gesagt. Andererseits jedoch: Wenn das gekaufte Ersatzfahrzeug nicht zur vereinbarten Zeit geliefert wird, kann sich der Käufer u. U. vom Vertrag wieder lösen. Dann hätte der Geschädigte den Neupreis bekommen, ohne dafür ein Neufahrzeug zu kaufen. Auch könnte nach dem Motto „Papier ist geduldig“ getrickt werden.

Wichtig: Doch alles das ändert nichts daran, dass mit Abschluss des Vertrags gekauft ist. Im Zweifel kann vorgerichtlich mit dem Versicherer vereinbart oder bei Gericht beantragt werden, dass die Auszahlung Zug um Zug gegen Vorlage der Zulassungsbescheinigung erfolgt.

Versicherer will Kaufrechnung vom beschädigten Fahrzeug sehen

Dass der Geschädigte dem Versicherer die Kaufrechnung für das ersatzweise erworbene Fahrzeug vorlegen muss, ergibt sich aus der Tatsache, dass der Kaufpreis als Schadenersatz geltend gemacht wird.

Doch immer wieder verlangt der Versicherer auch die Kaufrechnung für das verunfallte Fahrzeug. Dahinter steckt wohl die Idee, mehr als das verunfallte Fahrzeug neu gekostet habe, könne der Geschädigte nicht verlangen. Diese Begrenzung gibt es aber nicht, denn es geht um den Neupreisersatz im Hinblick auf das neu gekaufte, aber nicht um den Kaufpreisersatz für das verunfallte Fahrzeug.

Probleme entstünden dann, wenn der verunfallte Wagen günstiger erworben wurde, als er jetzt am Markt als Ersatz zu bekommen ist. Manchmal konnte das verunfallte Fahrzeug besonders günstig erstanden werden, weil bspw. der Insolvenzverwalter eines in die Knie gegangenen Autohauses schnelle Liquidität oder ein Händler am Jahresende noch einige Einheiten zur Erreichung seines Bonusziels brauchte. Solche Schnäppchen sind beim Ersatzkauf jedoch nicht wiederholbar. Und deshalb kommt es auf den ursprünglichen Kaufpreis nicht an.

Wichtig: Folglich kann die Rechnungsvorlage verweigert werden. Taktisch könnte es dennoch schlau sein, sie vorzulegen. Dann fließt jedenfalls der sich daraus ergebende Betrag, was Liquidität schafft. Den Rest klärt dann das Gericht.

Einfluss von Leasing oder Finanzierung auf Neupreisentschädigung

Bei Leasingfahrzeugen ist zu beachten: Eigentümer des Fahrzeugs ist die Leasinggesellschaft. Da bei der Neupreisvariante nicht repariert wird, ist auf die Leasinggesellschaft abzustellen. Denn die Voraussetzungen des in der Person des Leasingnehmers entstehenden Haftungsschadens liegen nicht vor, wenn der Leasingnehmer nicht reparieren lässt. Neupreis ist dann nur der von der Leasinggesellschaft aufgewendete Betrag für das Ersatzfahrzeug.

Ob die Neupreisrechtsprechung auf Leasingfahrzeuge überhaupt anwendbar ist, ist offen. Es wird in Teilen der Rechtsprechung die Ansicht vertreten, dass gewerblich genutzte Fahrzeuge den

besonderen Schutz nicht genießen. Letztlich muss aber auch der Leasinggeber das Interesse an der Neupreisschädigung haben. Wenn ein passendes Ersatzfahrzeug nicht zeitnah lieferbar ist, sodass innerhalb des laufenden Leasingvertrags nicht einfach das Leasingobjekt ausgetauscht werden kann, wird der Leasinggeber das größere Interesse an der Weiterführung des laufenden Leasingvertrags haben und den Weg der Neupreisschädigung nicht gehen wollen.

Bei finanzierten Fahrzeugen ist das nicht anders.

Wichtig: Immer muss auch im Auge behalten werden, was die vorzeitige Beendigung des Darlehensvertrags oder des Leasingvertrags kostet und ob die Neupreisschädigung vor dem Hintergrund überhaupt attraktiv ist.

Restwert wie immer oder Unfallfahrzeug dem VR andienen?

Die Neupreisschädigung basiert nach früher einhelliger Auffassung nicht ausschließlich auf § 249 BGB, sondern ist letztlich Ausfluss von § 251 Abs. 1 BGB: „Soweit die Herstellung nicht möglich oder zur Entschädigung des Gläubigers nicht genügend ist, hat der Ersatzpflichtige den Gläubiger in Geld zu entschädigen.“

Daraus folgt, dass der Schädiger nicht nur die Differenz aus Wiederbeschaffungs- und Restwert (den der Geschädigte durch die Veräußerung des Fahrzeugs realisiert) erstatten muss, sondern eben den Neupreis des ersatzweise gekauften Fahrzeugs. Weil der Geschädigte aufgrund der Formulierung des § 251 Abs. 1 BGB Anspruch auf den Neupreis hat, muss er das verunfallte Fahrzeug im Wege des Vorteilsausgleichs an den Schädiger herausgeben. Also ist das verunfallte Fahrzeug dem Schädiger zur Verwertung anzubieten.

Beide maßgeblichen BGH-Entscheidungen hängen die Neupreisschädigung jedoch ausweislich der Benennung der relevanten Paragraphen in der Zeile oberhalb des jeweiligen Leitsatzes an § 249 BGB auf. Dann müsste das Restwertthema wie immer behandelt werden. Die frühere scheinbare Gewissheit „Restwert andienen, weil § 251 BGB“ ist also nicht mehr so ganz klar.

PRAXISTIPP: Sicherheitshalber sollte man aber so vorgehen, dass das verunfallte Fahrzeug dem Versicherer zur Verwertung angeboten wird.

Gegenstandswert für die anwaltliche Schadenregulierung

Wie immer ist der Gegenstandswert der Regulierungsbetrag. Das entspricht der ständigen Rechtsprechung des BGH. Folglich hängt es von der Art der Behandlung des verunfallten Fahrzeugs ab, ob der Neupreis oder lediglich der Wiederbeschaffungsaufwand den Kern des Gegenstandswerts bildet.

Ausfallschaden

Ist von vornherein klar, dass der Neuwagen nicht kurzfristig lieferbar sein wird, muss der Ausfallschaden mit einem Interimsfahrzeug abgedeckt werden, das der Geschädigte kauft und zum Zeitpunkt der Lieferung des Neufahrzeugs wieder abstößt. Die Differenz zwischen Einkauf und Verkauf muss der Versicherer erstatten, was sich mittelbar ergibt aus dem BGH-Urteil vom 18.12.2007 (Az. VI ZR 62/07, Abruf-Nr. 080195). Bei kurzfristiger Lieferung kann ein Mietwagen genommen werden.

Quelle: Unfallregulierung effektiv