

Neues Versicherungsvertragsgesetz (VVG) ab 1. Januar 2008

Praktische Auswirkungen auf den Transport- und Verkehrshaftungs-Versicherungsschutz für Verkehrsunternehmen

1 Allgemeines und Inhalt der Reformziele

Das aus dem Jahr 1908 stammende, in Deutschland bisher geltende Versicherungsvertragsgesetz ist grundlegend überarbeitet worden. Das neue Gesetz, das nachhaltige Änderungen vorsieht, tritt am 1. Januar 2008 in Kraft.

Was ändert sich auf den ersten Blick?

Insgesamt lässt sich sagen, dass das neue VVG das Ziel hat, die Rechte der Verbraucher, also der Versicherungsnehmer zu stärken. In diesem Zusammenhang sind folgende wesentliche Punkte der Reform hervorzuheben:

Die Vermittler von Versicherungsprodukten müssen das Verkaufsgespräch protokollieren und sich am Bedarf der Kunden orientieren.

Mit dem neuen VVG soll eine verbesserte Beratung und Information der Versicherungsnehmer erreicht werden.

Vorvertragliche Anzeigepflicht besteht nur auf Fragen des Versicherers.

Handelt es sich um eine Pflichtversicherung, hat der Geschädigte unter bestimmten Voraussetzungen einen Direktanspruch gegen den Versicherer.

Viele dieser Reformziele, insbesondere bedarfsgerechte Beratung, ausreichende Information, sind bereits durch die tägliche Arbeit der Versicherungsmakler längst umgesetzt. So arbeiten Großmakler wie auch die SCHUNCK GROUP seit Jahren bedarfsorientiert für ihre Kunden und halten zur Information und Beratung kompetente und international ausgerichtete Expertenteams vor.

Ein Punkt von besonderem Interesse der VVG-Reform ist die Regelung, dass bei grober Verletzung von Obliegenheiten nicht mehr von Vornherein, wie bisher, das Alles oder Nichts-Prinzip gilt, sondern eine Quotelung (§ 28 Abs. 2 Satz 2 VVG neu) durchzuführen ist. Das heißt, der Versicherungsnehmer erhält eine gekürzte Versicherungsleistung, deren Höhe sich nach dem Grad seines Verschuldens richtet.

2 Praxisfall und Beurteilung nach heutiger Rechtslage und VVG neu:

Die Frage, ob das "Alles oder Nichts-Prinzip" oder das Quotelungsprinzip für die Verletzung von Obliegenheiten gilt, kann für die Praxis erhebliche Auswirkungen haben, wie folgender Beispielsfall zeigt:

Ein Elektronikversender beauftragt einen Spediteur mit dem Transport von Gütern im Wert von EUR 250.000,-- von München nach Barcelona. Der Speditionsleiter unterlässt es, den eingesetzten Frachtführer anzuweisen, wegen der hochwertigen Güter nur bewachte Parkplätze anzufahren. In der Nacht wird die Ware von dem auf einem unbewachten Parkplatz abgestellten Lkw gestohlen. Der Spediteur wird von seinem Auftraggeber für den entstandenen Schaden in Höhe von EUR 250.000,-- in Anspruch genommen.

Der Versicherer des Spediteurs verweigert die Leistung wegen grob fahrlässiger Obliegenheitsverletzung
(z.B. Musterbedingungen Ziff. 7.1.4 iVm. 7.1.11 DTV-VHV 2003/2005).

Beurteilung nach heutiger Rechtslage:

Nach dem für die aktuellen Versicherungspolice geltenden Alles oder Nichts-Prinzip würde der Spediteur, je nachdem, ob das Unterlassen seines Speditionsleiters als grob fahrlässige Obliegenheitsverletzung einzustufen ist oder nicht, entweder gar nichts erhalten, oder aber die gesamte Leistung. Man kann davon ausgehen, dass der Speditionsleiter hier objektiv grob fahrlässig gehandelt hat, weil er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt gröblich und in hohem Maße verletzt hat, denn es hätte jedem eingeleuchtet, dass bei diesem Transport der eingesetzte Frachtführer anzuweisen ist, nur bewachte Parkplätze anzufahren. Die Beweislast für das Vorliegen der objektiven Verletzung der Sorgfaltspflicht trägt der Versicherer. Im vorliegenden Fall ist die grob fahrlässige Pflichtverletzung offensichtlich.

