Foto: Martin Novak/Shutterstock

Streitfaktor Unfallkosten

Teil 2 | Kommt es zum selbst verschuldeten Unfall mit dem Dienstwagen oder Privatwagen bei Dienstfahrten, sind Arbeitgeber und Arbeitnehmer oft unterschiedlicher Meinung, wer für den Schaden aufkommen muss.

Wer zahlt, wenn der Fahrer eines Dienstwagens einen Unfall verursacht? Oder wenn der Privatwagen eines Mitarbeiters auf dienstlich veranlasster Fahrt beschädigt wird? Drei typische Fallkonstellationen.

Fallkonstellation 1: Dienstwagenbeschädigung auf einer Dienstfahrt

Ist der Mitarbeiter mit seinem Dienstwagen beruflich unterwegs, befindet er sich auf einer betrieblich veranlassten Fahrt. Dann hängt der Umfang seiner Haftung vom Verschuldungsgrad ab. Grundsätzlich haftet ein Mitarbeiter nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit für durch ihn verursachte Schäden. Bei mittlerer Fahrlässigkeit wird der Schaden zwischen ihm und dem Arbeitgeber aufgeteilt. Leichte Fahrlässigkeit hingegen geht zulasten des Arbeitgebers.

Im Arbeitsrecht wurden für die Haftung des Arbeitnehmers im Arbeitsverhältnis zunächst die allgemeinen schuld- und haftungsrechtlichen Regelungen zugrunde gelegt. Es folgten Bestrebungen zu einer Haftungsbeschränkung des Arbeitnehmers (so schon seit BAG, NJW 1969, 1796). Das Stichwort lautete „gefahrgeneigte Tätigkeit". Nach der folgenden ständigen Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts ist die Arbeit eines Kraftfahrers in der Regel gefahrgeneigt, wenn nicht besondere Umstände vorliegen, die ausnahmsweise eine andere Beurteilung rechtfertigen können.

Fahrlässigkeit | Konsequenz war, dass wenn ein Unfall aufgrund einer Unachtsamkeit geschieht, die jedem passieren kann (Augenblicksversagen), es sich um einfache Fahrlässigkeit handeln sollte. In diesem Fall hat der Arbeitgeber und/oder seine Versicherung den Schaden zu tragen. Auf den Arbeitnehmer kommen also keine Kosten zu.

Anders bei mittlerer Fahrlässigkeit, wenn etwa der Arbeitnehmer einen Unfall verursacht, der hätte vermieden werden können. Das ist zum Beispiel beim Fahren mit zu hoher Geschwindigkeit der Fall – hier haftet der Mitarbeiter anteilig. Anders formuliert: Sein Haftungsanteil wächst mit dem Grad seines Verschuldens. Bei Firmenfahrzeugen, die vollkaskoversichert sind, muss der Arbeitnehmer nur die Selbstbeteiligung aus eigener Tasche zahlen. Er hat dann, je nach Verschuldensmaß für den entstandenen Schaden, nur anteilig einzustehen. Besteht keine Vollkaskoversicherung, so haftet der Arbeitnehmer in der Regel auch nur bis zum fiktiven Selbstbehalt einer fiktiven Kaskoversicherung. Wichtig ist hier, dass in dieser Konstellation sich die Parteien den Schaden noch grundsätzlich teilen.

Bei grober Fahrlässigkeit, wenn also der Mitarbeiter einen Unfall verursacht, bei dem er die Mindestanforderungen an die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr missachtet hat, beispielsweise sich alkoholisiert ans Steuer gesetzt oder eine rote Ampel überfahren hat, haftet er grundsätzlich in vollem Umfang für den Schaden.

