

Frei verhandelbar

Die Vereinbarung einer entgeltlichen Haftungsfreistellung in der Kasko zwischen Leasingnehmer und -geber unterliegt keiner Versicherungssteuer. Mit diesem Urteil bestätigt der BFH die Rechtmäßigkeit der Modelle.

Leasinggesellschaften wie Athlon Car Lease, Arval und LeasePlan haben in den vergangenen Jahren Modelle der Haftungsfreistellung in der Kasko aufgelegt (wir berichteten im Versicherungs-Spezial 10/2009). Dabei übertragen die Leasingnehmer grundsätzlich das Risiko aus einem Schadensfall im Kaskobereich an den Leasinggeber. Dieser erhält als Eigentümer des Fahrzeugs dafür einen monatlichen Betrag, der als eine Dienstleistung angesehen und ausgewiesen wird. Aus diesem Grund wird auch lediglich die für gewerbliche Leasingnehmer steuerlich abzugsfähige Mehrwertsteuer darauf erhoben. Die klassische Kaskoversicherung inklusive der nicht abzugsfähigen Versicherungssteuer entfällt. Die Kalkulation des Beitrags für die Haftungsfreistellung erfolgt jedoch analog der klassischen Flottenversicherung auf Grundlage des Schadenverlaufs der Flotten in den vergangenen Jahren.

Ob diese Modelle aus steuerrechtlicher Sicht überhaupt haltbar sind, hat kürzlich der Bundesfinanzhof (BFH) klären müssen. Denn auf der einen Seite haben bisher die Leasinggeber stets

betont, dass die Kaskoversicherung nicht gesetzlich vorgeschrieben sei und der Leasinggeber daher das Risiko der Beschädigung an seinen Fahrzeugen selbst regeln dürfe. Auf der anderen Seite hat es aber auch eine Finanzbehörde gegeben, welche diese Auffassung der Leasinggesellschaften nicht geteilt und Klage eingereicht hat. Das Finanzgericht (FG) Hamburg ist als erste Gerichtsinstanz dabei der Sicht der Leasinggesellschaft gefolgt.

Grünes Licht fürs Steuersparen

Vom FG Hamburg ist die Sache weiter zum BFH gegangen, nachdem die Hanseaten die Revision zugelassen haben. Dort sind die Richter zum Urteil gelangt, dass die vom Leasingnehmer an den Leasinggeber gezahlten Entgelte für die Freistellung von der Haftung für die unverschuldete oder fahrlässige Beschädigung oder Zerstörung des Leasingguts kein Versicherungsentgelt im Sinne des § 1 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 Versicherungsteuergesetz darstellen. Damit bestätigt das oberste FG die Vorinstanz, welche auch kein versicherungssteuerpflichtiges Vertragsverhältnis in der Haftungsfreistellung sah.

Im Urteil des BFH heißt es zu den Gründen für diese Bewertung unter anderem, dass es einem Leasinggeber grundsätzlich freistehe, das Risiko des zufälligen Untergangs sowie der Beschädigung, Zerstörung oder des Verlusts des überlassenen Fahrzeugs und seiner fest eingebauten, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Teile aufgrund fahrlässigen Verhaltens des Leasingnehmers selbst zu tragen und sich dies durch ein vom Leasingnehmer (zusätzlich) zu entrichtendes Leasingentgelt auch wirtschaftlich ausgleichen zu lassen.

Und die BFH-Richter führen darüber hinaus beispielsweise aus: „Den Vertragsparteien eines Leasingvertrages steht es im Übrigen auch frei, die vereinbarte Risikotragung während der Laufzeit des Leasingvertrags durch Vertragsänderung mit Wirkung für die Zukunft neu zu regeln. Dies folgt aus dem Charakter des Leasingvertrags als Dauerschuldverhältnis. Entsprechend ist es möglich, etwa die zunächst vereinbarte Risikotragung durch den Leasingnehmer dahingehend vertraglich abzuändern, dass nunmehr der Leasinggeber





Foto: Michael Lutz/dtp

Fristen für Zahlungen

In der Kfz-Haftpflicht stehen den Versicherern auch bei einfachen Sachverhalten mindestens einige Wochen für die Regulierung zu.

Im konkreten Fall hat ein Versicherungsnehmer (VN) aus einem Verkehrsunfall Schadensersatzansprüche etwa 14 Tage nach dem Ereignis mittels eines Schreibens bei seinem Kfz-Versicherer geltend gemacht. Diese Forderungen haben Reparatur- und Mietwagenkosten beinhaltet. Dabei hat der VN eine Zahlungsfrist von

acht Tagen für die durchgeführten Reparaturen und für die Mietwagenkosten von fünf Tagen gesetzt. Da die Kosten bis zum genannten Termin nicht gezahlt wurden, hat er umgehend Klage eingereicht. Kurz nach Erhalt der Klageschrift hat der Versicherer den Schadensersatz gezahlt, allerdings ohne die Verfahrenskosten.