Die Beweislast für einen geringeren Schuldgrad als grobe Fahrlässigkeit trägt grundsätzlich der Versicherungsnehmer, d.h., er muss im vorliegenden Fall darlegen und beweisen, aufgrund welcher Umstände das Unterlassen seines Speditionsleiters, obwohl die schwere Pflichtverletzung objektiv vorliegt, doch nicht als grob fahrlässig einzustufen ist. Dass dieser Vortrag nicht einfach sein wird, liegt auf der Hand. Je nachdem, wie erfolgreich der Spediteur zu den schuld mindernden Einzelumständen seines Speditionsleiters vortragen kann, erhält er entweder die volle Leistung des Versicherers, oder nichts.

Beurteilung nach VVG neu:

Anders sieht es nach dem neuen VVG aus, das sich von dem Prinzip der Quotelung leiten lässt. Im Fall einer grob fahrlässigen Verletzung der Obliegenheit ist der Versicherer nach VVG neu nur noch berechtigt, seine Leistung "in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechendem Verhältnis zu kürzen". Die Beweislast für das Nichtvorliegen einer groben Fahrlässigkeit trägt der Versicherungsnehmer. Im vorliegenden Fall lässt sich die objektive, grobe Pflichtverletzung nicht wegdiskutieren. Zusätzlich müssen die Umstände der Speditionsleiter die Weisung an den Frachtführer nicht erteilt hat, nach dem Leitbild des neuen VVG bewertet werden. Je nachdem, wie diese Bewertung ausfällt, ist das Verschulden des Speditionsleiters einzuschätzen. Erst daraus ergibt sich, in welcher Höhe der Versicherer berechtigt ist,

seine Leistung zu kürzen. Die Leistung komplett zu verweigern, sieht das neue VVG nicht vor. Ob es eine Schwere des Verschuldens geben wird, die dazu führt, dass der Versicherer berechtigt ist, seine Leistung zu 100 % zu kürzen, d.h., eben nicht zu leisten, wird sich zeigen. Wenn man sich am Wortlaut des Gesetzes orientiert, lässt sich argumentieren, dass "Kürzen" nicht zur kompletten Leistungsverweigerung führen kann. Die Frage muss im Moment offen bleiben und wird durch die zukünftige Rechtspraxis zu klären sein.

3 Wie wirken sich die Veränderungen des VVG in der Transport- und Verkehrshaftungsversicherung konkret aus?

Mit Ausnahme der Seeversicherung (§209 VVG neu) werden alle Transportsparten vom neuen VVG erfasst. Das Gesetz berücksichtigt aber zum Teil die Besonderheiten des Transportversicherungsmarktes. Bei Großrisiken und laufender Versicherung (§ 210 VVG neu) kann von den verbraucherschützenden Vorschriften des neuen VVG abgewichen werden und der Versicherungsschutz weitgehend frei gestaltet werden. Ausdrücklich als Großrisiko sind die Waren-Transportversicherung und die Versicherung der Frachtführerhaftung aus Landtransporten bestimmt. Im Ergebnis ist die Speditions-General-Police, über die ein Spediteur die Transportgüter seiner Auftraggeber gegen Schäden versichert, als Großrisiko anzusehen.

Grundsätzlich kann in diesen Fällen für bestimmte Policen entweder das "Alles oder Nichts-Prinzip" oder die Quotelung nach VVG neu zu Grunde gelegt werden. Das kann im Schadenfall, wie aufgezeigt, eine sehr brisante Frage für das betroffene Unternehmen werden.

Großrisiko

Wann ein Großrisiko vorliegt, regelt das Gesetz konkret über mehrere Rechtsverweise. Ein Großrisiko liegt immer dann vor, wenn sich der Versicherungsvertrag auf folgende Risiken bezieht.

