

### Der MARTENS & PRAHL Newsletter

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

auch in 2010 hat die Legislative und die Rechtsprechung erneut dafür gesorgt, dass es Privatpersonen und Unternehmern nicht langweilig wird. Dies trifft auch auf die Bereiche, die auf die Versicherungsbranche ausstrahlen, zu. Wir beschäftigen uns daher in dieser Ausgabe unseres Newsletters im Schwerpunkt mit den Änderungen verschiedener rechtlicher Rahmenbedingungen.

Verbunden mit den besten Wünschen für das Jahr 2011 hoffen wir auf eine für Sie interessante Themenzusammenstellung.

Ihre Redaktion

#### ■ Inhaltsverzeichnis:

» Die Grüne Karte – neu ab 01.01.2011	2 - 3
» Gruppenunfall-Versicherung: Steuerliche Behandlung	3 - 5
» Private Beitragszahlung zur Direktversicherung	6
» BGH zur Frachtführer(-Höchst)haftung	7 - 8
» Winterreifenpflicht und Versicherungsschutz	8 - 12
» Die weltgrößten Versicherer	12

### ■ Die Grüne Karte – neu ab 01.01.2011

Der Zweck des als „Grüne Karte“ bezeichneten Versicherungsdokuments besteht darin, bei der Einreise in einen ausländischen Staat zu bescheinigen, dass das auf der Karte bezeichnete Fahrzeug mit einer ausreichenden Haftpflichtversicherung versehen ist. Die Grüne Karte wird von 45 mehrheitlich europäischen Versicherungsbüros herausgegeben, deren Länder sich dem „Grüne-Karte-Abkommen“ angeschlossen haben. Die Versicherungsbüros sind unter der Schirmherrschaft einer Dachorganisation, dem Council of Bureaux (CoB), mit Sitz in Brüssel, zusammengeschlossen.

Seit dem 01.01.2009 ist Russland dem Länderabkommen beigetreten, was Anlass für das neue Erscheinungsbild der Grünen Karte ab dem 01.01.2009 im DIN A 4 Format war. Die Grüne Karte wurde entsprechend überarbeitet und um den Geltungsbereich Russland erweitert (es wurde in die Länderliste aufgenommen). Bei der Einreise nach Russland muss man seitdem keine Grenzversicherung mehr abschließen, sofern man die neue Grüne Karte vorweisen kann.

Im System der Grünen Karte wird zwischen folgenden zwei Kategorien von Staaten unterschieden:

- 1) Staaten, deren Versicherungsbüros das so genannte Kennzeichenabkommen unterzeichnet haben: sämtliche EU/EWR-Staaten sowie Andorra, Island, Kroatien, Norwegen und die Schweiz
- 2) Die übrigen CoB-Staaten (Albanien, Bosnien-Herzegowina, Iran, Israel, Marokko, Mazedonien, Moldawien, Russland, Serbien-Montenegro, Tunesien, Türkei, Ukraine, Weißrussland)

**Ist das Länderkürzel auf der Grünen Karte gestrichen, gilt für dieses Land keine Versicherungsdeckung.**

Eine Besonderheit stellen die Türkei und Russland dar, die sich in einen europäischen und asiatischen Teil spalten.

#### **Türkei:**

Obwohl das Länderkürzel in der Länderliste auf der Grünen Karte nicht gestrichen ist, gilt der Versicherungsschutz nicht für den asiatischen Teil.

#### **Russland:**

Das Länderkürzel ist bei einigen Versicherern in der Länderliste auf der Grünen Karte gestrichen, da das Land über einen erheblichen asiatischen Teil (Sibirien) verfügt. Vor einer geplanten Reise nach Russland kann beim Versicherer eine für Russland befristet freigezeichnete Grüne Karte beantragt werden.

Bei Fahrten in die EU/EWR-Staaten sowie Andorra, Island, Kroatien, Norwegen und die Schweiz reicht das amtliche Kennzeichen als Versicherungsnachweis aus und es wird keine Grüne Karte mehr benötigt. Dennoch empfehlen die deutschen Versicherer sie immer mitzuführen, da sich die Grüne Karte auch bei einem Unfall innerhalb der EU als wertvolle Hilfe erweisen kann. So kann es bei Schadenfällen Schwierigkeiten geben, wenn nicht anhand des Dokuments die Versicherungsgesellschaft und die Nummer der Police nachgewiesen werden können.