Quotelung in der Kasko


Bei Unfall nach Rotlichtverstoß ist die anteilige Schadenberechnung wegen grober Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers rechens.

An einer Ampelkreuzung ist es zwischen zwei Fahrzeugen zu einer Kollision gekommen. Dabei ist an einem Pkw ein Schaden in Höhe von rund 16.900 Euro entstanden. Zugleich ist der Fahrer dieses Autos in diesem Kontext vom Amtsgericht wegen Rotlichtverstoßes zur Zahlung eines Bußgeldes verurteilt worden. Nichtsdestotrotz hat er als Versicherungsnehmer (VN) bei seiner Kfz-Versicherung aus der Vollkaskodeckung eine Begleichung des Schadens gefordert. Diese hat die Kosten aber nur zu 50 Prozent reguliert, weil sie der Meinung war, dass der VN bei Rot über die Ampel gefahren ist und somit grob fahrlässig gehandelt habe. Dabei habe ein „mittlerer Grad“ der groben Fahrlässigkeit vorgelegen, weshalb eine Leistungsfreiheitsquote von 50 Prozent gerechtfertigt sei.

Der VN behauptet dagegen, die Ampel hätte auf Grün gestanden und er sei

durch die Sonne geblendet worden. Deshalb ist er gegen die Quotelung des Versicherers gerichtlich vorgegangen und hat die Begleichung der restlichen Kosten plus Zinsen gefordert.

Mit diesem Disput hat sich das Landgericht (LG) Münster beschäftigt. Es ist zu dem Urteil gelangt, dass die Klage unbegründet ist und die Voraussetzungen für eine Anspruchskürzung vorliegen, da der VN hier den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt habe. Das Gericht räumt zwar generell ein, dass es auch bei einem sorgfältigen Kraftfahrer zum Übertreten von Verkehrsvorschriften oder zum Übersehen von Verkehrseinrichtungen kommt. Die Anforderungen an den Fahrer seien jedoch unterschiedlich hoch und abhängig von der Verkehrssituation. Bei den Verkehrssignalanlagen sei eine besondere Sorgfalt wegen der hohen Gefahrenlage zu wahren. Auch wenn es keinen all-

gemeinen Grundsatz gebe, dass das Überfahren einer roten Ampel stets grob fahrlässig sei, so sei es doch in der Regel als objektiv grob fahrlässig zu bewerten. Bei dem VN hält das LG die 50-Prozent-Quotelung zudem für angemessen. Je nach Sachverhalt könnten aber auch eine niedrigere oder höhere Quote festgestellt werden. Die Bemessung sei nach den besonderen Umständen ohne starre Vorgaben vorzunehmen. Um aber ein zu großes Auseinanderklaffen in den einzelnen Fällen zu verhindern, hält das LG ein Quotenmodell mit einzelnen Stufen von 25, 50, 75 und 100 Prozent für sinnvoll und sachgerecht. (AZ: 015 O 141/09) ASC 


Hierzu haben die Richter insbesondere erläutert: „Insoweit ist es in der Rechtsprechung anerkannt, dass bei durchschnittlichen Verkehrsunfallsachen ein Prüfungszeitraum des Haftpflichtversicherers von vier bis sechs Wochen abgewartet werden muss.“ Es sei zwar zuzugeben, dass die Schadenregulierung nicht an starren Bearbeitungsfristen festgemacht werden kann. Vielmehr gehe es von der individuellen Gestaltung des einzelnen Falls aus, welche Regulierungsfrist für Versicherer und VN angemessen sei. Das OLG fügt in seinen Ausführungen allerdings hinzu: „Dem Haftpflichtversicherer des Ersatzpflichtigen ist jedoch regelmäßig – das heißt selbst bei einfachen Sachverhalten – eine Bearbeitungszeit von einigen Wochen einzuräumen.“ Der Zeitrahmen für die Schadensersatzzahlung des Kfz-Versicherers an den VN ist hier demnach ausreichend gewesen. (AZ: 3 W 15/10) ASC 



Foto: Buamts Kultur/fotolia.com

gemeinen Grundsatz gebe, dass das Überfahren einer roten Ampel stets grob fahrlässig sei, so sei es doch in der Regel als objektiv grob fahrlässig zu bewerten. Bei dem VN hält das LG die 50-Prozent-Quotelung zudem für angemessen. Je nach Sachverhalt könnten aber auch eine niedrigere oder höhere Quote festgestellt werden. Die Bemessung sei nach den besonderen Umständen ohne starre Vorgaben vorzunehmen. Um aber ein zu großes Auseinanderklaffen in den einzelnen Fällen zu verhindern, hält das LG ein Quotenmodell mit einzelnen Stufen von 25, 50, 75 und 100 Prozent für sinnvoll und sachgerecht. (AZ: 015 O 141/09) ASC 

Volle Haftung

Dass sich rücksichtsloses und unbedachtes Einfahren auf die Autobahn nicht lohnt, verdeutlicht ein Beschluss des Oberlandesgerichts Jena.