Es leuchtet ein, dass auch diese Regelung zu Unbilligkeiten führen kann, wenn der Mitarbeiter – gemessen am Schaden – relativ wenig verdient. Zwar gilt in diesem Fall beziehungsweise bei einem deutlichen Missverhältnis zwischen Risiko und Einkommen als Haftungserleichterung, dass die volle Haftung wegfällt, denn die finanzielle Existenzgrundlage eines Mitarbeiters soll nicht zerstört werden. Es sind daher die

Gesamtumstände von Schadensanlass und Schadenfolgen nach Billigkeitsgrundsätzen und Gesichtspunkten der Zumutbarkeit gegeneinander abzuwägen. Im Ergebnis haftet der Arbeitnehmer in dieser Konstellation aber schon deutlich höher, also nur bis zu einem Betrag einer fiktiven Selbstbeteiligung in einer Vollkaskoversicherung.

Deshalb ist jedem Arbeitnehmer zu empfehlen, selbst eine Vollkaskoversicherung abzuschließen oder mit dem Arbeitgeber eine Haftungsbegrenzung zu vereinbaren.

Abwägung der Gesamtumstände | Das Regulativ der Gefahrgeneigtheit wird mittlerweile als zu ungenau angesehen, sodass heute vom Begriff der betrieblich veranlassten Tätigkeit ausgegangen wird. Unstreitig ist, dass die Teilnahme am Straßenverkehr tendenziell gefährlich ist. Würde man nun einen Arbeitnehmer trotz dieser Erkenntnis uneingeschränkt haften lassen, dann müsste seine Entlohnung dem Risiko angepasst werden, um etwaige Schäden abzudecken. Dies ist jedoch bei einfachen Fahrertätigkeiten wohl eher impraktikabel.

In der Praxis bedeutet dies, dass der Arbeitnehmer bei einer betrieblich veranlassten Fahrt mit Unfallfolge unter Abwägung der Gesamtumstände haftet; berücksichtigt werden hierbei Schadensursachen und -folgen auf der Grundlage von Zumutbarkeitsaspekten. Betrieblich veranlasste Tätigkeiten sind in diesem Zusammenhang alle Aufgaben, die dem Mitarbeiter vertraglich übertragen werden. Nach Ansicht des BAG (NJW 2003, 377) geht der Charakter der betrieblichen Veranlassung gerade nicht durch die Einstufung der schädigenden Handlung als grob oder einfach fahrlässig verloren; unbillige Ergebnisse werden so vermieden.

Fallkonstellation 2: Dienstwagenbeschädigung während privater Nutzung

Wird der Dienstwagen bei einem Unfall, den der Arbeitnehmer nicht verschuldet hat, beschädigt, muss er nicht für Reparaturkosten oder Schadensersatz aufkommen. Die Haftpflichtversicherung des Unfallverursachers muss für den Schaden einstehen.

Dagegen ist, wenn der Arbeitnehmer den Unfall verursacht hat, bezüglich seiner Haftung auf den Grad seines Verschuldens, also auf das Maß des Vorwurfs, abzustellen.

Sehr oft wird bereits in den Nutzungsbestimmungen der jeweiligen Dienstwagenüberlassungsvereinbarungen festgelegt, dass der Arbeitnehmer nicht für einen Unfallschaden einzustehen hat, den er weder grob fahrlässig noch vorsätzlich verursacht hat. Fehlt eine solche Haftungsabrede, ist

Dr. Michael Ludovisy | Rechtsanwalt und Rechtsexperte von Autoflotte

nach Art der Nutzung, also betrieblich veranlasste oder private Fahrt, zu unterscheiden.

Bei der betrieblich veranlassten Nutzung gelten die von der Rechtsprechung entwickelten und bereits dargestellten Grundsätze der privilegierten Haftung des Arbeitnehmers gegenüber dem Arbeitgeber.

Privatfahrten mit Dienstwagen | Diese Grundsätze zur Haftungsbeschränkung des Arbeitnehmers gelten jedoch nicht ohne Weiteres, wenn der Unfall bei privater Nutzung des Dienstwagens eintritt. Der Arbeitgeber ist hier schutzwürdig und darf nicht mit dem allgemeinen Lebensrisiko des Arbeitnehmers belastet werden.

