

# Rundschreiben Nr. 05/2012

Dezember 2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

über folgende Vorgänge dürfen wir Sie informieren:

- 1. Wettbewerbsrechtliches Merkblatt zur Briefkopfgestaltung bzw. zum Internetauftritt**
- 2. BFSK-Richtlinie Beilackierung**
- 3. Kfz-Sachverständigentag des BFSK 2013**
- 4. Verschiedenes**
  - Zeitschrift „Mietwagenrechtkosten 2013“
  - ePaper „*autorechtaktuell.de*“ – Ausgabe 01/2012
  - Aktuelle BFSK-Informationen
- 5. Zum Jahreswechsel**

## 1. BVSK-Richtlinie Beilackierung

Der ATR hat eine Richtlinie zu Fragen der Farbtonangleichung herausgebracht.

Der Sachverständige ist gehalten, im Gutachten in jedem Fall eine Angabe zur Erforderlichkeit oder Nichterforderlichkeit der Farbtonangleichung zu treffen.

Auf die entsprechende BVSK-Information „Farbtonangleichung als Schadenposition in KH- und Kaskofällen“ sowie auf die BVSK-Richtlinie dürfen wir verweisen ([Anlage 1+2](#)).

## 2. Wettbewerbsrechtliches Merkblatt zur Briefkopfgestaltung bzw. zum Internetauftritt

Nachdem wir immer wieder mit Anfragen konfrontiert werden, worauf bei der Gestaltung des Briefkopfes insbesondere aus wettbewerbsrechtlicher Sicht zu achten ist, haben wir die wesentlichen Eckpunkte in dem hier beiliegenden Merkblatt zusammengestellt ([Anlage 3](#)).

## 3. Kfz-Sachverständigentag des BVSK 2013

Am 31. Mai 2013 findet der 28. Kfz-Sachverständigentag des BVSK unter dem Thema „**Mit Sachverstand in die Zukunft – die Schadenwelt im Wandel**“ erneut in Potsdam statt.

Wir freuen uns bereits heute, mit dem Präsidenten des Verkehrsgerichtstages Goslar, Kay Nehm, Prof. Bratzel von der Fachhochschule für Automobilwirtschaft und Prof. Huber von TU Aachen hochkarätige Referenten gewonnen zu haben.

Ein Highlight wird sicher die Vorstellung der neuen Mercedes S-Klasse durch einen Repräsentanten des Hauses Mercedes Benz sein, der zudem Fragen der Fahrzeugelektronik und der Antriebstechnik behandelt.

Das endgültige Programm wird in den nächsten Monaten veröffentlicht.

Wir dürfen Sie herzlich bitten, sich den Termin bereits jetzt vorzumerken.

## 4. Verschiedenes

### ➤ **Zeitschrift „Mietwagenkosten 2013“**

Die bereits mit einem autorechtaktuell.de Newsletter angekündigte Zeitschrift „Mietwagenkosten 2013“ wurde bereits an die Besteller ausgeliefert. Die erste Auflage von 1.000 Exemplaren ist nahezu vergriffen, nur noch einige Restexemplare sind erhältlich.

Soweit noch nicht von den Bestellungen Gebrauch gemacht wurde, bitten wir um kurzfristige Mitteilung, um ggf. eine 2. Auflage in Druck geben zu können. Das entsprechende Bestellformular finden Sie beiliegend ([Anlage 4](#)).

### ➤ **ePaper „autorechtaktuell.de“ – Ausgabe 01/2012**

Die erste ePaper-Ausgabe „autorechtaktuell.de“ wurde mit dem TAK-Newsletter an rund 40.000 Empfänger im November 2012 verteilt und befasst sich schwerpunktmäßig mit dem Thema „**Die Garantie im Fahrzeughandel**“. Bei Interesse können Sie das Heft gern noch einmal per Mail anfordern.

### ➤ **Aktuelle BVSK-Informationen**

Hinweisen dürfen wir auf weitere aktuelle BVSK-Informationen ([Anlage 5-7](#)), die Sie auch gern entsprechend weiterleiten können:

- **Verhalten nach einer Abmahnung**
- **Gutachtenerstellung bedingt höchstpersönliche Inaugenscheinnahme des Fahrzeuges / Schmiergeldzahlungen werden abgelehnt**
- **Gutachtenerstellung unter aktiver Beteiligung von Mitarbeitern des Kfz-Betriebes**

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Elmar Fuchs  
Geschäftsführer

## 5. Zum Jahreswechsel

*Man will kaum glauben, dass sich schon wieder ein Jahr dem Ende zuneigt und doch ist dies nur ein Zeichen dafür, dass wir gar keine Zeit hatten, uns über zu viel Ruhe zu beschweren.*

*Das Sachverständigenwesen blieb in Bewegung und zweifelsfrei kann der BVSK behaupten, dass die Mitglieder des BVSK ein ganz wesentlicher Teil dieses Bewegungsapparates waren.*

*Erneut stehen wir vor großen Herausforderungen. Der Versicherungsmarkt befindet sich in einem Umbruchprozess und die Zeichen im Kfz-Handel und -Handwerk stehen aus vielerlei Gründen auf Sturm.*

*Prinzipiell ist eine derartige Entwicklung nicht neu und trotzdem stellt sie uns erneut vor Herausforderungen.*

*Wir sind sicher, dass wir gemeinsam diese Herausforderungen bestehen werden.*

*Hierfür sollten wir zwischen den Jahren auch etwas Kraft tanken.*

*Im Namen des Vorstandes des BVSK und aller Mitarbeiter der BVSK-Geschäftsstelle wünschen wir Ihnen geruhsame Feiertage und einen guten und gesunden Rutsch ins Jahr 2013.*

*Ing. Harald Brockmann  
Präsident*

*Elmar Fuchs  
Geschäftsführer*



## **BFSK-Information für Kfz-Reparaturbetriebe, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte**

### **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 Kalkulationsknowhow 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 Prüfbericht 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 neben dem erheblichen Demontageaufwand auch weitere Kosten entstehen können.