Kommt es zu einem Unfall auf der Autobahn, weil ein Fahrer von der Einfädelspur in den Fließverkehr wechselt und mit einem dort fahrenden Fahrzeug einen Unfall hat, haftet der Einfahrende voll für die Kollision. Das gilt nach Ansicht des Oberlandesgerichts (OLG) Jena erst recht, wenn der Fahrer unmittelbar nach dem Einfahren auf die Überholspur wechselt und ein von hinten kommendes Fahrzeug auffährt. Dass der Fahrer dieses Fahrzeugs zu schnell gewesen sei und ihm damit nach Meinung des Einfädelnden eine Mitschuld treffe, ist für das OLG kein Argument.

Es habe auch keine Pflicht zur Beweisaufnahme bezüglich der Geschwindigkeit dieses Fahrzeugs vor der Kollision bestanden. Das OLG folgt in seinem Beschluss damit dem Landgericht als Vorinstanz, welche der unbestrittenen Geschwindigkeit von 160 km/h oder 170 km/h des an-

kommenden Fahrzeugs nicht weiter nachgegangen ist. Auch die OLG-Richter haben dies für nicht nötig gehalten, weil bereits der Sachvortrag und die Ermittlungsakte ein alleiniges Verschulden des Einfahrenden aufgrund des Fahrverhaltens zur Konsequenz habe.

So habe der Fahrer etwa besonders gefahrenträchtig gehandelt, weil er in extrem kurzer Zeit zwei Fahrbahnwechsel durchgeführt hat. Dies ergebe sich daraus, dass der Unfall bereits auf mittlerer Höhe der Einfädelspur stattgefunden hat, was in der Dokumentation der Polizei festgehalten ist. Ferner kommt es zu keiner Haftung des hinten Ankommenden auf der Überholspur aus der sogenannten Betriebsgefahr des Fahrzeugs, da dieses hinter dem Verschulden des Einfädelers zurücktrete. Die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit begründe für sich nämlich keinen Schuldvorwurf. Hier führe es auch



Foto: Erwin Wedekind/Panthermedia

nicht zur Mithaftung aufgrund der grundsätzlich gegebenen Vermeidbarkeit des Unfalls. Denn laut OLG laufe allein schon wegen der kurzen räumlichen Distanz zwischen Spurwechsel und Kollisionsstelle das Argument einer Mitschuld wegen zu hoher Geschwindigkeit ins Leere.

(AZ: 5 U 797/08)

ASC

Fehlerhafte km-Angabe

Das Kammergericht Berlin hat die Frage beschäftigt, ob falsche Kilometerangaben bei Fahrzeugdiebstahl eine Obliegenheitsverletzung sind.

Nachdem einem Versicherungsnehmer (VN) in Potsdam der Pkw aus der Garage gestohlen wurde, hat er Schadensanzeige bei seinem Kfz-Versicherer erstattet und auf Basis der abgeschlossenen Teil-

kaskoversicherung mit einer Selbstbeteiligung von 150 Euro die Erstattung des Fahrzeugwertes von 40.000 Euro beantragt. Auf dem dazu übermittelten Fragebogen des Versicherers zu der Schadensan-

zeige hat der VN die gelaufenen Kilometer des Fahrzeugs mit „circa 23.000“ angegeben. Diese Zahl hat der Versicherer aufgrund eines Datenabgleichs jedoch bezweifelt. Die Angabe des VN hat er folglich als falsch und damit als Obliegenheitsverletzung eingestuft. Unter anderem aus diesem Grund hat der Versicherer dann die Auszahlung einer Leistung abgelehnt, da es sich somit nicht um ein deckungspflichtiges Schadensereignis handelt.

Für den vorliegenden Fall hat der Senat des Kammergerichts Berlin jedoch festgehalten, dass der Versicherer nicht bereits wegen Falschangaben in der Schadensanzeige zur Kilometerlaufleistung des Fahrzeugs durch den VN frei geworden sei. Denn ihn treffe hier etwa nicht der Vorwurf, die Falschangaben zur Laufleistung erheblich schuldhaft getätigt zu haben. Das Gericht betont in seinem Urteil aber auch, dass falsche Angaben des VN gegenüber dem Versicherungsgeber gemäß gesetzlicher Vorschriften grundsätzlich zur Leistungsfreiheit des Versicherers führen. Das ist dann stets der Fall, wenn die Falschangabe vorsätzlich erfolgt sei. Und in dieser Situation müsse der VN auch die Vorsatzvermutung widerlegen.

(AZ: 4 U 66/06)

ASC



Foto: Helma Sporn/Panthermedia

Der neue Stellenmarkt der Branche. Flexibel. Einfach. Effektiv.

