

VVG-Reform, Teil 2

Bereits in der Novemberausgabe haben wir Ihnen den Einstieg in die im Fuhrparkbereich relevantesten und interessantesten Änderungen des Versicherungsvertragsgesetzes gegeben. Hier die Fortsetzung.

Neben den in der letzten Ausgabe bereits angesprochenen brisanten Folgen der vorvertraglichen Anzeigepflichtverletzungen haben auch die Möglichkeit der Vereinbarung von Selbsthalten bei Pflichtversicherungen sowie der Wegfall des Alles-oder-nichts-Prinzips weitreichende (Aus-)Wirkungen auf Ihr Tagesgeschäft. Als Fuhrparkverantwortlicher kann Ihnen die Kenntnis der im Folgenden dargestellten Änderungen sehr nützlich sein, da Sie mit diesem Hintergrundwissen durchaus auch Ihre Vertrags- und Prämiengestaltung optimieren können. So mag es künftig beispielsweise sinnvoll sein, Kleinschäden im Rahmen einer nun möglichen KH-SB selbst zu tragen, um dadurch die Prämienbelastung zu relativieren. Durch die Änderungen des VVG ergeben sich hier interessante Einsparpotenziale.

Wegfall des Alles-oder-nichts-Prinzips

Das sogenannten Alles-oder-nichts-Prinzip des Versicherungsvertragsrechts steht seit über 70 Jahren in der Kritik. Es hatte zur Folge, dass eine Versicherung im Schadenfall entweder alles zahlen musste – oder vollständig leistungsfrei blieb.

Die Weichenstellung lag hier in der Frage, ob dem Versicherungsnehmer eine grob fahrlässige Pflichtverletzung vorzuwerfen war. Das deutsche Zivilrecht benutzt den Begriff der Fahrlässigkeit beim Verschulden bzw. Vertretenmüssen, §§ 276 ff. BGB. Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn das Verhalten objektiv grob fehlerhaft oder grob verkehrswidrig ist und in subjektiver Hinsicht dabei ein gesteigertes Verschulden vorliegt. Das ist anzunehmen, wenn der Versicherungsnehmer besonders leichtsinnig, sorglos oder rücksichtslos handelt. In Zukunft führt eine grob fahrlässige Pflichtverletzung des Versicherungsnehmers nicht mehr zwingend zur vollständigen Leistungsfreiheit des Versicherers. Mit dem neuen VVG wird ab 1.1.2008 statt des vollständigen Leistungsausschlusses eine Kürzung des Leistungsanspruchs um


einen bestimmten, dem Verschuldensgrad angemessenen Prozentsatz eingeführt. Über die Handhabung der Kürzungen in der Praxis kann nur spekuliert werden. Die Vorgaben werden erst durch Gerichtsprozesse mit Leben erfüllt, sodass sich die einzelnen Kriterien durch die Rechtsprechung herauskristallisieren werden. Die Grundsätze sehen wie folgt aus:

- ▶ Einfach fahrlässig verursachte Verstöße bleiben folgenlos.
- ▶ Grob fahrlässig verursachte Verstöße können zu einer Leistungskürzung des Versicherers entsprechend der Schwere des Verschuldens führen. Hier wird von null bis 100 Prozent alles möglich sein.
- ▶ Vorsätzliche Verstöße führen zu Leistungsfreiheit des Versicherers.

Angesichts dessen wird es in Zukunft umso wichtiger sein, dass Sie Ihre Vertragsgrundlagen optimieren. Denn: Im Einzelvertragsbereich von Kfz-Versicherern ist schon bekannt, dass die Versicherer als Leistungsmerkmal die Vertragsklausel zum „Verzicht auf den Einwand der groben Fahrlässigkeit“ anbieten. Im Flottenversicherungsgeschäft haben Sie hier einige Besonderheiten.

Die beschriebene Leistungskürzung betrifft immer nur den Versicherungsnehmer. Im Firmenfuhrpark dürfte dies im Regelfall die juristische Person der Firma sein. Diese wird die erforderliche Pflichtverletzung nicht zu vertreten haben und daher keine Leistungseinschränkungen hinnehmen müssen. Dem Versicherer ist es nach Regulierung an den Versicherungsnehmer aber möglich, im Rahmen des Forderungsüberganges nach § 15 AKB i.V.m. § 67 VVG den Fahrer (dieser wird folglich die Pflichtverletzung zu verantworten haben) in Regress zu nehmen. Auch hier bietet der Flottenversicherungsmarkt individuelle Bausteine zur Absicherung mit Klauseln. Genannt seien hier der sogenannte „Regressverzicht“ und die Klarstellung der „Repräsentantenklausel“. Diese Schutzklauseln sollten Sie in Ihrem Vertrag wiederfinden oder zumindest beim Verhandlungsgespräch nach-

fordern. Aus der Kaskoversicherung ist ein vertraglich vereinbarter Selbstbehalt nicht mehr wegzudenken. In der Sparte der Pflichtversicherungen war dies bisher höchstumstritten. Insbesondere die Meinungen zum Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetz – dem praktisch wichtigsten Fall des Pflichtversicherungsgesetzes – gingen in diesem Punkt auseinander. Die Stimmen, die eine ausdrücklich gesetzliche Bestimmung hierzu forderten, waren laut. Das neue VVG gestattet in § 114 Abs. 2 VVG n.F. nunmehr ausdrücklich, dass solche Vereinbarungen auch im Bereich der Pflichtversicherung wirksam sind. Voraussetzung ist, dass der Selbstbehalt der Höhe nach angemessen begrenzt wird.

Möglich ist, dass sich hier aus der Praxis heraus die Notwendigkeit ergeben wird, eine konkrete Grenze einzuführen. Diese dürfte im Flottenversicherungsbereich und bei Firmenkunden relativ unspektakulär verlaufen. Allerdings gilt nach § 117 Abs. 1 VVG n.F. (i.V.m. 2 Kfz-PfIVV, § 10 AKB) die – m.E. konsequente – Einschränkung, dass diese nur im Innenverhältnis zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer wirkt. Der vereinbarte Selbstbehalt darf sich niemals im Außenverhältnis zulasten des geschädigten Dritten und gegenüber mitversicherten Personen auswirken. Hintergrund ist, dass nach dem PflVG gerade dem Geschädigten und Mitversicherten ein besonderer Schutz zukommen soll. Dieser Schutz darf nicht durch entsprechende Vereinbarungen eines Selbsthaltes ausgehebelt werden. Diese KH-SB-Regelung bietet professionellen Fuhrparkmanagern bei einem permanenten und strategischen Riskmanagement ein interessantes Tool zur Reduktion von direkten Versicherungskosten, nämlich der KH-Prämie. Hier sollten Sie sich intensiv mit den Möglichkeiten des Riskmanagement befassen. Die Autoflotte steht Ihnen natürlich auch hier unterstützend zur Seite. I. PICHLER 



Inka Pichler,
Rechtsanwältin für
Verkehrs- und Versicherungsrecht in München