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 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 ex ante 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.

Eine neue Richtlinie des BVSK berücksichtigt diese Aspekte. Die Richtlinie kann über [info@bvsk.de](mailto:info@bvsk.de) angefordert werden.

---

Eine Information des:

Bundesverbandes der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. – BVSK –  
Menzelstraße 5, 14467 Potsdam, Telefon: 0331/ 23 60 59 -0, Telefax: 0331/ 23 60 59 -10, email: [info@bvsk.de](mailto:info@bvsk.de)



## **Richtlinie des BVSK**

### **Beilackierung**

#### **I. Vorbemerkung**

Entwicklungen im Bereich der Coloristik, der Farbtonherstellung und der Lackiertechnik führen zunehmend im Bereich der Reparaturlackierung zu Schwierigkeiten den gewählten Farbton so zu treffen, dass für das menschliche Auge ein Farbtonunterschied zwischen dem instandgesetzten Teil und angrenzenden Bauteilen nicht erkennbar ist. Die Thematik ist in Fachkreisen hinreichend bekannt. Bereits 2008 wurde beispielsweise im Allianz Zentrum für Technik AZT auf die Problematik hingewiesen. Das AZT empfiehlt, die Entscheidung über die Erforderlichkeit einer Beilackierung angrenzender Teile durch den, die Reparatur ausführenden Lackierer im Einzelfall treffen zu lassen.

Das diesbezügliche Merkblatt des AZT ist aus Sicht des Kfz-Sachverständigen, der die erforderlichen Reparaturkosten einschließlich der Lackierkosten aus der so genannten ex ante Sicht zu ermitteln hat, nicht praxisgerecht.

Circa 40% der Unfallschäden werden fiktiv gemäß § 249 Abs. 2, Satz 1 abgerechnet. Der Geschädigte ist jedoch frei in seiner Entscheidung, konkret oder fiktiv abzurechnen. Ein Nachteil aus der Wahl des Abrechnungsweges darf ihm nicht entstehen.

Das Gutachten hat die voraussichtlichen Instandsetzungskosten möglichst exakt zu ermitteln. Ein Schadengutachten wäre daher unvollständig und damit fehlerhaft, wenn es keine Aussage zu einer ggf. notwendigen Farbtonangleichung enthalten würde.

Der Verweis auf den Lackierfachmann im Lackierbetrieb hilft nicht weiter. Der Lackierfachmann ist vielmehr gefragt, wenn sich im Rahmen der konkreten Reparaturdurchführung herausstellen sollte, dass abweichend von der Prognose des

Sachverständigen eine Beilackierung konkret nicht erforderlich ist oder abweichend von den Feststellungen des Sachverständigen die Beilackierung doch erforderlich sein sollte.

Der BVSK ist der Auffassung, dass der mit der Schadenfeststellung befasste Sachverständige die Thematik der Farbtonangleichung behandeln muss. Weder kann heute davon gesprochen werden, dass eine Farbtonangleichung immer erforderlich ist, noch dass sie nie erforderlich sei oder sich nur auf bestimmte Lacktöne beschränken würde.

Nicht zuletzt die Lackiertechnik hat erhebliche Fortschritte gemacht mit der Folge, dass in vielen Fällen durch eine Beilackierung im beschädigten Teil selbst oder auch durch die Möglichkeit durch Fertigung von Farbmusterblechen ein Farbton so getroffen werden kann, dass für das menschliche Auge ein Farbtonunterschied nicht mehr wahrnehmbar ist.

Bei der Bewertung dieser Frage hat der Sachverständige die technischen Möglichkeiten eines qualifizierten Lackierfachbetriebes zu berücksichtigen. Abweichend von der bisherigen Richtlinie des AZT hat der Sachverständige eine Aussage des Lackierfachbetriebes, dass eine Farbtonangleichung unvermeidlich ist, zu würdigen.

Er hat sich insbesondere mit dem Farbton, mit dem Schadenbild, dem Lack selbst, dem Alter des Fahrzeuges und weiteren Randfaktoren auseinander zu setzen.

Aufbauend hierauf hat dann im Gutachten eine Aussage zur Erforderlichkeit der Farbtonangleichung zu erfolgen.

## **II. Schadenaufnahme**

Im Rahmen der Schadenaufnahme nimmt der Sachverständige das Kraftfahrzeug nach einem Unfallereignis in Bezug auf die Lackierung in einem vorhandenen Ist-Zustand persönlich in Augenschein. Im Rahmen dieser persönlichen Inaugenscheinnahme ist es Aufgabe des technischen Sachverständigen zum einen durch den Einsatz eines Schichtdickenmessgerätes die vorhandene Lackschichtstärke zu prüfen und festzuhalten, darüber hinaus ist es Aufgabe des Sachverständigen, bei dieser Inaugenscheinnahme durch optische Prüfung zu untersuchen, ob zwischen den Bauteilen am Fahrzeug zum Zeitpunkt



der Besichtigung eine Farbtonabweichung besteht. Eine vorhandene oder nicht vorhandene Farbtonabweichung von Bauteilen ist im Gutachten zu dokumentieren.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass der Sachverständige die Besichtigungsbedingungen, die zum Zeitpunkt seiner persönlichen Inaugenscheinnahme des Kraftfahrzeuges herrschten, festhält, das heißt, ob die Lackierung bei Tageslicht, bei Kunstlicht, in feuchten oder verschmutzten Zustand in Augenschein genommen wurde.