Das LAG Hessen (Urteil vom 24.05.2006, Aktenzeichen 8 Sa 1729/05) vertritt zwar die Ansicht, dass auch bei einer erlaubten privaten Nutzung und einer ordnungsgemäßen Versteuerung des geldwerten Vorteils von einer wirksamen, stillschweigenden Vereinbarung bezüglich der Übernahme für Reparaturkosten für private Unfälle durch den Arbeitgeber auszugehen ist. Die überwiegende Meinung in der Rechtsprechung (zum Beispiel LAG Köln, Urteil vom 15.09.1998, Aktenzeichen 13 Sa 367/98), geht jedoch von einer vollen Haftung des Arbeitnehmers bei Unfällen während einer privater Nutzung aus.

Fallkonstellation 3: Unfall mit Privatwagen auf dienstlich veranlasster Fahrt

Wird der Privatwagen des Mitarbeiters zu einer dienstlich veranlassten Fahrt genutzt und kommt es dabei durch einen Unfall zu einem Schaden am Fahrzeug, gelten die beschriebenen Haftungsgrundsätze ebenfalls.

Das Privatauto ist also rechtlich so behandelt, als wäre der Arbeitnehmer in einem Dienstfahrzeug unterwegs gewesen. Anders verhält es sich nur bei der Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte oder bei Dienstreisen, wenn der Wagen lediglich zur persönlichen Erleichterung genutzt wird. Hat der Arbeitnehmer dann an seinem Fahrzeug einen unfallbedingten Schaden, besteht kein Anspruch gegen den Arbeitgeber: Die Nutzung des Privatwagens erfolgt zu eigenen Zwecken und mit dem eigenen allgemeinen Lebensrisiko.

Problem Rückstufungsschaden | Trotz der Haftungsgrundsätze muss der Arbeitgeber nicht für den Rückstufungsschaden in der Kfz-Haftpflichtversicherung seines Mitarbeiters eintreten. Auf diesen Kosten bleibt dieser also stets selbst sitzen. Voraussetzung ist aber, dass der Arbeitgeber regelmäßig die nach dem Steuerrecht anerkannte Kilometerpauschale erstattet hat.

| Dr. Michael Ludovisy

Private Dienstwagennutzung | Ausfallentschädigung wegen Auslandseinsatz?

– Bei einem zulässigen Einsatz des Arbeitnehmers im Ausland besteht kein Anspruch auf eine Nutzungsausfallentschädigung wegen Vorenthaltung der privaten Dienstwagennutzung, wenn dem Arbeitnehmer der überlassene Dienstwagen dort auch zur Privatnutzung zur Verfügung steht und die abgeschlossene Vereinbarung den Arbeitgeber nicht zur Überlassung eines weiteren Fahrzeugs im Inland zum Zwecke einer reinen Privatnutzung verpflichtet.

LAG Mainz, Az. 3 SA 552/11, ADAJUR-Archiv

Fahrverbote | Parallele Vollstreckung mehrerer Bußgeldentscheidungen

– Mehrere, auf verschiedenen Bußgeldbescheiden beruhende Fahrverbote, die wegen der Rücknahme der erhobenen Einsprüche zur gleichen Zeit Rechtskraft erlangen, sind nebeneinander zu vollstrecken. Dies ist auch dann der Fall, wenn der Betroffene nach § 25 II a StVG den Vollstreckungszeitraum innerhalb von vier Monaten selber bestimmen kann. Gemäß § 25 II a StVG sind die Fahrverbotsfristen nacheinander, und zwar in der Reihenfolge der Rechtskraft der Bußgeldentscheidung, zu berechnen, wenn gegen den Betroffenen nach einem bereits rechtskräftig angeordneten Fahrverbot weitere rechtskräftig verhängt werden. Diese Formulierung setzt verschiedene Rechtskrafttermine voraus und erfasst somit nicht Fälle, an denen Bußgeldentscheidungen gleichzeitig rechtskräftig werden.

