



Liebe Leserinnen und Leser des Ortsclubbriefes,

vielleicht hat es mancher von Ihnen schon beim letzten „TÜV-Besuch“ bemerkt: Es gibt eine neue Mängel-Kategorie sowie einen veränderten Mängelkatalog bei der Hauptuntersuchung. Was steckt dahinter?

Wer in letzter Zeit einen Unfall mit hohem Fahrzeugschaden erlitten hat, hat vielleicht von der gegnerischen Versicherung ein Schreiben bekommen, dass sein Fahrzeug nunmehr in die „HIS-Datei“ aufgenommen wurde. Was bedeutet dies?

Und schließlich – passend zur Jahreszeit – noch interessante „Motorrad-Urteile“.

Wir hoffen, mit dieser Mischung Ihr Interesse für unseren neuen Ortsclub-Brief gefunden zu haben.

### **I. Mängelkategorie und -katalog bei der Hauptuntersuchung neu gefasst**

Von der breiten Öffentlichkeit relativ unbeachtet, wurde kurz vor Jahresende 2107 im Verkehrsblatt die neue HU-Richtlinie veröffentlicht.

In dem Regelwerk „Richtlinie für die Durchführung von Hauptuntersuchungen (HU) und die Beurteilung der dabei festgestellten Mängel an Fahrzeugen nach § 29, Anlagen VIII und VIIIa StVZO“ werden die Vorgaben aus der europäischen PTI-Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt.

Mit dieser PTI-Richtlinie 2014/45/EU (PTI = Periodical Technical Inspection) sollen die Vorschriften für die technischen Untersuchungen in Europa weiter harmonisiert werden. Die Richtlinie musste spätestens bis 20. Mai 2018 umgesetzt sein, was nunmehr durch den deutschen, nationalen Gesetzgeber fristgemäß geschehen ist.

Eine wichtige Veränderung im Rahmen der neuen HU-Richtlinie ist die erweiterte Mängelkategorie bei der Hauptuntersuchung.

#### **1. Neue Mängelkategorie**

In Deutschland gab es bislang die Einstufung in drei Mängelkategorien:

- Geringer Mangel (GM)

Der Prüfer hat wenige kleine Mängel gefunden. In solchen Fällen kann er die HU-Plakette vergeben und auf eine Nachuntersuchung verzichten. Der Halter des Fahrzeugs muss die im Prüfbericht vermerkten Mängel unverzüglich beseitigen.

- Erheblicher Mangel (EM)

Der Prüfer stellt erhebliche Mängel fest und vergibt keine Plakette. Diese Mängel sind unverzüglich zu beheben, da die Verkehrssicherheit des Fahrzeuges möglicherweise beeinträchtigt ist. Das reparierte Fahrzeug muss innerhalb eines Monats zur Nachuntersuchung vorgestellt werden.

- Verkehrsunsicher (VU)

Kommt der Prüfer zu dem Schluss, dass das Fahrzeug "eine unmittelbare Verkehrsgefährdung darstellt", ist er verpflichtet, die alte Plakette zu entfernen. Darüber hinaus muss er die Zulassungsbehörden informieren.

Jetzt musste diese Klassifizierung gemäß EU-Recht harmonisiert werden. Mit dem neuen

- Gefährlichen Mangel (VM)

kommt eine zusätzliche Kategorie, die zwischen „erheblichem Mangel“ und „verkehrsunsicher“ eingestuft ist.

Unter die neue Kategorie „Gefährlicher Mangel“ fallen solche Mängel, die zwar eine direkte und unmittelbare Verkehrsgefährdung darstellen, aber keine unmittelbare Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen nach sich ziehen.

Die **Fahrt direkt nach Hause oder zur Reparatur wird als noch vertretbar angesehen.**

Der Fahrzeughalter ist dabei zusätzlich im Untersuchungsbericht auf diesen Gefährdungstatbestand hinzuweisen. Hier erfolgt im Gegensatz zu verkehrsunsicheren Fahrzeugen aber keine Entfernung der Prüfplakette und auch keine Benachrichtigung der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde.