Weiterhin ist bei der Festlegung, ob an angrenzenden Bauteilen eine Lackierung zum Zwecke der Farbtonangleichung erforderlich ist, die Lage des Schadenbildes am betroffenen Bauteil zu betrachten. Zu beachten ist, ob das Bauteil ersetzt oder instand gesetzt wird und ob das angrenzende Bauteil in der gleichen Ebene zu dem betroffenen Bauteil liegt, ob Sicken und Kanten und Spalten vorhanden sind, die das zu lackierende Bauteil von dem angrenzenden Bauteil abgrenzen.

Weiterhin ist bei der Beurteilung, ob eine Farbangleichung erforderlich ist, das Alter des Fahrzeuges und das Alter der Lackierung, soweit abschätzbar, bei der Frage, ob ein Farbangleich erforderlich ist, mit einzubeziehen. Darüber hinaus hat der Sachverständige mit einzubeziehen, dass Farbtonabweichungen bereits durch den Einsatz von unterschiedlichen Lieferanten im Herstellerwerk, unterschiedlichen Lackierstraßen und unterschiedlichen Lackchargen auftreten können.

Zu berücksichtigen ist auch, dass in der Reparaturlackierung andere Bedingungen herrschen als im Herstellungsprozess des Fahrzeuges.

Auch sind im Reparaturprozess unterschiedliche Lackierer mit unterschiedlichen Fähigkeiten beteiligt, so dass all dies durch den Sachverständigen bei der Beurteilung der Frage, ob eine Farbangleichung erforderlich ist oder nicht, mit heranzuziehen ist.

Kommt der Sachverständige zu dem Ergebnis, dass eine Farbangleichung zunächst nicht erforderlich ist und stellt sich im Rahmen des Reparaturprozesses heraus, dass eine Farbangleichung erforderlich wird, ist es Aufgabe des Lackierers sich mit dem Sachverständigen in Verbindung zu setzen, um die Erforderlichkeit einer Beilackierung zu dokumentieren.

### III. Textliche Hinweise

Der Sachverständige hat Stellung zu nehmen zur Erforderlichkeit einer Farbtonangleichung, wobei der Sachverständige diese Frage zu beantworten hat sowohl in Fällen, in denen die Farbtonangleichung angrenzender Teile geboten ist, als auch in Fällen, in denen dies nicht erforderlich ist.

Zu den aufgeworfenen Fragestellungen hat der Sachverständige individuell Stellung zu nehmen. Als Grundlage können die nachfolgenden Textbausteine verwendet werden.

#### I. Beilackierung erforderlich

*Aufgrund des Schadenbildes ist es unter Berücksichtigung des in Rede stehenden Farbtones im Regelfall nicht möglich, im Rahmen der Instandsetzung und Lackierung den Farbton so zu treffen, dass ein Farbtonunterschied bei Betrachtung angrenzender Teile nicht gegeben ist.*

*Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Farbtonangleichung eine Beilackierung der angrenzenden Teile kalkuliert.*

#### II. Beilackierung nicht erforderlich

*Aufgrund des Schadenbildes ist eine Beilackierung angrenzender Teile nicht erforderlich.*

*Auch in Anbetracht des Farbtones sowie insbesondere unter Berücksichtigung des konkreten Schadenbildes ist es möglich, die Lackierung so durchzuführen, dass ein evtl. Farbtonunterschied nicht mehr wahrnehmbar ist.*

Erstellt im November 2012

# **Wettbewerbsrechtliches Merkblatt zur Briefkopfgestaltung bzw. zum Internetauftritt**

Im Falle einer Verletzung der Vorschriften des Gesetzes gegen unlauteren Wettbewerb (UWG) und anderer wettbewerbsbezogener Gesetze entsteht ein sogenannter Unterlassungsanspruch gegen den Rechtsverletzer. Es handelt sich um einen gesetzlichen Anspruch, der mit einer Klage oder auch einem Antrag auf einstweilige Verfügung vor Gericht geltend gemacht werden kann.

**Daher ist es wichtig und sinnvoll darauf zu achten, dass Briefkopf und Internetauftritt keine wettbewerbswidrigen Inhalte aufweisen und daher bereits keine Angriffsflächen für etwaige Abmahnungen geboten werden.**

## **1. Briefkopfgestaltung**

Um einen Verstoß gegen das Irreführungsverbot gem. § 5 Abs. 1 Nr. 3 UWG zu vermeiden, empfiehlt es sich, die folgenden Grundsätze zu beachten:

- ▶ Bei der **Werbung mit „Anerkannter Sachverständiger“** oder **„geprüfter Sachverständiger“** muss stets darauf hingewiesen werden, durch wen die Anerkennung/Prüfung vollzogen wurde.
- ▶ Bei **Werbung mit einer Zertifizierung** muss angegeben werden, um welche Zertifizierung im Rahmen welcher Norm es sich handelt (z.B. DIN EN/ISO 9.001:2000 oder DIN EN ISO/IEC) und welche Zertifizierungsstelle verantwortlich ist. Die Zertifizierungsstelle muss über die erforderliche sachliche Qualifikation, Unabhängigkeit und Objektivität verfügen sowie garantieren, dass der einzelne Sachverständige eine überdurchschnittliche Qualifikation aufweist und diese Qualifikation in einer Prüfung vor einer dafür kompetenten Stelle mit Erfolg unter Beweis gestellt hat.
- ▶ Wird mit einer **öffentlichen Bestellung und Vereidigung** geworben, muss die Bestellungskörperschaft sowie der Bestellungstenor angegeben werden
- ▶ **Konkrete Angabe des Sachgebiets**: Die Angabe des Sachgebietstenors „für Kraftfahrzeuge“ ist beispielsweise irreführend, da es einen solchen Generalisten nicht gibt. Das Sachgebiet muss konkret angegeben werden; zulässig sind Bezeichnungen über uneingeschränkt fundiertes Fach- und Erfahrungswissen in Teilbereichen – wie z.B. „Sachverständiger für Kraftfahrzeugschäden und -bewertung“, „Sachverständiger für Unfallanalyse“, Sachverständiger für Lackschäden“, „Sachverständiger für kraftfahrzeugtechnische Untersuchungen“, „Sachverständiger für Oldtimerbewertung“, „Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle“, „Sachverständiger für Karosserie-, Fahrzeug- und Wohnwagenbau“.
- ▶ Sofern **mehrere Sachverständige gemeinsam werblich** auftreten, muss ersichtlich sein, welcher Sachverständige jeweils für welche Sachgebiete zertifiziert bzw. geprüft ist bzw.

welche Mitgliedschaften für welchen Sachverständigen bestehen. Die konkrete Darstellung kann mit Sternchen (z.B. \* Mitglied im BFSK, \*\* Mitglied im ZAK, \*\*\* ADAC-Vertragssachverständiger etc.) oder auch mit der konkreten Angabe der Qualifikation/ Mitgliedschaft in Klammern neben dem Namen erfolgen.

- ▶ Sofern mit einer **Mitgliedschaft im BFSK** geworben wird, muss – falls Personenmehrheit besteht – klargestellt werden, welcher Sachverständige Mitglied ist.
- ▶ Werbung für Sachverständigentätigkeit darf nicht mit der Werbung für die Ausübung einer sonstigen gewerblichen Tätigkeit rund ums Auto (z.B. Kfz-Werkstatt, Abschleppunternehmen) oder der Ausübung eines sonstigen Gewerbes/ Handwerks verknüpft werden.
- ▶ Trennungsgebot: Es ist auf die ausreichende werbliche Trennung von staatsentlastenden, hoheitlichen Tätigkeiten (HU-/ AU-Abnahme) sowie privatrechtlicher Tätigkeit (z.B. Schadengutachten) zu achten. Empfehlenswert ist beispielsweise ein vertikaler dick gedruckter Trennstrich zwischen privatrechtlicher und hoheitlicher Tätigkeit.
- ▶ Die Werbung für freiwirtschaftliche Sachverständigenleistung (z.B. Sachverständigen-Dienstleistungen, Schaden-Gutachten, Kfz-Bewertungen) darf nicht beispielsweise unter Abbildung einer HU-/ AU-Plakette, ohne klar erkennbare räumliche Trennung (andere Farbgebung, Doppel-Trennstrich im Dickdruck o.ä.) mit der Werbung für staatsentlastenden Tätigkeiten (z.B. „HU-/ AU-Abnahmen) verknüpft werden; hier ist das sogenannte **Trennungsgebot** zu beachten.
- ▶ Werbung für das Erbringen von Rechtsdienstleistungen mit wort- und inhaltsgleichen Hinweisen wie: „Unfallkomplett-Abwicklung“ oder „komplette Unfallschadenabwicklung“ ist ebenfalls unzulässig. Empfehlenswert sind stattdessen Formulierungen wie „Hilfe bei der Unfallschadenabwicklung“, „Wir helfen Ihnen bei der Abwicklung des Unfallschadens“ oder „Wir unterstützen Sie bei der Schadenabwicklung“.
- ▶ Die werbliche Verknüpfung von Zahlungsverprechen (gleich welcher Art) mit der Vermittlung/ Beauftragung/ Erstellung eines Gutachtens im Sinne einer – wenn auch verdeckten – Provisionszahlung ist ebenfalls wettbewerbsrechtlich angreifbar und kann ein gerichtliches Verbot nach sich ziehen
- ▶ Werbung mit Formulierungen wie „rechtssichere“ Gutachtenerstellung verstößt gegen das Irreführungsverbot, da Gutachten rechtlich immer auch angreifbar sind.
- ▶ Leisten Mitarbeiter eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen Hilfsdienste, so müssen diese wahrheitsgemäß bezeichnet werden und ein entsprechender Hinweis muss klar und deutlich auf der ersten Seite des Gutachtens erfolgen. Formulierungsvorschlag: „Die Fahrzeugbesichtigung erfolgte durch den Kfz-Sachverständigen XY. ... Der unterzeichnende Sachverständige hat die Feststellungen einer formalen und inhaltlichen Prüfung unterzogen. ... Unterschrift“



## 2. Internetauftritt/ Impressum

Ein unvollständiges Impressum kann bei Unternehmenswebseiten eine Wettbewerbsverletzung darstellen, welche bei der Konkurrenz Unterlassungsansprüche auslösen und im Wege der Abmahnung geltend gemacht werden können.