Bei Fahrten in die übrigen CoB-Staaten ist das Mitführen der Grünen Karte zwingend erforderlich. Führt man keine oder eine veraltete Grüne Karte mit sich, ist es möglich, dass bei Einreise gegen Gebühr eine Grenzversicherung abgeschlossen werden muss.

Die Gültigkeit der Grünen Karte ist zeitlich begrenzt, so dass sie vor Reiseantritt auf den Ablauf und die Aktualität geprüft werden sollte.

Die meisten Kfz-Versicherer geben bereits seit geraumer Zeit die neue Grüne Karte aus, auch wenn in der zweijährigen Übergangsphase (seit 2009) sowohl das alte als auch das neue Format weiter gültig ist. Ab dem 01.01.2011 gelten nur noch die Grünen Karten deren Ablaufdatum nach dem 01.01.2011 liegt, gleichgültig ob altes oder neues Format. © Birgit Glogner

### ■ Gruppenunfall-Versicherung: Steuerliche Behandlung

Der Bundesfinanzhof (BFH) hat mit einem Urteil vom 11. Dezember 2008 (Az.: VI R 9/05) die steuerrechtliche Behandlung von betrieblichen Unfallversicherungen teilweise neu geregelt.

#### **Der Fall:**

In dem vom BFH zu entscheidenden Fall hatte ein Arbeitnehmer eine Leistung aus einer vom Arbeitgeber für ihn abgeschlossenen Unfallversicherung erhalten – ein direktes Bezugsrecht auf die Leistung gegenüber dem Versicherer hatte der Arbeitnehmer jedoch nicht. Das Finanzamt des Arbeitnehmers wollte die Leistung aus der Unfallversicherung als Arbeitslohn werten und damit in voller Höhe der Einkommenssteuerpflicht unterwerfen.

Entgegen der vom Finanzamt vertretenen Meinung war der BFH der Ansicht, dass durch die Zahlung der Beiträge zu einer Unfallversicherung durch den Arbeitgeber, dem Arbeitnehmer lediglich die Finanzierung des Versicherungsschutzes zugewendet wurde, nicht aber die im Schadenfall fließende Versicherungsleistung.

Daher müssen vom Arbeitnehmer lediglich die Beiträge versteuert werden und nicht die Versicherungsleistung. Diese ist nur dann zu versteuern, wenn der Arbeitnehmer eine Leistung aus dem Versicherungsvertrag in Anspruch nimmt – und dann auch nur in bestimmtem Rahmen.

Die Grundsätze dieses Urteils wurden vom Bundesministerium für Finanzen (BMF) mit Rundschreiben vom 28. Oktober 2009 umgesetzt. Es tritt damit an die Stelle des BMF-Rundschreibens vom 17. Juli 2000.

Wesentlich für die nachfolgend genannten Besteuerungsregeln ist, inwieweit – per Versicherungsvertrag (und damit verbundener Informationspflicht des Arbeitgebers gegenüber dem Arbeitnehmer) – dem Arbeitnehmer ein direkter Anspruch für Leistungen aus dem Versicherungsvertrag (sog. Direktanspruch) gewährt wird/wurde:

Unfallversicherung ohne Direktanspruch:

Im Wesentlichen beziehen sich die Änderungen zur Besteuerung auf Unfallversicherungen, die der Arbeitgeber für seine Arbeitnehmer abgeschlossen hat, und bei denen der Arbeitnehmer kein direktes Bezugsrecht auf die Versicherungsleistung hat – mithin eine Unfallversicherung ohne Direktanspruch (vergl. Sachverhalt im o. g. BGH-Urteil).

In der bisherigen Handhabung war der Beitrag steuerfrei, die Leistung im Versicherungsfall jedoch Lohnsteuer- und sozialversicherungspflichtig.

Nach der neuen Regelung ist weiterhin der Beitrag (Lohn-)steuerfrei. Eine Steuerpflicht für den Arbeitnehmer entsteht erst im Versicherungsfall mit Bezug der Leistung. Diese gilt für den Arbeitnehmer als Arbeitslohn in Form von Barlohn. Hier ist jedoch nun nicht mehr die gesamte ausbezahlte Versicherungsleistung Grundlage für die steuerliche Bemessung, vielmehr wird die Bemessungsgrundlage auf die Höhe der Beitragszahlung des Arbeitgebers insgesamt bis zum Auszahlungszeitpunkt begrenzt.