## 2. Veränderter Mängelkatalog

Die „rein nationalen Mängel“ ohne EU-Äquivalent bleiben aus Gründen der Verkehrssicherheit weiter Bestandteil des Kataloges. Schon die aktuelle Hauptuntersuchung mit ihren Prüfpunkten und Methoden basiert ja auf einer EU-Richtlinie, so dass sich bei der Umsetzung für den Prüfer wenig ändert.

Neu kommen einige Mängel dazu, die im Wesentlichen eine Präzisierung von schon bestehenden Mängeln darstellen oder es wurden begriffliche Harmonisierungen zu den EU-Mängeln durchgeführt.

Durch einen Abgleich der EU-Prüfpunkte und Mangelzuordnungen mit dem bisher angewendeten Mängelkatalog ergeben sich bei einzelnen bereits bestehenden Untersuchungspunkten Änderungen bei der Mangelbewertung. Was es aber ersichtlich nicht durch die aktuelle Änderung gab war eine systematische Verschärfung der Anlage 2.

Wie bisher gilt immer die jeweils aktuelle Fassung der Anlage 2 zu Nr. 4 der „HU-Richtlinie“ (derzeit VkB. Amtlicher Teil, Heft 23 – 2017).

Der Prüfaufwand bei der HU soll dadurch nicht steigen. Auf die Tiefe der Prüfung und mögliche Mängel hat die neue Mängelkategorie keine Auswirkungen. Auch der Aufwand für die HU wird durch Umsetzung der HU-Richtlinie nicht größer.

### **3. Vorläufiges Fazit der Änderung:**

In der Praxis wird die neue Mängel-Kategorie keine sehr großen Auswirkungen haben. Solange kein „VU“ vergeben wird, kann der Halter des Wagens auch weiterhin noch auf eigener Achse nach gescheiterter Prüfung zur Reparatur fahren. Psychologisch kann die neue Kategorie aber dazu führen, das Verantwortungsbewusstsein beim Fahrzeughalter zu erhöhen. Eine Hauptuntersuchung mit dem Ergebnis „VU“ soll dem Halter klar vor Augen führen, dass nur noch absolut notwendige Fahrten zur Reparatur des Fahrzeugs zulässig und verantwortbar sind.

## **II. HIS-Datei**

### **1. Was ist das?**

Das Hinweis- und Informationssystem (HIS) soll Versicherungen bei der Aufklärung von Schadensfällen mit Manipulationsverdacht unterstützen, indem unwahre oder betrügerische Angaben bei der Unfallschadensregulierung erkannt werden.

Im Bereich der Kfz-Versicherung betreffen die Meldungen entweder Personen (Versicherungsnehmer, versicherte Personen, Geschädigte oder andere wie z.B. Zeugen) oder Objekte (Fahrzeuge). Meldegrund bei fahrzeugbezogenen Daten ist alleine die Abrechnung auf Gutachtenbasis und/oder Totalschäden.

Dieses System gibt es bereits seit einigen Jahren. Aber es ist in jüngster Zeit zu beobachten, dass Versicherer verstärkt Meldungen in diese Datei eingeben, was früher eher weniger geschah.

### **2. Was wird gemeldet?**

- „atypischen Schadenshäufigkeiten“ (in der Regel drei oder mehr Schadensfälle in 24 Monaten).
- „Auffälligkeiten im Schaden-/Leistungsfall“ (Verdachtsmomente für einen möglichen Betrug im Versicherungsfall, vorgetäuschte oder ausgenutzte Versicherungsfälle).
- „Besondere Schadensfolgen“ (insbesondere die fiktive Abrechnung des Fahrzeugschadens ab einer definierten Schadenshöhe sowie Totalschäden).