Daher empfehlen wir die Beachtung der folgenden Informationspflichten im Impressum:

- ▶ Name und Anschrift bzw. Firmenname unter Angabe der Rechtsform und ladungsfähige Anschrift der Hauptniederlassung
- ▶ Vertretungsberechtigter – sofern es sich um eine Firma (juristische Person) handelt
- ▶ Kontaktinformation (Telefonnummer, E-Mailadresse oder elektronische Anfragemaske)
- ▶ das Handelsregister, in das sie eingetragen sind, und die entsprechende Registernummer
- ▶ in Fällen, in denen sie eine Umsatzsteueridentifikationsnummer nach § 27a des Umsatzsteuergesetzes oder eine Wirtschafts-Identifikationsnummer nach § 139c der Abgabenordnung besitzen, die Angabe dieser Nummer

### **Achtung: zusätzliche Informationspflichten für öffentlich bestellte Sachverständige:**

- ▶ Name und Anschrift der Zertifizierungsstelle bzw. der Bestellungskörperschaft (sofern zutreffend), des BFSK e.V.
- ▶ Namen und Anschrift der Vermögensschadenhaftpflichtversicherung

Wir weisen rein vorsorglich darauf hin, dass möglicherweise nicht alle denkbaren Fallgestaltungen hier abgedeckt werden konnten, da sich im Einzelfall weitergehende Informationspflichten mit unterschiedlichen Rechtsfolgen ergeben können

Für weitere Fragen zu diesem Thema stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

# Mietwagenrecht aktuell

## MIETWAGENKOSTEN 2013

### Rechtsprechung, Berechnungshilfen und Prüfungshinweise

Als Rechtsanwalt oder als Mitarbeiter in Autovermietungen/Autohäusern und ggf. auch als Kfz-Sachverständiger müssen Sie mit den speziellen Fragen im Zusammenhang mit der Problematik von Mietwagenkosten bei der Unfallschadenabwicklung vertraut sein.

In diesem Werk erfahren Sie alles Wissenswerte zur Abwicklung von Mietwagenkosten.

Auf der Grundlage der einschlägigen Rechtsprechung führen Sie die Autoren durch die Fallstricke bei den einzelnen Regulierungsproblemen und der Abwicklung mit Haftpflichtversicherungen. Sie erhalten praxisgerechte Argumentationshilfen, die die Schadenabwicklung optimieren und rechtsicher gestalten.

Berücksichtigt wird hierbei insbesondere die wichtigste ober- und unterinstanzliche Rechtsprechung seit 2011.

Musterklage, Musterschreiben und Musterabtretung sind auf dem neuesten Stand.

#### IHRE VORTEILE

- Hoher Praxisbezug – wichtige Entscheidungen in komprimierter Form
- Höchste Aktualität: Rechtsprechung, u.a. des BGH – Stand: 01.01.2013
- Mit praxisgerechten und sofort verwendbaren Schriftsatz und Klagemustern
- Sachverständigengutachten zum Beweis der Angemessenheit von Mietwagenkosten
- Abtretung von Mietwagenkosten an das Mietwagenunternehmen (aktuelle BGH-Urteile)
- Streitverkündung gegenüber dem Mietwagenunternehmen
- Berechnungshilfen, Musterformulierungen für die gerichtliche und außergerichtliche Praxis, Musterklage

#### INHALT

- Rechtsprechung zur Erforderlichkeit und Angemessenheit von Mietwagenkosten
- Schwacke-Liste-, Automietpreisspiegel und/oder Fraunhofer-Liste
- Haftungsbefreiungskosten



DIN A4, Drahtheftung, ca. 88 Seiten, Sonderpreis 12,50 € für BVSK-Mitglieder und autorechtaktuell.de-Partner

#### Autoreninfo:

Die Rechtsanwälte Armin Medek, Jochen Pamer und Elmar Fuchs befassen sich in ihrer Praxis nahezu ausschließlich mit dem Verkehrs- und Autorecht. Sie haben bereits zahlreiche Veröffentlichungen vorgelegt, sind bundesweit als Referenten zu verkehrsrechtlichen Themen tätig und betreiben die Datenbank autorechtaktuell.de.



## Bestellschein

autorechtaktuell.de GmbH & Co. KG  
Menzelstraße 5  
14467 Potsdam

Wir bestellen \_\_\_ Exemplare „Mietwagenrecht aktuell“

**Sonderpreis: 12,50 Euro**

(für BVS-K-Mitglieder und autorechtaktuell.de-Partner)

**Normalpreis: 20,00 Euro**

Alle Preise zzgl. 19% MwSt., Porto/Versand

### Absender:

\_\_\_\_\_  
Firma

\_\_\_\_\_  
Name, Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße, Nr.

\_\_\_\_\_  
PLZ, Ort

\_\_\_\_\_  
Telefon

\_\_\_\_\_  
Telefax

\_\_\_\_\_  
E-Mail

\_\_\_\_\_  
X

\_\_\_\_\_  
Datum, Unterschrift



- per Fax an 0331 - 24 34 10 40  
- per Fensterumschlag

## **BFSK-Information für Kfz-Reparaturbetriebe, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte**

### **Verhalten nach einer Abmahnung**

Es kann davon ausgegangen werden, dass auch in Zukunft klassische Abmahnfelder, die beispielsweise das Rechtsdienstleistungsgesetz, die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV), die Reifenkennzeichnungsverordnung oder auch die Verpflichtungen, die sich aus dem Telemediengesetz ergeben, gegeben sind. In vielen Fällen, dürfte es sinnvoller sein, die gewünschte strafbewehrte Unterlassungserklärung nicht abzugeben, sondern einen Rechtsstreit zu führen, der zwar in der Regel mit einer Entscheidung des Gerichts zulasten des abgemahnten Betriebes enden wird, allerdings ist das Risiko, bei erneuten Verstoß eine Vertragsstrafe zahlen zu müssen, deutlich reduziert.