Bei der Ermittlung der Höhe der Beitragszahlung sind alle seit Begründung des Dienstverhältnisses entrichteten Beiträge zu berücksichtigen. Hierbei ist unerheblich, ob im Versicherungszeitraum der Versicherer gewechselt wurde oder ob es eine zeitliche Unterbrechung des Versicherungsschutzes gab. Bei einem Arbeitgeberwechsel sind ausschließlich die vom neuen Arbeitgeber entrichteten Beiträge zu berücksichtigen, auch wenn der bisherige Versicherungsvertrag unter dem neuen Arbeitgeber fortgeführt wird. Diese Regelung gilt auch dann, wenn sich der Arbeitgeberwechsel auf Unternehmen innerhalb eines Konzernverbundes bezieht. Bei einem Betriebsübergang nach § 613a BGB liegt kein neues Dienstverhältnis vor.

Beiträge, die bereits anlässlich eines früheren Unfalls versteuert wurden oder die schon der individuellen oder pauschalen Besteuerung unterworfen wurden, sind bei der Ermittlung der Bemessungsgrundlage nicht zu berücksichtigen.

Bei individueller oder pauschaler Besteuerung der Beiträge durch den Arbeitgeber sind die Leistungen im Versicherungsfall weiterhin steuerfrei für den Arbeitnehmer.

Sofern die Versicherungsleistung dem Arbeitnehmer nicht als Einmalbeitrag ausbezahlt wird, sondern in Form einer Leibrente oder als rätierliche Zahlung zufließt, sind diese Zahlungen als Arbeitslohn solange zu versteuern, bis die Summe der Leistungen die Höhe der vom Arbeitgeber insgesamt gezahlten Versicherungsbeiträge erreicht hat.

Unfallversicherung mit Direktanspruch:

Sofern der versicherte Arbeitnehmer die Leistungen aus der Unfallversicherung unmittelbar gegenüber dem Versicherer geltend machen kann, spricht man von einer Unfallversicherung mit Direktanspruch. Dies ist die bisher üblicherweise – aufgrund der bisherigen steuerlichen Behandlung/Betrachtung – abgeschlossene Form der betrieblichen Gruppenunfall-Versicherung.

In diesem Fall sind die vom Arbeitgeber bezahlten Beiträge bereits zum Zeitpunkt der Zahlung als Zukunftssicherungsleistungen Arbeitslohn in Form von Barlohn und damit als geldwerter Vorteil für den Arbeitnehmer lohnsteuer- bzw. sozialversicherungspflichtig.

Steuerfrei bleibt der Beitragsanteil für Dienstreisetätigkeiten, da dieser Anteil zu den steuerfreien Reisekostenerstattungen gehört. Es bestehen seitens des BMF keine Bedenken, wenn dieser Anteil auf 40 % bei einer reinen Berufs-Unfallversicherung bzw. auf 20 % bei einer Unfallversicherung für berufliche und private Risiken geschätzt wird.

Die Leistungen aus der Unfallversicherung bleiben durch diese Regelung grundsätzlich steuerfrei.

### **Fazit:**

Die Unfallversicherung ohne Direktanspruch kann – rein steuerlich betrachtet – für den Arbeitnehmer die vorteilhaftere Variante sein, da eine Versteuerung erst im Leistungsfall erfolgt und diese auch auf die Höhe der bezahlten Beiträge beschränkt ist. Allerdings bedeutet diese nachgelagerte Besteuerung der Beiträge einen größeren administrativen Aufwand beim Arbeitgeber im Leistungsfall.

Im Fall einer eventuellen Vertragsumstellung auf eine Unfallversicherung ohne Direktanspruch sind zudem möglicherweise arbeitsrechtliche oder auch betriebsverfassungsrechtliche Aspekte und etwaige arbeitsvertragliche Zusagen zu berücksichtigen. Zur Prüfung einer (möglichen) Änderung der bisherigen Vorgehensweise und ggf. des Versicherungsvertrages (Streichung des vertraglich vereinbarten Direktanspruches) empfehlen wir die Einbeziehung ihres Steuerberaters.