AG Hattingen, Az. 22 OWI 641/11 B, ZFS 2012, 233

Foto: Joachim Opelka/Fotolia

Foto: Picture-Factory/Fotolia

Telefonnotiz | Urkundenbeweis für die Annahme einer Unfallmanipulation

– Es spricht für einen manipulierten Verkehrsunfall, wenn unter anderem ein gesteigertes Interesse am Stand der Schadenregulierung durch einen anonymen Anrufer bei dem Schadenssachbearbeiter kundgetan wird und mittels Telefonnotiz belegt werden kann, dass der Unfallwagen im Unfallzeitpunkt mit einem Kurzkennzeichen ausgerüstet war und der Sachverständige zu dem Ergebnis kommt, dass das beschädigte Fahrzeug Vorschäden aufweist, die nicht im Zusammenhang mit dem Unfallereignis stehen. Im Übrigen zeigen die Berechnungen im vorliegenden Fall, dass der Streifkontakt bei mindestens drei Sekunden gelegen haben muss. Zwar ist ein solches Verkehrsverhalten allein nicht ausreichend, ein manipuliertes Unfallereignis nahezulegen. In Anbetracht der Gesamtumstände ist das Gericht allerdings von einer Manipulation überzeugt. Letztendlich ist die Klage auch deshalb abzuweisen, da die Klägerin die Unfallkausalität der Schäden nicht nachgewiesen hat.

AG Ludwigshafen, Az. 2 A C 329/10, SP 2012, 197

Tateinheit | Mehrere Verkehrsverstöße in kürzester Zeit

– Eine Tateinheit liegt aufgrund der räumlichen und zeitlichen Beziehungen vor, wenn mehrere Verkehrszuwiderhandlungen innerhalb von ein bis zwei Minuten begangen werden. Beabsichtigt ein Fahrer, eine Wegstrecke möglichst rasch zurückzulegen, dann stehen zwei kurz hintereinander begangene Verkehrszuwiderhandlungen auch hinsichtlich des subjektiven Tatbestands in einem Zusammenhang. Unerheblich ist dann eine kurzfristig eingetretene Änderung der Verkehrssituation. Die vorliegend in zwei gesonderten Bußgeldverfahren verfolgten Verstöße stellen sich als eine Tat im Sinne des § 264 StPO dar. Es besteht zwischen ihnen ein äußerst enger zeitlicher und räumlicher Zusammenhang. Darüber sind beide Verstöße auch in subjektiver Hinsicht miteinander verbunden, denn beide beruhen ersichtlich auf dem Willen des Betroffenen, die Fahrtstrecke möglichst schnell zurückzulegen.

OLG Celle, Az. 322 SSBS 295/11, NZV 2012, 196

Schwacke-Liste 2010 | Zur Ermittlung des Mietwagen-Normaltarifs geeignet

– Die Schwacke-Liste 2010 ist eine geeignete Schätzungsgrundlage für die Ermittlung des Normaltarifs, da deren Werte nur gering von denen der vom BGH ausdrücklich anerkannten Schwacke-Liste 2008 abweichen. Der im vorliegenden Fall von der Beklagten herangezogene Schwacke-Mietpreisspiegel 2010 stellt jedenfalls aufgrund der nur verhältnismäßigen geringen Abweichung zu den höchstrichterlich gebilligten Vorjahreslisten eine noch geeignete Schätzgrundlage für den Normaltarif dar, sodass es darauf ankommt, ob die Beklagte mit konkreten Tatsachen aufgezeigt hat, dass sich die geltend gemachten Mängel der Schätzgrundlage auf den zu entscheidenden Fall in erheblichem Umfang ausgewirkt haben. Hierfür reicht nicht allein der Verweis auf geringere Mietpreise im Marktpreisspiegel Mietwagen des Fraunhofer Instituts 2010 aus. Es lässt sich keine derart überlegene Methodik der Fraunhofer-Erhebung feststellen.