Wird dennoch eine Unterlassungserklärung abgegeben, sollte in jedem Fall sichergestellt sein, dass der festgestellte Verstoß nicht nochmals auftaucht. So ist insbesondere darauf zu achten, dass nicht nur in abgemahnten Printprodukten, sondern auch im Internet der Verstoß künftig ausgeschlossen ist. Wird beispielsweise eine Verletzung der Impressumspflicht im Internet abgemahnt, muss sichergestellt sein, dass das Impressum auch bei anderen Dienstleistern, die das Impressum des Autohauses hinterlegt haben, geändert wird. In der Regel bezieht sich die Unterlassungserklärung auf den Gesamtbetrieb, d.h. es muss sichergestellt sein, dass auch in allen Filialbetrieben künftig ohne Rechtsverstoß in diesem Bereich gehandelt wird.

Kommt es trotz aller Vorsichtsmaßnahmen erneut zu einem Verstoß, wird grundsätzlich eine Vertragsstrafe fällig. Händler, die bei einem erneuten Verstoß gegen die Pkw-EnVKV auf die Vertragsstrafe in Anspruch genommen werden, sollten die Sache jedoch genau prüfen oder prüfen lassen. Nur wenn genau der gleiche Verstoß wie beim ersten Mal begangen wurde, ist die Vertragsstrafe auf jeden Fall fällig. Wenn es sich um einen anders gearteten Verstoß handelt, muss nach einer aktuellen Entscheidung des OLG Düsseldorf zumindest genauer nachgefragt werden (Beschluss vom 22.05.2012, AZ: I-20 U 78/12). Leider gibt es auch Entscheidungen, die die Sache anders sehen. Zu nennen ist hier vor allem eine Entscheidung des OLG Naumburg (Urteil vom 08.03.2011, AZ: 9 U 144/11).

Häufig wird in der Unterlassungserklärung lediglich von einer Vertragsstrafe gesprochen, die nach billigem Ermessen festgelegt wird und über deren Höhe im Zweifel das zuständige Gericht entscheiden soll. Unter Bezugnahme auf diese Klausel werden regelmäßig mindestens 5.000,00 € Vertragsstrafe gefordert.

Insbesondere wenn es sich um einen Verstoß im sogenannten Bagatellbereich handelt, lohnt es sich, über die Höhe der Vertragsstrafe – gegebenenfalls auch streitig – zu verhandeln, da gerade bei Bagatellverstößen eine Vertragsstrafe im Bereich von 1.000,00 € bis 1.500,00 € angemessen erscheint.

Sollte sich nach Unterzeichnung einer Unterlassungserklärung herausstellen, dass es sich bei der Abmahnung um eine sogenannte sittenwidrige Serienabmahnung gehandelt hat, sollte die Abgabe der Unterlassungserklärung sofort angefochten werden und parallel hierzu der Vertrag über das Vertragsstrafeversprechen fristlos gekündigt werden.

Anhaltspunkte für eine sittenwidrige Abmahnung sind beispielsweise das Auftreten eines Unternehmens oder eines Anwaltes mit vorgefertigten Texten in einer Vielzahl gleichgelagerter Fälle. Informationen hierzu kann man über die örtlichen Innungen, den ZDK oder den BFSK erhalten.

---

Eine Information des:

Bundesverbandes der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. – BFSK –  
Menzelstraße 5, 14467 Potsdam, Telefon: 0331/ 23 60 59 -0, Telefax: 0331/ 23 60 59 -10, email: [info@bfsk.de](mailto:info@bfsk.de)



## **BFSK-Information für Kfz-Reparaturbetriebe, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte**

### **Gutachtenerstellung bedingt höchstpersönliche Inaugenscheinnahme des Fahrzeuges / Schmiergeldzahlungen werden abgelehnt**

Der BFSK unterstützt derzeit Verfahren, die sich mit den rechtlichen Grundlagen anspruchsvoller Sachverständigentätigkeit befassen.

Dabei wird in den Verfahren immer wieder darauf hingewiesen, dass die offensichtliche Verknüpfung bestimmter Tätigkeiten in der Werkstatt bzw. Tätigkeiten des Kfz-Reparaturbetriebes mit Gutachtenerstellung einerseits die Unabhängigkeit des Sachverständigen gefährden kann, andererseits in Verbindung mit Provisionszahlungen sogar Straftatbestände erfüllt sein können.

Aus Sicht des BFSK ist es völlig indiskutabel, dass sich Sachverständige bereit erklären, nur auf der Grundlage von Lichtbildern oder Kameraaufzeichnungen, die die Werkstatt vom Schaden gemacht hat, Gutachten zu erstellen.

Um diesen Kampf, der letztlich die Grundlagen korrekter Sachverständigentätigkeit betrifft, erfolgreich bestreiten zu können, bedarf es der Unterstützung der Kfz-Reparaturbetriebe, der Anwaltschaft, aber insbesondere auch der regulierungspflichtigen Versicherer, die nur aufgefordert werden können, derartige Produkte, die sich völlig zu Unrecht mit dem Begriff des Gutachtens tarnen, nicht zur Grundlage einer Regulierung zu machen.

So hat beispielsweise ein norddeutscher Versicherer konsequent die Begleichung eines Honorars einer Firma abgelehnt, die unter dem Namen **Live Expert** sogenannte Gutachten fertigt, die mithilfe eines Kamerasystems durch aktive Tätigkeit der Werkstatt erstellt werden.