© Stephanie Gottwald

### ■ Private Beitragszahlung zur Direktversicherung

Beitragspflicht zur gesetzlichen Kranken- und Pflegeversicherung nicht verfassungsgemäß, wenn Arbeitnehmer zum Zahlungszeitpunkt Versicherungsnehmer war.

Renten der betrieblichen Altersversorgung sind der Rente aus gesetzlicher Rentenversicherung vergleichbare Einnahmen. Sie werden daher ebenso zur Berechnung der Beiträge zur gesetzlichen Kranken- und Pflegeversicherung der Rentner herangezogen. Das gilt seit dem 01.01.2004 auch für Kapitalleistungen.

Kurz: Für jede Versorgungsleistung aus betrieblicher Altersversorgung müssen Beiträge zur gesetzlichen Kranken- und Pflegeversicherung abgeführt werden.

Als ungerecht empfunden wurde die von den Krankenkassen gelebte Praxis, auch Leistungen zu berücksichtigen, die ursprünglich aus privat eingezahlten Beiträgen resultierten. De facto fand eine doppelte Verbeitragung statt. Interessierte Leser unseres Newsletters mögen sich daran erinnern, dass wir gegen diese Praxis eine Petition beim Deutschen Bundestag eingereicht hatten.

Nachdem das Bundessozialgericht in mehreren Fällen den Krankenkassen Recht gab, wurde diese Vorgehensweise nun vom Bundesverfassungsgericht kassiert (1 BvR1660/08). Wichtig ist dabei, dass es sich zum Zeitpunkt der Beitragszahlung auch tatsächlich um einen privaten Versicherungsvertrag handelte, also nicht vielleicht der Arbeitgeber noch Versicherungsnehmer war. Hier der maßgebende Teil der Urteilsbegründung:

„Das Bundessozialgericht ... verstößt damit gegen den allgemeinen Gleichheitssatz, soweit es ... auch diejenigen Kapitalleistungen der Beitragspflicht unterwirft, die auf Beiträgen beruhen, die ein Arbeitnehmer nach Beendigung seiner Erwerbstätigkeit auf den Lebensversicherungsvertrag unter Einrücken in die Stellung des Versicherungsnehmers eingezahlt hat. Denn mit der Vertragsübernahme durch den Arbeitnehmer ist der Kapitallebensversicherungsvertrag vollständig aus dem betrieblichen Bezug gelöst worden und unterscheidet sich hinsichtlich der dann noch erfolgenden Einzahlungen nicht mehr von anderen privaten Lebensversicherungen. Soweit das Bundessozialgericht die Einzahlungen auf private Lebensversicherungsverträge allein deshalb der Beitragspflicht Pflichtversicherter unterwirft, weil die Verträge ursprünglich vom Arbeitgeber des Bezugsberechtigten abgeschlossen wurden und damit dem Regelwerk des Betriebsrentenrechts unterlagen, widerspricht es der gesetzgeberischen Grundsatzentscheidung, die private Altersvorsorge beitragsfrei zu stellen. Auf die Einzahlungen des Bezugsberechtigten auf einen von ihm als Versicherungsnehmer fortgeführten Kapitallebensversicherungsvertrag finden hinsichtlich der von ihm nach Vertragsübernahme eingezahlten Beiträge keine Bestimmungen des Betriebsrentenrechts mehr Anwendung. Es begegnet auch keinen praktischen Schwierigkeiten, bei der Auszahlung einer Lebensversicherung den auf privater Vorsorge beruhenden Anteil des Zahlbetrages getrennt auszuweisen.“

Nach unserer Auffassung trifft die Entscheidung ebenso für Fälle zu, in denen eine zunächst private Kapital- oder Rentenversicherung zu einem späteren Zeitpunkt in eine betriebliche Direktversicherung umgewandelt worden ist.

© Axel Wurm

### ■ BGH zur Frachtführer(-Höchst)haftung

Häufig sind Frachtführer in der Situation, dass ihnen ihre Ladung und deren tatsächlicher Wert nicht genau bekannt ist, da der Versender nur eine ungefähre Bezeichnung und das Gewicht des Gutes angibt. Das rächt sich spätestens dann, wenn im Schadenfall die Haftungshöchstgrenzen gemäß den zugrunde liegenden Beförderungsbedingungen (HGB, ADSp, CMR usw.) aufgrund groben Organisationsverschuldens durchbrochen werden sollen und der tatsächliche Wert des Gutes vom Wareninteressenten beansprucht wird.