### **3. Generalverdacht gegen den Fahrzeughalter?**

Die Meldung an das HIS erfolgt in derartigen Fällen standardisiert und frei von jedem konkreten Verdacht. Die Speicherung von Schadensdaten nach Abwicklung eines Kfz-Haftpflichtfalles – hier Daten zu einer fiktiven Abrechnung – beinhaltet in der HIS-Datei also nicht einen Verdacht gegen den jeweiligen Eigentümer bzw. Halter. Es soll lediglich verhindert werden, dass bei nicht oder nicht ordnungsgemäß beseitigten Vorschäden später dieser Vorschaden im Rahmen eines weiteren tatsächlichen oder gestellten Unfallgeschehens abgerechnet bzw. ein weiteres Mal abgerechnet wird.

### **4. Was sagt die Rechtsprechung?**

Nach einem Urteil des LG Kassel vom 25.2.2014 (Az. 1 S 172/13 = DAR 2014, 391) verstößt die Speicherung von Daten in der HIS-Datei nach einem Verkehrsunfall nicht gegen § 29 Abs. 1 Nr. 2 BDSG.

Die grundsätzliche Zulässigkeit der Speicherung von Fahrzeugdaten im HIS bejaht auch das AG Coburg mit Urteil vom 07.11.2012 (Az. 12 C 179/12 = NJOZ 2013, 1504).

Zudem besteht nach Urteil des AG Pforzheim vom 3.2.2014 (Az. 3 C 368/13 = SVR 2014, 388) kein Anspruch auf Unterlassen der Meldung eines totalbeschädigten Fahrzeugs an das HIS.

### **5. Wird der Betroffene informiert?**

Diejenigen, die als Person oder deren Fahrzeug von der Versicherung an das HIS gemeldet werden, müssen nach § 33 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) schriftlich über diesen Umstand informiert werden.

### **6. Gibt es ein Auskunftsrecht?**

Nach dem BDSG ist eine Auskunft für den Betroffenen pro Jahr kostenlos.

### **7. Dauer der Speicherung**

Eine Speicherung erfolgt für mindestens 4 Kalenderjahren und kann im Einzelfall maximal bis zu zehn Jahren betragen.

### **8. Hinweis für ausführliche und weitergehende Informationen:**

Die ausführliche Abhandlung „Das HIS System in der aktuellen Rechtsprechung zur Kraftfahrtversicherung“ von Dr. Michael Nugel ist in der Rechtszeitschrift des ADAC „Deutsches Autorecht“ (DAR) 2015, Seite 348 ff. abgedruckt.

### III. Interessante „Motorrad-Urteile“

#### **Nutzungsausfallsentschädigung für ein beschädigtes Motorrad**

BGH, Urteil vom 23.01.2018, Az: VI ZR 57/17

Was ist geschehen?

Eine Honda CBF 1000, die nicht ganzjährig, sondern in der Zeit von März bis Ende Oktober zugelassen ist, wurde am 5. September 2014 durch einen Unfall erheblich beschädigt.

Nachdem der von der Haftpflichtversicherung des Beklagten beauftragte Sachverständige das Motorrad am 30. September besichtigt hatte und sein Gutachten dem Kläger am 11. Oktober zugegangen war, ließ der Kläger am 13. Dezember das Motorrad soweit instand setzen, dass die Fahrbereitschaft wieder hergestellt war.

Die Haftpflichtversicherung des Beklagten zahlte die Not(teil)reparaturkosten und auf die geltend gemachte Nutzungsausfallsentschädigung einen Betrag von 25 €.

Mit der Klage hat der Kläger den Beklagten auf Zahlung einer Nutzungsausfallsentschädigung für die Zeit vom 5. September 2014 bis 14. Oktober (= 40 Tage) in Höhe von 45 € pro Tag, insgesamt also - unter Berücksichtigung der vorgerichtlichen Zahlung von 25 € - auf 1.775 € in Anspruch genommen.