In einem weiteren Verfahren vor dem Landgericht Karlsruhe hat sich die Firma **expertiseo** (AZ: 13 O 77/12 KfH I) verpflichtet, es zu unterlassen, im Geschäftsverkehr mit folgenden Aussagen wörtlich und/oder sinngemäß zu werben und/oder werben zu lassen:

- a) „perfekte Schadenregulierung“;
- b) „komplette Schadenbearbeitung in Kooperation mit Frau Rechtsanwältin xyz“;
- c) „Das Sachverständigen-Honorar muss von der regulierenden Versicherung vollständig ausgeglichen werden“;
- d) „Der Kunde würde mit der angebotenen praxisorientierten Gutachten-Software zum autorisierten Sachverständigen“;
- e) „...juristisch einwandfreie Gutachtentexte...“ und/oder „... juristisch einwandfreie Gutachten“;

f) im Geschäftsverkehr die Werbung für Sachverständigentätigkeit mit dem Vertrieb von „Software zur Erstellung von Gutachten“ werblich ohne hinreichende Trennung zu verknüpfen. Der Beklagte wird dazu insbesondere die Angebote für Sachverständigenleistung und für die Sachverständigensoftware dergestalt trennen, dass unter dem Begriff „expertise“ nur eine der beiden Leistungen noch angeboten und die andere unter anderem Namen offeriert wird.

In einem Verfahren vor dem Landgericht Gießen gegen die Firma **123Gutachten** hat das Gericht in der mündlichen Verhandlung deutlich gemacht, dass die Zahlung von Geldbeträgen an Kfz-Reparaturbetriebe selbst dann unzulässig ist, wenn diese Kfz-Betriebe im Rahmen der Gutachtenerstellung bestimmte Leistungen erbringen, soweit nicht der Geschädigte selbst ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass die von ihm beauftragte Werkstatt Gelder im Rahmen der Gutachtenerstellung erhält.

Eine endgültige Entscheidung in diesem Verfahren wird für Ende Januar 2013 erwartet.

Zweifelsfrei gibt es häufig auch Auseinandersetzungen zwischen Versicherungen und Kfz-Sachverständigen insbesondere über die Höhe des Sachverständigenhonorars, aber vereinzelt auch über sogenannte Arbeitsanweisungen bei der Gutachtenerstellung. Hier handelt es sich um unterschiedliche Auffassungen, die zum einen offen zu diskutieren sind, die aber zum anderen an der grundsätzlichen Funktion des Sachverständigen nichts ändern.

**Der Sachverständige ist dazu da, frei von Weisungen Dritter einen Sachverhalt technisch festzustellen, um den Parteien eines Unfallereignisses die Möglichkeit zu geben, sachgerechte Entscheidungen im Rahmen der Regulierung des Schadens zu treffen.** So wird der Geschädigte in die Lage versetzt, auf der Grundlage des Gutachtens eine Entscheidung über konkrete oder fiktive Abrechnung zu treffen, er kennt den beabsichtigten Reparaturweg und er kann davon ausgehen, dass notwendige Beweismittel gesichert wurden.

Auch der regulierungspflichtige Versicherer kann bei Vorlage eines Gutachtens davon ausgehen, dass letztlich nur der unfallbedingt entstandene Schaden erstattet wird.

Diese grundlegende Funktion des Gutachtens wird gefährdet, wenn offensichtliche Abhängigkeiten zwischen einzelnen Beteiligten bestehen oder auch für den Fall, dass der Sachverständige selbst das streitgegenständliche Objekt noch nicht mal mehr selbst in Augenschein nimmt.

Vor diesem Hintergrund haben die laufenden Verfahren Bedeutung weit über den Einzelfall hinaus.

---

Eine Information des:

Bundesverbandes der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. – BvSK –  
Menzelstraße 5, 14467 Potsdam, Telefon: 0331/ 23 60 59 -0, Telefax: 0331/ 23 60 59 -10, email: [info@bvsk.de](mailto:info@bvsk.de)

# BFSK-Information für Kfz-Reparaturbetriebe

## Gutachtenerstellung unter aktiver Beteiligung von Mitarbeitern des Kfz-Betriebes

Die Anforderungen, die von geschädigten Autofahrern, Gerichten und Versicherungen an die Erstellung von Schadengutachten gestellt werden, sind in den letzten Jahren deutlich angestiegen. Aufgrund der immer komplexer werdenden Fahrzeugtechnik und aufgrund zunehmender Verpflichtungen des Kfz-Sachverständigen, die aktuelle Rechtsprechung zu Fragen der Unfallschadenregulierung bei der Gutachtenerstellung zu beachten, kann nur dringend davor gewarnt werden, sich ohne entsprechende Ausbildung als Kfz-Sachverständiger zu betätigen. Die Ausbildung zum Kfz-Sachverständigen zieht sich beispielsweise bei den Sachverständigen des BFSK oder den Sachverständigen von DEKRA und TÜV sowie den Sachverständigen der Versicherer zum Teil über mehrere Jahre hin und ist stets verbunden mit der Verpflichtung, regelmäßig Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen wahrzunehmen.

Nach wie vor sind allerdings „Institute“ am Markt tätig, die Interessenten versprechen, sie in wenigen Tagen zum Sachverständigen ausbilden zu können. Derartige Schnellausbilder, die vor allen Dingen angestellte Kfz-Meister oder Inhaber von Kfz-Werkstätten ansprechen, gelten übereinstimmend als die *schwarzen Schafe* der Branche, vor denen nur eindringlich gewarnt werden kann.

Die Risiken, denen sich mangelhaft qualifizierte Sachverständige durch fehlerhafte Begutachtung von Verkehrsunfallschäden aussetzen, sind enorm. Schadensersatzansprüche, die in Millionenhöhe gehen können, können die Existenz gefährden. **Wird beispielsweise die Beschädigung eines sicherheitsrelevanten Teiles nicht erkannt und kommt es infolgedessen später zu einem Verkehrsunfall, haftet der Kfz-Sachverständige.**

Viele Versicherer sind zwischenzeitlich dazu übergegangen, Gutachten entweder durch eigene Sachverständige oder durch qualifizierte fremde Sachverständige umfassend zu prüfen. Stellt sich hierbei heraus, dass Gutachten fehlerhaft sind, kann es zu erheblichen Verzögerungen bei der Regulierung kommen.

