

VVG-Reform: Das sollten Sie wissen!

Zum 100. Geburtstag wird das Versicherungsvertragsrecht (VVG) grundlegend reformiert und den modernen Vorstellungen von Verbraucherschutz angepasst.

Über allen Änderungen steht nach dem Willen des Gesetzgebers die Kundenbeziehung im Verhältnis zum Versicherer und Vermittler im Vordergrund. Ob dies die Branche letztlich zum Erhalt und zur Stärkung der Kundenbeziehung realisiert – und damit zur unbedingt erforderlichen Imageverbesserung nutzen kann –, bleibt abzuwarten.

Fest steht, dass das neue VVG mit den nun wirklich grundlegenden Änderungen für Neuverträge zum 1.1.2008 in Kraft tritt. Für davor geschlossene Bestandsverträge gilt bis zum 1.1.2009 das alte VVG weiter. Der Versicherer kann seine Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AVB) – oder im Kraftfahrtgeschäft genauer die AKB – für Altverträge bis 1.1.2009 einseitig und ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers (VN) an das neue VVG anpassen. Hierzu muss er dem VN die geänderten Versicherungsbedingungen unter Kenntlichmachung der Unterschiede spätestens einen Monat vor dem 1.1.2009 mitteilen.

Als Fuhrparkverantwortlicher sollte man in jedem Fall wissen, dass die Versicherer nun unter Zugzwang stehen, sämtliche Produkte, ihr Beratungsverhalten und auch das administrative Vorgehen an das neue Recht anzupassen. Diese Anforderung gilt auch für die Vermittler, insbesondere auch die Versicherungsmakler am nationalen Markt. Sie als Flottenverantwortlicher sollten bestehende Verträge überprüfen und sich bei Neuabschlüssen ausführlich beraten lassen.

Damit Sie hier aber mit Grundlagewissen einen optimalen Start in der eigenen Beurteilung haben, geben wir Ihnen, beginnend mit dieser Ausgabe, einen Überblick über die im Fuhrparkbereich relevantesten und sicher auch interessantesten Änderungen für Ihr Tagesgeschäft.

Eines der gravierendsten und im Flottengeschäft brisantesten Themen wird die vorvertragliche Anzeigepflicht

sein. Bisher hatte der Versicherungsnehmer „bei der Schließung des Vertrags alle ihm bekannten Umstände, die für die Übernahme der Gefahr erheblich sind, dem Versicherer anzuzeigen“. Eigentlich nachvollziehbar. Nur wenn der Versicherer das zu übernehmende Risiko kennt, kann er es bewerten und seine vertragliche Verpflichtung verantworten.

Doch in Zukunft werden nur noch solche gefahrerheblichen Umstände anzuzeigen sein, die bis zur Abgabe der Vertragserklärung bekannt waren und nach denen der Versicherer in Textform gefragt hat. Der Versicherungsnehmer muss nicht mehr von sich aus vor Vertragsschluss die ihm bekannten Gefahrenumstände, die für den Entschluss des Versicherers erheblich sind, anzeigen. Damit liegt das Risiko der Fehleinschätzung, ob ein Umstand gefahrrelevant ist oder nicht, nicht mehr beim VN, sondern beim Versicherer. Gegenüber dem Verbraucher sind klare Linien vorgegeben: Was der Versicherer nicht nachfragt, ist im Zweifel versichert. Doch die Anwendbarkeit dieser Norm auf Unternehmer – und damit auch auf die versicherungstechnische Flottenseite – ist umstritten und wird kontrovers diskutiert. Als greifbare Beispiele werden hier unter anderem die Fuhrparkverwendung (Weitergabe von Firmenfahrzeugen an Dritte) und der Fuhrparkeinsatz (Fahrten im osteuropäischen Raum) oder im Ansatz auch der bisherige Schadenverlauf und Vorverträge der Firmenflotte benannt. Letztlich wird die Rechtsprechung entscheiden, wie die Unternehmen zu behandeln sind.

Aufgrund der Vielzahl der Anfragen zu dieser Thematik möchte ich jedoch dogmatisch einige Überlegungen und Lösungsansätze erläutern. Die Ansicht, das neue VVG im Ganzen sei auf den Unternehmer nicht anwendbar, widerspricht bereits dem Wortlaut. Das Gesetz spricht ausdrücklich vom „Versicherungsnehmer“, nicht vom Verbraucher. Auch wenn die VVG-Reform immer mit der Stärkung der Verbraucherrechte in Verbindung gebracht wird, ist die Zielsetzung doch die Ver-



besserung der Position der Versicherungskunden insgesamt. Der Schrei nach einem gesonderten VVG für Unternehmer und Gewerbe ist laut. Doch wird das ab 1.1.2008 geltende VVG gleichsam für Verbraucher und Unternehmer anwendbar sein.