OLG Karlsruhe, Az. 4 U 106/11, SP 2012, 181

Fahrtenbuch | Fortlaufend, geschlossen und zeitnah

– Ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch liegt nur vor, wenn die Aufzeichnung fortlaufend und zeitnah in geschlossener Form erfolgt. Diesen Anforderungen wird mit gebundenen, kopierten Voraufzeichnungen, die zusammen mit dem nachträglich ausgefüllten Fahrtenbuch vorgelegt werden, nicht nachgekommen. Im Ausnahmefall kann die ertragssteuerrechtliche Ein-Prozent-Regel auch im Umsatzsteuerrecht bei der Bemessung der privaten Nutzung eines betrieblichen Fahrzeugs Anwendung finden. Die vorliegend von der Klägerin vorgelegten Fahrtenbücher als solche sind nicht zeitnah, sondern anhand von Voraufzeichnungen nachträglich erstellt worden. Können die Aufwendungen für die Privatnutzung vom Steuerpflichtigen nicht beziffert werden, sind sie zu schätzen. Der nächstliegende Anhaltspunkt für die Schätzung der privaten Pkw-Aufwendungen ist der frei zugängliche Bruttolistenpreis als Bestandteil der Schätzung des Privatanteils nach der Ein-Prozent-Methode.

FG Gotha, Az. 2 K 163/10, EFG 2012, 770

Foto: Maho/Fotolia

Nutzungsausfallschaden | Voraussetzung für die Erstattung

– Ein Anspruch auf Nutzungsentschädigung bei der Beschädigung eines gewerblich eingesetzten Fahrzeugs nach einem Unfall besteht nur dann, wenn der Geschädigte fühlbare wirtschaftliche Einbußen erleidet und eine genaue Bezifferung des Verdienstausfalls nicht möglich ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes dürfte dem Grunde nach ein Anspruch bestehen, auch wenn das Auto überwiegend gewerblich genutzt wird. Auch kann neben der reinen Reparaturdauer noch der Zeitraum für die Schadensermittlung Berücksichtigung finden.

Wenn das Auto wie hier im verhandelten Fall in Eigenregie repariert wird und ein Kostenvoranschlag vorliegt, so kann der Geschädigte mit der Reparatur auch beginnen. Unerheblich ist, ob die Beklagte Reparaturkosten zahlt oder eine weitere Begutachtung anordnet. Zudem konnte vorliegend gemäß Gutachten mit vertretbarem Aufwand eine Notreparatur des Wagens durchgeführt werden.

AG Eisenach, Az. 59 C 173/11, ADAJUR-Archiv

Foto: Udo Kuehn/Fotolia

Rote Kennzeichen | Kein Kaskoschutz bei zweckwidriger Verwendung

– Ein Kfz-Händler genießt für ein Kraftfahrzeug mit rotem Kennzeichen nur dann Kaskoversicherungsschutz, wenn dieses zu dem vereinbarten Zweck verwendet wird. § 16 I FZV regelt, dass Fahrzeuge mit roten Kennzeichen zu Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrten in Betrieb gesetzt werden dürfen. In Ziffer I.B.3 SO-KHH ist hinsichtlich des Versicherungsschutzes in der Kaskoversicherung noch geregelt, dass für eigene Fahrzeuge der Versicherungsnehmer (VN) und fremde Autos Kaskoschutz besteht, soweit der VN die Gefahr für solche Fahrzeuge trägt. Der Klägerin gelang nicht der Beweis dafür, dass sie im Unfallzeitpunkt Eigentümerin des Ferraris war oder in sonstiger Weise die Gefahr für den Ferrari trug und dass das rote Kennzeichen vorliegend für eine Probefahrt zu betrieblichen Zwecken der Klägerin eingesetzt wurde. Irgendwelche betrieblichen Zwecke genügen gerade nicht, sondern es müssen denklogisch betriebliche Zwecke des Versicherungsnehmers vorliegen.

LG München I, Az. 26 O 2833/11, SP 2012, 186