Anmerkung: evtl. in einem Kasten bringen

- Schienenfahrzeugkasko
- Luftfahrzeugkasko
- See-, Binnensee- und Flussschiffahrtskasko
- Transportgüter (sämtliche Schäden an transportierten Gütern, unabhängig von dem jeweils verwendeten Transportmittel)
- Haftpflcht aus Landtransporten
- Luftfahrzeughaftpflicht
- See-, Binnensee- und Flussschiffahrtshaftpflicht.

Als weitere Großrisiken werden die Landfahrzeug-Kasko (ohne Schienenfahrzeuge), Feuer- und Elementarschäden, Hagel-, Frost- und sonstige Sachschäden, Kraftfahrzeug-Haftpflicht, sowie sonstige Haftpflicht für Landfahrzeuge mit eigenem Antrieb, die Allgemeine Haftpflicht sowie Risiken für verschiedene finanzielle Verluste angesehen, wenn die betroffenen Unternehmen als Versicherungsnehmer mindestens zwei der folgenden drei Merkmale überschreiten:

- (1) EUR 6,2 Mio. Bilanzsumme
- (2) EUR 12,8 Mio. Netto-Umsatzerlöse
- (3) Im Durchschnitt des Wirtschaftsjahres 250 Arbeitnehmer.

Laufende Versicherung

Die Speditions- und die Lagerhalter-Haftpflichtversicherung wurden früher traditionell als laufende Versicherung mit dem Privileg der Vertragsfreiheit gezeichnet. Heute regelt §210 VVG neu die laufende Versicherung. Sie liegt vor, wenn das versicherte Interesse bei Abschluss des Versicherungsvertrages nur der Gattung nach bestimmt ist und erst nach seiner Entstehung dem Versicherer einzeln aufgegeben wird. Es ist fraglich, ob aufgrund dieser Definition die Einstufung als laufende Versicherung noch so ohne weiteres möglich ist. Hierüber wird in Expertenkreisen diskutiert.

4 Was zeichnet sich am Markt ab?

Die Zukunft einzuschätzen, ist natürlich auch immer ein Blick in die Glaskugel. Manchmal hilft es, sich darüber zu informieren, was in anderen Ländern geregelt ist und welche Erfahrungen dort vorliegen, um etwas Greifbares für die Beurteilung zukünftiger Entwicklungen zu haben. Die Versicherungswirtschaft in der Schweiz lebt schon seit Jahren mit dem Quotelungsprinzip (dort in Art. 14 Abs. 2 Schweizer VVG geregelt). Es gibt Studien, die belegen, dass die Schweizer ihre Regelung positiv beurteilen. Auch die ursprünglich in der Schweiz befürchtete Prozessflut über die Höhe der Quote ist dort wohl ausgeblieben.

In Deutschland gibt es Anzeichen, dass der GESAMTVEBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT e.V. (GDV) die Verkehrshaftungsversicherung, d.h., also auch die Speditions- und Lagerhaftpflichtversicherung als laufende Versicherung ansieht mit der Folge, dass zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer die Policenbedingungen abweichend vom neuen VVG weitgehend frei gestaltet werden können.

Fraglich ist allerdings, ob es auch Anbieter auf Versichererseite gibt, die das Quotelungsprinzip nach VVG neu für ihre Transport- und Verkehrshaftungspolicen tatsächlich umsetzen werden. Hier ist im Moment keine klare Linie erkennbar.

Es ist aber nicht auszuschließen, dass es im Markt neben den Anbietern, die das Alles oder Nichts-Prinzip für sämtliche Transport- und Verkehrshaftungspolicen auf-

rechterhalten, auch solche geben wird, die die Quotelung nach VVG neu umsetzen. Tritt dieser Fall ein, besteht großer Beratungsbedarf. Denn es ist für den Kunden im Einzelfall wichtig, gezielt darüber beraten zu werden, welche Konsequenzen z.B. das Aufrechterhalten des Alles oder Nichts-Prinzips bedeuten kann und ob nicht die Quotelung nach VVG neu für ihn besser wäre. Die SCHUNCK GROUP hat sich, egal, wie sich der Markt entwickelt, für ihre Kunden auf alle Fälle sehr gut vorbereitet.