Bislang wurde im jeweiligen Einzelfall diskutiert, ob der Versender einen entsprechenden Hinweis hätte geben müssen, dass ein ungewöhnlich hoher Schaden droht, um dem Frachtführer die Möglichkeit zu geben, den Transport entsprechend zu disponieren (z. B. Kofferverkehr, entsprechende Routenplanung, zwei Fahrer, GPS usw.).

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat nun mit Urteil vom 21.01.2010 (I ZR 215/07) wie folgt Klarheit geschaffen:

Im gegenständlichen Fall wurden einem Frachtführer schwarz umfolte Paletten ohne nähere Beschreibung übergeben, lediglich das Gewicht von 2.780 kg war bekannt. Der Frachtführer transportierte diese in einem Planenfahrzeug. Während der nächtlichen Ruhepause wurde der Fahrer betäubt und das Fahrzeug ausgeraubt.

Wie sich herausgestellt hat, handelte es sich bei der Ware um PC-Flachbildschirme mit einem Warenwert von € 144.360,00. Der Haftungshöchstbetrag gemäß CMR hätte € 28.100,00 betragen. Ein Höchsthaftungsbetrag des Frachtführers war nicht vertraglich festgelegt.

Der Frachtführer wandte nun ein Mitverschulden des Versenders ein, da ihn dieser nicht darauf hingewiesen hatte, dass ein ungewöhnlich hoher Schaden droht.

Der zuständige Senat des BGH hat in dem Urteil nun festgelegt, dass von einem ungewöhnlich hohen Schaden dann auszugehen ist, wenn der Wert der Sendung das Zehnfache der Kilo-Haftung gemäß der zugrunde liegenden Beförderungsbedingung überschreitet. Gibt der Versender in diesem Fall keinen Hinweis, trifft ihn ein Mitverschulden an dem Schaden.

Wurde ein geringerer Betrag als die Regelhaftung von 8,33 SZR (Sonderziehungsrecht) / kg vereinbart, ist von dem niedrigeren Betrag auszugehen, wurde ein höherer Betrag vereinbart, ist von der Regelhaftung auszugehen.

Ist im Beförderungsvertrag eine individuell vereinbarte Höchstbetragshaftung des Frachtführers festgelegt, so gilt die vorgenannte Regelung nicht, sondern ein ungewöhnlich hoher Schaden droht dann, wenn der Warenwert die Höchstbetragshaftung übersteigt.

Da in dem entschiedenen Fall keine besonderen Vereinbarungen getroffen waren, war bei der Berechnung des ungewöhnlich hohen Schadens von dem Regelhaftungsbetrag von € 28.100,00 gemäß CMR auszugehen, so dass ein Hinweis des Versenders erst ab einem Betrag von € 281.000,00 hätte erfolgen müssen.

© Bernd Beuter

### ■ Winterreifenpflicht und Versicherungsschutz

Mit Wirkung vom 04.12.2010 ist die neue „Winterreifen-Verordnung“ in Kraft getreten. War bisher – nach alter „Winterreifen-Verordnung“ aus 2005 – in der Straßenverkehrsordnung (StVO) nur allgemein bestimmt, dass die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen an die Wetterverhältnisse anzupassen ist, wozu insbesondere auch eine geeignete Bereifung gehört, wurden diese Pflichten mit der Reform der „Winterreifen-Verordnung“ konkretisiert. Jetzt darf der Fahrer eines Kraftfahrzeuges dieses bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte nur noch mit M+S Reifen (Winterreifen) nutzen. Diese Reifen sind am M+S-Symbol, teils in Verbindung mit einem Bergpiktogramm mit Schneeflocke (Alpine-Symbol) erkennbar.

Die neue Regelung präzisiert damit zwei wesentliche Punkte, die bisher unklar formuliert waren:

Geeignete Bereifung: Nunmehr bezieht sich das ausschließlich auf Winterreifen mit entsprechender Kennzeichnung (M+S oder Schneeflocken-Symbol). Dazu zählen auch „Ganzjahresreifen“.

Witterungsbedingungen: Klare Definition des Fahrbahnzustandes „Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte“.