Auch die Argumentation, dass hier die Anzeigepflichtverletzung entsprechend ausgelegt werden müsste, ist meines Erachtens nicht nachvollziehbar. Dem neuen VVG ist durchaus die Unterscheidung zwischen Verbrauchern und Unternehmern bekannt. So gilt z.B. die Beratungspflicht gegenüber Verbrauchern und mittelständischen Unternehmen. Nur bei Großrisiken sieht das VVG eine Befreiung von dieser Pflicht vor. Mit dem Argument, dass kleine Gewerbetreibende genauso unerfahren im Hinblick auf Versicherungsverträge seien wie Verbraucher, werden mittelständische Unternehmer mit Verbrauchern gleichgestellt, sofern sie nicht den Großrisiken zuzuordnen sind. Bei der Beratungspflicht kennt das Gesetz einen Ausschluss bei Großrisiken. Einen derartigen Ausschluss gibt es bei der Anzeigepflicht nicht.

Im Umkehrschluss führt dies in meinen Augen zu folgender Schlussfolgerung: Ob Verbraucher oder Unternehmer, vor Vertragsschluss bekannte Gefahrenumstände, die für den Entschluss des Versicherers erheblich sind, müssen nicht von sich aus angezeigt werden. Aber auch hier gilt zu beachten: Wird ein gefahrerheblicher Umstand arglistig verschwiegen, nach dem der Versicherer nicht fragt, steht dem Versicherer ggf. ein Anfechtungsrecht



Inka Pichler,
Rechtsanwältin für
Verkehrs- und Versicherungsrecht in München



(§ 22 VVG n.F., 123 BGB) zu. Ob sich diese Ansicht durchsetzen wird, bleibt abzuwarten. Der Gesetzgeber hat festgelegt, dass derartige Umstände nur auf ausdrückliche schriftliche Nachfrage angegeben werden müssen. Wenn aber keine Pflicht zum unaufgeforderten Angeben besteht, wie kann dann Verschweigen arglistig sein? Durch das Anfechtungsrecht besteht die Gefahr, dass diese Normierung – zumindest teilweise – leerlaufen würde und durch die Hintertür doch eine Pflicht zur Angabe besteht. Dennoch ist ein Anfechtungsrecht in § 22 VVG n.F. ausdrücklich vorgesehen.

Versicherungsunternehmen, die sich bereits intensiver mit dieser Thematik im Flottenversicherungsgeschäft

befasst haben, haben einen interessanten Lösungsansatz. Sie prüfen mit detaillierten schriftlichen Risikofragen das Flottenrisiko nun wesentlich weitgehendender ab als bisher. Und hier ist in der Vorgehensweise bei dem einen oder anderen Risikoträger wahrlich ein Quantensprung in der Risikoanalyse flotte erkennbar. Diese Detailabfrage zum Risiko hat aber auch für den Fuhrparkverantwortlichen wesentliche Vorteile. So wird das individuelle Risiko nämlich erstmals wirklich hinterfragt, geprüft und damit eventuelle Schwachstellen mit hoffentlich lösungsorientierten Versicherungsprogrammen versehen. Und ein solches Vorgehen sollte eigentlich von allen begrüßt werden. Gut, diese Risikoprüfung kostet Zeit,

schafft aber hohe Sicherheit und schützt vor finanziellen Verlusten und endlosen Auseinandersetzungen wegen unklarer Risikoangaben. Wer davon schon einmal betroffen war, der wird diese Schutzfunktion sicher begrüßen und wahrlich schätzen. Der moderne Begriff Riskmanagement entfaltet hier für viele Anbieter nun zwangsweise einen praktischen Handlungsansatz.

Innerhalb der anstehenden Themenreihe werden wir uns noch mit dem Wegfall des „Alles-oder-nichts-Prinzips“, den neuen Möglichkeiten von Selbstbehaltsvarianten auch im Pflichtversicherungsbereich (Kraftfahrthaftpflichtversicherung) und weiteren für Sie als Flottenverantwortlichen relevanten Änderungsbereichen beschäftigen.

Abschließend lässt sich festhalten, dass sich grundsätzlich die Auswirkungen der VVG-Reform für die Unternehmen im Hinblick auf die Vertrags- und Kundenthematik Flottengeschäft eindeutig zugunsten des Versicherungsnehmers verschieben. Die Versicherer und die Versicherungsvermittler – ob nun Ausschließlichkeitsvertreter oder Versicherungsmakler – müssen wesentlich höhere Hürden bewältigen, um im Einklang mit der neuen rechtlichen Grundlage die Dienstleistung am Kunden zu erbringen. Und diese Betrachtungsweise ist auch unter der damit sicher einhergehenden Marktentwicklung und Marktberichtigung der Versicherungsbranche sehr interessant.

INKA PICHLER 

Avis.
Gut fürs
Geschäft!



Mobile Unabhängigkeit serienmäßig.

Ob hin und weg oder hin und her. Als Kurzzeit-, Wochenend- oder Langzeitmiete. Mit Kleinwagen, Van oder Luxuslimousine. Einzeln oder als ganze Flotte. In Deutschland oder weltweit. Mit eingebauter Navigation oder auf Selbstfindungskurs.

Wir bewegen Sie, wohin Sie wollen, wann Sie wollen und wie Sie wollen. Zu günstigen Raten und in jedem Fall.

www.avis.de

AVIS

We try harder.