Da häufig in Verbindung mit den sogenannten Schnellausbildern Kfz-Sachverständige zugleich auch in Autohäusern tätig sind, die den Schaden dann reparieren sollen, besteht die naheliegende Gefahr einer Rufschädigung sowohl für den Sachverständigen wie auch für den gesamten Kfz-Reparaturbetrieb. Nicht zuletzt das Vertrauen des Autofahrers in seinen Kfz-Reparaturbetrieb wird durch derartige Verhaltensweisen erschüttert.

Jedem Kfz-Betrieb kann daher nur geraten werden, insbesondere im Haftpflichtschaden die Begutachtung unfallgeschädigter Fahrzeuge ausschließlich qualifizierten und unabhängigen Sachverständigen zu überlassen. Dies stärkt das Vertrauen des Kunden in den eigenen Betrieb und dies sichert auch eine problemlose Zusammenarbeit zwischen Kfz-Betrieb und Versicherung.

Das Thema Qualitätssicherung bei der Schadenfeststellung hat bei nahezu allen großen Versicherungen höchste Priorität. Jeder Kfz-Betrieb ist gut beraten, sein Ansehen nicht durch eigene im Schnellverfahren ausgebildete Kfz-Sachverständige zu beschädigen. Darüber hinaus sollte jeder auch überlegen, ob es sinnvoll ist, Beträge, die leicht bis 4.000,00 € gehen, für mehr oder weniger bessere Wochenendkurse auszugeben, statt in fundierte Fort- und Weiterbildung zu investieren.

Verstärkt werden auch in den letzten Monaten Kfz-Betriebe von Dienstleistern angesprochen, die den Kfz-Betrieb gewinnen wollen, mit Hilfe von Kameraaufnahmen oder digitalen Lichtbildern Unterstützung bei der Erstellung von Schadengutachten zu leisten. Diese Unternehmen versprechen

scheinbar hohe Profite, wenn der Reparaturbetrieb sich bereit erklärt, mittels einer Videokamera oder einer Digitalkamera Unfallfahrzeuge aufzunehmen, um dem Dienstleister zu ermöglichen, auf dieser Grundlage ein Schadengutachten zu erstellen.

Hierfür werden dem Reparaturbetrieb zum Teil ganz erhebliche Rückvergütungen versprochen.

Selten wird allerdings auf die hiermit verbundenen rechtlichen Probleme aufmerksam gemacht.

So geht die Rechtsprechung zu Recht davon aus, dass der Kfz-Sachverständige seine Tätigkeit unabhängig und frei von Weisungen Dritter durchführt. Eine Verknüpfung der Schadenfeststellung mit der Schadenbehebung ist ausdrücklich nicht vorgesehen.

Der Sachverständige ist zudem verpflichtet, seine Gutachten höchstpersönlich zu erstellen und er muss auch selbst das Fahrzeug im beschädigten Zustand in Augenschein nehmen. Diese Verpflichtung kann nicht ersetzt werden durch ein noch so ausgeklügeltes Kamerasystem.

Das Entgelt, das dem Kfz-Betrieb für seine Tätigkeit versprochen wird, ist möglicherweise eine unlautere Zahlung. Zum Teil wird die Auffassung vertreten, dass es sich hier um eine verdeckte Schmiergeldzahlung handelt. Es ist zudem höchst umstritten, ob der Sachverständige, der sich auf derartige Kamerasysteme beruft, überhaupt einen Honoraranspruch hat.

Weitaus gravierender jedoch ist die Gefahr, dass der gute Ruf des Kfz-Betriebes Schaden nimmt. Häufig fällt es dem regulierungspflichtigen Versicherer gar nicht auf, dass das Gutachten tatsächlich nicht durch den Sachverständigen, sondern mit Hilfe eines Kamerasystems erstellt wurde. Erfahren jedoch Versicherer von einem derartigen Vorgehen, besteht sehr schnell der Verdacht eines unzulässigen Zusammenwirkens von Reparaturbetrieb und Sachverständigen. Zu Recht prüfen Versicherer verstärkt in diesen Fällen, inwieweit möglicherweise ein Vorgehen gegen den Kfz-Betrieb Erfolg versprechend ist.

Das Locken mit einer Geldzahlung für das Nutzen der Kamera lenkt zudem häufig von den Gutachteninhalten ab.

Die Beweiskraft eines Gutachtens genauso wie die Inhalte eines Gutachtens sind letztlich entscheidend für den Ertrag im K+L Geschäft. 100,00 €, die man als Provision erhält, stehen oft in keinem Verhältnis zu den Verlusten, die durch mangelhafte und nicht beweiskräftige Gutachten entstehen.

Man sollte auch nicht unterschätzen, dass sich die Sachverständigenorganisationen, Überwachungsorganisationen, Rechtsanwälte und andere mit derartigen Verfahrensweisen kaum solidarisieren. Die Rufschädigung, die in diesen Kreisen eintreten kann, kann auch wirtschaftlich fatale Folgen haben.

Wurde einmal Vertrauen zerstört, ist es extrem schwierig, verlorenes Vertrauen wieder aufzubauen. Auch aus diesem Grund kann nur angeraten werden, sehr genau zu prüfen, welche Partnerschaften tatsächlich sinnvoll sind.

---

Eine Information des:

Bundesverbandes der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. – BVSK –  
Menzelstraße 5, 14467 Potsdam, Telefon: 0331/ 23 60 59 -0, Telefax: 0331/ 23 60 59 -10, email: [info@bvsk.de](mailto:info@bvsk.de)