Das Gesetz schreibt also vor, wann Winterreifen aufgezogen sein müssen und wann mit normalen Reifen gefahren werden darf. Kraftfahrzeuge können daher bis zum Eintritt der beschriebenen Wetterverhältnisse mit Sommerreifen gefahren werden. Treten dann die benannten Wetterverhältnisse auf, darf nach dem Gesetzes-Wortlaut nicht weitergefahren werden. Man kann also von einem situationsbedingten Fahrverbot sprechen.

Wer Fahrten bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte zuverlässig vermeiden kann, kann auch weiterhin im Winter mit Sommerreifen fahren. Dies dürfte gerade Besitzer von Zweitwagen oder Oldtimern besonders interessieren und natürlich diejenigen, die im Winter ohnehin auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Dass die gesamte Ausrüstung von Kraftfahrzeugen an die Wetterverhältnisse anzupassen ist, wie es in sinnvoller Weise im Gesetzestext alter Fassung mit dem Beispiel von Frostschutz in der Scheibenwaschanlage lautete, wurde aufgegeben. Begründung: Eine solche „Ausrüstungsvorschrift“ gehört in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beinhaltet dagegen lediglich die „Verhaltensvorschriften“ im Straßenverkehr. In diesem Sinne habe man das neue Gesetz im Hinblick auf die Benutzung von Winterreifen in eine „Verhaltensvorschrift“ des Fahrers umformuliert.

Hintergrund der neuen „Winterreifen-Verordnung“ war offensichtlich die bisher eher schwammige Formulierung, die nach einem Urteil des OLG Oldenburg vom 9. Juli 2010 (AZ: 2 SsRs 220/09) dazu führte, dass ein vom Amtsgericht Osnabrück verhängtes Bußgeld nicht zum Tragen kam und die Formulierung der alten „Winterreifen-Verordnung“ vom OLG als „verfassungswidrig“ gewertet wurde: Das Tatbestandsmerkmal „der an die Wetterverhältnisse angepassten, geeigneten Bereifung“ nenne keine konkrete Bereifung für jeweils genau bezeichnete Wetterverhältnisse und sei deswegen nicht konkret genug.

### **An wen richtet sich die neue Winterreifenregelung?**

Wie bereits oben erwähnt, ist die neue Winterreifenregelung keine Ausrüstungs- sondern eine Verhaltensvorschrift. Bestraft werden kann deshalb ausschließlich der Fahrer. Der Halter eines Kraftfahrzeugs kann nur bestraft werden, falls er gleichzeitig Fahrer ist.

### **Problem Mietfahrzeuge:**

Ein gesetzlicher Anspruch auf Überlassung eines Fahrzeuges mit Winter- oder Ganzjahresreifen gegenüber einer Autovermietung besteht bislang nicht. Wer sicher gehen will, im Winter ein Fahrzeug mit Winterreifen zu bekommen, sollte diese Zusatzleistung bei der Reservierung verlangen (was aber teilweise gesondert berechnet wird). Es kann nur angeraten werden, bei winterlichen Straßenverhältnissen ein Kfz ohne Winterreifen nicht anzumieten.

### **Betroffene Fahrzeuge:**

Wie bislang richtet sich die Vorschrift grundsätzlich auch weiterhin an alle Kraftfahrzeuge und damit Pkw, Lkw, Wohnmobile, Busse sowie Motorräder und Motorroller bis 3,49 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Auch Fahrzeuge mit Allradantrieb sind von der neuen Vorschrift betroffen.

Schwere Nutzfahrzeuge (Busse mit mehr als acht Sitzplätzen und Lkw über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht = Lkw der Fahrzeugklassen M2, M3, N2 und N3) müssen nur an den Antriebsachsen mit Winterreifen ausgestattet werden.

Der Geltungsbereich der StVO trifft auch ausländische Fahrzeuge, die sich auf deutschen Straßen bewegen.

### **Profil-Anforderung:**

Der Gesetzgeber hat keine gesonderte Mindestprofiltiefe für Winterreifen bestimmt, so dass insoweit nur die von Experten schon für Sommerreifen als zu gering bewertete Grenze von 1,6 Millimetern gemäß § 36 (2) Satz 4 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) gilt. Damit kann ein neuer Sommerreifen einem alten und abgefahrenen Winterreifen deutlich überlegen sein.

Hinweis: In anderen Ländern gelten hier teilweise andere Profil-Anforderungen.