Das Amtsgericht und das Landgericht wiesen die Klage ab. Mit der zugelassenen Revision zum BGH verfolgt der Kläger sein Klageziel weiter. Der BGH hat hier nun sehr „geschädigtenfreundlich“ entschieden. Er stellte in seinem Urteil fest:

Der Umstand, dass der Geschädigte das Motorrad nur bei günstigen Witterungsbedingungen nutzt, spielt erst im Rahmen der konkreten Schadensbetrachtung bei der Frage eine Rolle, ob der Geschädigte - auch im Hinblick auf die Wetterlage - zur Nutzung willens und in der Lage war.

Die Gebrauchsmöglichkeit eines Kraftfahrzeugs stellt grundsätzlich ein vermögenswertes Gut dar und ist als geldwerter Vorteil anzusehen, so dass sich bei vorübergehender Entziehung ein Vermögensschaden ergeben kann. Dies ergibt sich vor allem daraus, dass die Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs innerhalb und außerhalb des Erwerbslebens geeignet ist, Zeit und Kraft zu sparen.

Diese Grundsätze gelten auch für die Gebrauchsmöglichkeit eines Motorrads, das als Kraftfahrzeug ebenfalls geeignet ist, Zeit und Kraft zu sparen und unabhängige Mobilität zu gewährleisten. Verfügt allerdings der Geschädigte neben dem Motorrad über einen Pkw und stützt er die Wertschätzung des Motorrads vor allem darauf, dass das Motorradfahren sein Hobby sei oder im Vergleich zur Fahrt mit einem Pkw ein anderes Fahrgefühl vermittele, betrifft dieser Gesichtspunkt nicht die alltägliche Nutzbarkeit zur eigenwirtschaftlichen Lebensführung und entzieht sich daher einer vermögensrechtlichen Bewertung.

Der Entzug der Gebrauchsmöglichkeit eines Motorrads hingegen, das als einziges dem Geschädigten zur Verfügung stehendes Kraftfahrzeug nicht ausschließlich zu Freizeit Zwecken genutzt wird, stellt sich nicht lediglich als individuelle Genussschmälerung dar und kann ebenso wie der Entzug der Gebrauchsmöglichkeit eines Pkw den Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung begründen.

### **Kein erhöhtes Mitverschulden eines Motorradfahrers bei innerörtlichem Unfall mit Verletzungen der Füße bei Tragen von Turnschuhen**

OLG MÜNCHEN vom 19.05.2017,

Az: 10 U 4256/16

Kommt es innerorts zu einem Unfall zwischen einem Pkw und einem Motorrad und erleidet der Motorradfahrer Verletzungen an den Füßen, erhöht sich sein evtl. Mitverschuldensanteil nicht, wenn er statt Motorradstiefeln Turnschuhe trägt.

Das Gericht begründete dies wie folgt:

Es existiert gem. § 21 a II 1 StVO zwar eine gesetzliche Helmpflicht, aber keine darüber hinausgehende Pflicht, besondere Motorradschutzkleidung wie etwa Motorradstiefel zu tragen. Zwar ist allein deswegen eine Anspruchskürzung gem. § 9 StVG i.V.m. § 254 I BGB noch nicht ausgeschlossen. Dass festere Schuhe grundsätzlich einen besseren Schutz bieten, ist allgemein bekannt. Allerdings liegen dem Senat keine belastbaren Zahlen vor, wonach es hinsichtlich der hier maßgeblichen Zeit des streitgegenständlichen Verkehrsunfalls vom 06.11.2012 dem allgemeinen Verkehrsbewusstsein entsprochen hätte, dass es für Leichtkraftradfahrer innerhalb geschlossener Ortschaften erforderlich ist, Motorradstiefel zu tragen.

Allein die Tatsache, dass nach statistischen Erhebungen mehr als die Hälfte aller Motorradfahrer Schutzkleidung tragen, begründet noch nicht ein solches „allgemeines Verkehrsbewusstsein“. Die verfügbaren Statistiken (z.B.: [www.bast.de](http://www.bast.de), amtliche Statistik der Bundesanstalt für Straßenwesen) sind insoweit auch nicht differenziert genug.