### **Versicherungsschutz:**

Dazu der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft - GDV (Quelle: Internet-Presseberichte):

Sanktionen ihres Kfz-Haftpflichtversicherers haben Fahrzeughalter, die gegen die Winterreifenpflicht verstoßen, nicht zu befürchten. Der Versicherer übernimmt den Schaden des Unfallopfers auch dann, wenn der Unfallverursacher mit Sommerreifen unterwegs war und zwar ohne anschließende Regressmöglichkeit.

Auch Vollkaskoversicherer sind in der Pflicht. Einzige Ausnahme: Der Autofahrer hätte vor Fahrtantritt oder während der Fahrt erkennen müssen, dass Sommerreifen angesichts der Straßenverhältnisse völlig ungeeignet sind. Kann nachgewiesen werden, dass der Autofahrer fahrlässig mit Sommerreifen unterwegs war und es kommt deshalb zum Unfall, kann die Versicherungsleistung anteilig gekürzt werden.

In der Kaskoversicherung ist insbesondere hinsichtlich der Fahrzeugbereifung zu prüfen, ob und ggf. inwieweit der Versicherer wegen grober Fahrlässigkeit (§ 81 VVG / Versicherungsvertragsgesetz) oder Gefahrerhöhung (§ 23 VVG) leistungsfrei ist. Das war aber auch schon nach alter Rechtslage so. Allein die fehlende Winterreifen-Ausstattung des Fahrzeugs führt nicht schon zwangsläufig zur Leistungsfreiheit.

Die Beweislast für das Vorliegen der groben Fahrlässigkeit und Kausalität im Schadenfall trifft den Versicherer. Sofern ein Verzicht auf den Einwand der groben Fahrlässigkeit im Versicherungsvertrag vereinbart ist, kann sich der Versicherer ohnehin nicht darauf berufen.

Auch in der Haftpflichtversicherung kann die Benutzung von Sommerreifen auf Schnee Auswirkungen haben, da es hier zu einer Mithaftung des Geschädigten kommen kann. Diese kann sich insbesondere aus der erhöhten Betriebsgefahr des Halters (§ 7 StVG) ergeben. Die Betriebsgefahr stellt diejenige Gefahr dar, die regelmäßig und notwendigerweise mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges verbunden ist. Wird diese durch besondere unfallursächliche Umstände erhöht, kann dies zu einer Mithaftung des Halters führen, auch wenn der Unfallgegner durch ein eigenes Verschulden den Unfall verursacht hat. Abzustellen ist darauf, ob die Gefahrensituation für den Durchschnittsfahrer erkennbar war.

### Hinweis zur M+S-Kennzeichnung:

Als Winterreifen im Sinne der Verordnung gelten solche Räder, die schon bisher landläufig als Winterreifen bezeichnet wurden, sog. Matsch- und Schnee-Reifen (oder kurz: M+S-Reifen). Diese haben in der Regel ein Profil, das bei winterlichen Straßenverhältnissen wie Schnee, Kälte und Glätte die nötige Haftreibung gewährleistet. M+S-Reifen tragen ein entsprechendes Symbol mit diesen Initialen auf den Seitenflächen.

Auch sog. Ganzjahresreifen, auch Allwetterreifen genannt, erfüllen die Vorgaben der neuen StVO, wenn diese mit einem M+S-Symbol versehen sind. Aber Vorsicht, längst nicht alle Ganzjahresreifen sind damit gekennzeichnet.

Nach ECE-Regelung R 30 und 54, Richtlinie 92/23 EWG und StVZO (§ 36) definieren sich Winterreifen lediglich über die Kennzeichnung M+S (M&S, M.S.). Dies ist aber keine gesetzlich geschützte Kennzeichnung und kann daher auch auf nicht wintertauglichen Reifen angebracht werden. D. h. jeder Reifenhersteller kann letztlich diese Buchstabenkombination nach Belieben in die Reifenflanken einprägen.

Aussagekräftiger, ob nun ein Reifen wintertauglich ist oder nicht, ist das Schneeflocken-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke, Alpine-Symbol), mit welchem bislang die Reifenindustrie auf fehlende Regelungen reagierte. Dieses Symbol ist zwar ebenfalls kein geschütztes bzw. definiertes Gütesiegel, die Voraussetzungen, nach welchen die Reifenhersteller ihre Reifen mit dem Schneeflocken-Symbol kennzeichnen dürfen, sind allerdings höher als für das M+S-Symbol.

In Deutschland gibt es somit bislang keine technischen Mindeststandards. Ohne klare Norm unterliegt es auch keiner Kontrolle, ob ein Reifen berechtigt mit den genannten Symbolen gekennzeichnet ist. Dazu das OLG Oldenburg (nach alter Winterreifen-Verordnung): „Die Verwendung des M+S Symbols unterliegt keiner Prüfung und Kontrolle und genießt daher keinerlei Schutz. Auch eine M+S Kennzeichnung ermöglicht deshalb keine gesicherte Aussage zur tatsächlichen Wintertauglichkeit“.

Parallel zur Einführung der Winterreifenpflicht in der StVO wird auf europäischer Ebene an einer verbindlichen, international einheitlichen Kennzeichnung von Reifen gearbeitet. Mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 wurden Anforderungen an Reifen festgelegt. Im Nachgang dazu werden nunmehr Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten und Reifen festgelegt.

### **Fazit:**

Auf europäischer Ebene gilt es noch Hausaufgaben zu erledigen (einheitliche Reifen-Kennzeichnung), um weitere Rechtssicherheit zu schaffen. Beeinträchtigungen des Versicherungsschutzes sind nur in eher krassen Ausnahmefällen zu erwarten. Letztlich bleibt aber natürlich das Verhalten der Versicherer und der ggf. angerufenen Gerichte abzuwarten.

Es kann nur jedem Verkehrsteilnehmer empfohlen werden – insbesondere auch im eigenen Gesundheitsinteresse – die Fahrzeugbereifung den Witterungsverhältnissen anzupassen, um Bußgelder zu vermeiden. Dies gilt auch für Leih-/Mietfahrzeuge. Ferner sind bei Auslandsreisen mit eigenem oder geliehenem Fahrzeug die im jeweiligen Land geltenden Vorschriften/Anforderungen zu beachten (Empfehlung: ADAC befragen). Wir wünschen allseits gute Fahrt.

© Christian Wahl

### ■ Die weltgrößten Versicherer

Rang 2009	Gesellschaft	Land	Beitrag 2009 (Mrd. US\$)	Veränderung zu 2008
1	AXA S.A.	Frankreich	116,48	+ 0,24 %
2	Assicurazioni Generali S.p.A.	Italien	91,64	+ 2,90 %
3	Allianz Societas Europaea	Deutschland	86,04	- 1,10 %
4	Japan Post Insurance Co., Ltd.	Japan	81,02	+ 102,78 %
5	UnitedHealth Group Inc.	USA	79,32	+ 7,75 %
6	American International Group, Inc. (AIG)	USA	62,17	- 18,75 %
7	National Mut Ins Fed Agricultural Coop	Japan	59,40	+ 14,86 %
8	Munich Reinsurance Company	Deutschland	56,98	+ 9,64 %
9	WellPoint Inc.	USA	55,50	+ 0,63 %
10	State Farm Group	USA	54,04	+ 1,33 %

Quelle: AM Best / Handelsblatt

### ■ Impressum

MARTENS & PRAHL  
VERSICHERUNGSKONTOR GMBH & CO. KG

Wielandstr. 14c  
23558 Lübeck  
Amtsgericht Lübeck HR A 13  
Komplementär: MARTENS & PRAHL Verwaltungs GmbH  
Amtsgericht Lübeck HRB 8461  
Geschäftsführer: Walter Höppner

Redaktionsleitung: Heiko Thedens  
Tel.: 0451 - 88 18 203  
Fax: 0451 - 88 18 280  
Email: [heiko.thedens@martens-prahl.de](mailto:heiko.thedens@martens-prahl.de)

#### **Wichtiger Hinweis:**

Trotz sorgfältiger Prüfung der Informationen, kann eine Garantie für die Richtigkeit nicht übernommen werden.

Nachdruck oder Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Wir danken den folgenden Autoren dieser Ausgabe für Ihre Beiträge:  
Christian Wahl | Birgit Glogner | Axel Wurm | Stephanie Gottwald | Bernd Beuter

MARTENS & PRAHL | Die Versicherungsmakler  
NEWSLETTER Ausgabe 1 | 2011 - Februar 2011