

- die Fahrzeugüberführung (kein Bezug zum Listenpreis),
- einen weiteren Satz Reifen einschließlich Felgen wie z.B. Winterreifen, (vgl. R 31 Absatz 3 Satz 6 LStR),
- die Beschriftung des Firmenwagens (kein Bezug zum Listenpreis),
- ein Autotelefon (steuerfrei gemäß § 3 Nr. 45 EStG),
- eine Freisprecheinrichtung (steuerfrei gemäß § 3 Nr. 45 EStG).

Die Zuordnung von Aufwendungen im Grenzbe-  
reich wie z.B. Straßenbenutzungsgebühren, Un-  
fallkosten oder Chauffeurkosten ist schwieriger  
und daher differenziert zu betrachten. Diese Kos-  
ten dienen nämlich nicht regelmäßig unmittel-  
bar dem Halten und dem Betrieb des Fahrzeugs  
und fallen daher auch nicht unbedingt zwangs-  
läufig im Zusammenhang mit der Fahrzeugnut-  
zung an.

#### **Hierzu gilt im Einzelnen folgendes:**

- Zahlungen des Arbeitgebers für einen auf den Arbeitnehmer ausgestellten ADAC-Euro-Schutz-  
brief sind bei einem Dienstwagen mit Mög-  
lichkeit der Privatnutzung nicht im Nutzungsvorteil  
nach der 1 %-Methode enthalten. Die mit dem  
ADAC-Euro-Schutzbrief verbundenen Beitragszah-  
lungen sind nicht als Bestandteil der durch den  
Dienstwagen insgesamt entstehenden Aufwen-  
dungen anzusehen. Es handelt sich bei der Über-  
nahme dieser Kosten durch den Arbeitgeber viel-  
mehr um sogenannte Barlohnzahlungen, die nach  
§ 8 Abs. 1 EStG mit dem Nennwert als Einnahmen  
des Arbeitnehmers anzusetzen sind.

- **Chauffeurkosten:** Stellt der Arbeitgeber dem  
Arbeitnehmer zur privaten Nutzung ein betrieb-  
liches Kraftfahrzeug mit Fahrer zur Verfügung,  
ist der entsprechende Nutzungswert – gleich ob  
pauschal oder individuell ermittelt – nach R 31  
Abs. 10 Nr. 2 LStR 2005 zu erhöhen, und zwar  
um 50 %, wenn der Fahrer überwiegend in An-  
spruch genommen wird, um 40 %, wenn der Ar-  
beitnehmer das Fahrzeug häufig selbst steuert  
und um 25 %, wenn der Arbeitnehmer das Fahr-  
zeug weit überwiegend selbst steuert.

- **Mautgebühren und Vignettenkosten** sind nicht  
ohne weiteres mit dem Gebrauch des Fahrzeugs  
notwendigerweise verbunden. Vielmehr sind diese  
Kosten auf das Befahren gebührenpflichtiger Stra-  
ßen und Wege zurückzuführen und fallen fort,  
sobald der Steuerpflichtige mit dem Fahrzeug auf  
das mautfreie öffentliche Straßennetz ausweicht.  
Der Anlass für die Benutzung solcher gebühren-  
pflichtiger Strecken kann sowohl dienstlicher, als  
auch privater Natur sein. Derartige Aufwendun-  
gen sind nach dem Zweck der einzelnen Fahrt zu  
beurteilen, und zwar auch im Anwendungsbereich  
der 1 %-Regelung. Gleiches gilt für Aufwendun-  
gen für Fähren, Brücken, Tunnel oder Reisezüge,  
da diese Kosten ebenfalls nicht unmittelbar mit  
der Kfz-Nutzung zusammen hängen.

- **Parkgebühren und Anwohnerparkberechtigun-  
gen** gehören nach Ansicht der Finanzverwaltung  
nicht zu den Gesamtkosten eines Fahrzeugs und  
sind vielmehr nach R 40a Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 2  
LStR 2005 in voller Höhe als Reisenebenkosten



abziehbar. Im Umkehrschluss heißt dies, dass  
Parkgebühren jedenfalls dann keine abziehbaren  
Betriebsausgaben darstellen, wenn sie bei Privat-  
fahrten anfallen. Der BFH ist der Ansicht, dass  
das Parken eines Dienstwagens vor dem Privat-  
haus ebenso wie das Parken in der Betriebs- oder  
Privatgarage nicht der privaten Nutzung zuzu-  
rechnen ist. Bei den Gebühren für Anwohnerpark-  
plätze oder Stadtteilparklizenzen ist die Grenze  
zu den Garagekosten fließend, sodass auch diese  
Kosten „eigentlich“ in die Gesamtkosten des Fahr-  
zeugs einbezogen werden müssen.

- **Unfallkosten** gehören zu den durch den pau-  
schalen Nutzungswert abgegoltenen Aufwendun-  
gen. Die Abgeltungsfunktion der Nutzungswert-  
pauschalierung schließt eine veranlassungsbezo-  
gene Zuordnung konkreter Aufwendungen zu  
einzelnen Fahrten aus. Dementsprechend kommt  
es nicht darauf an, ob ein Unfall mit dem betrieb-  
lichen Fahrzeug sich auf einer privaten oder be-  
trieblichen Fahrt ereignet hat. Ebenso wenig ist  
es erheblich, ob ein Unfall schuldhaft verursacht  
worden ist. Der Wortlaut des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz  
2 EStG ist insoweit eindeutig. Der Gesetzgeber hat  
hier bewusst eine grob pauschalierende Regelung  
gewählt. Zu den durch den pauschalen Nutzungswert  
abgegoltenen Fahrzeugaufwendungen gehö-  
ren nach Auffassung des FG Köln (Urteil vom  
08.12.2004, Az. 14 K 2612/03, EFG 2005, S.589,  
rechtskräftig) daher auch die Unfallkosten anläs-  
slich einer Privatfahrt.

- Bei Versicherungsprämien ist danach zu diffe-  
renzieren, ob die Versicherung dem Ersatz von  
Schäden am Fahrzeug, für das der Nutzungswert  
zu ermitteln ist, dient oder vor der Inanspruch-  
nahme für Schäden Dritter schützt bzw. Person-  
schäden ersetzt. Im ersten Fall sind die Prämien  
Teil der Gesamtkosten. Im zweiten Fall werden die  
Prämien grundsätzlich nicht für das Fahrzeug  
aufgewandt und sind demzufolge nicht von der 1  
%-Regelung erfasst. Eine Ausnahme bildet die  
Haftpflichtversicherung, die notwendige Nut-  
zungsvoraussetzung für das Fahrzeug ist.

#### **Änderungen im Jahre 2006**

Mit dem Gesetz zur Eindämmung missbräuchlicher  
Steuergestaltungen vom 28. April 2006 wurde die  
pauschale Ermittlungsmethode für die private  
Kraftfahrzeugnutzung (1%-Regelung) rückwir-

*Inspektionskosten zählen zu den Fixkosten*

kend zum 1. Januar 2006 geändert. Es sieht für  
die nach dem 31.12.2005 beginnenden Wirt-  
schaftsjahre vor, dass die Anwendung der Listen-  
preisregelung bzw. sog. 1%-Regelung für die  
Bewertung der privaten Nutzung eines Firmen-  
wagens durch den Unternehmer nur noch für Fahr-  
zeuge zulässig ist, deren betriebliche Nutzung  
mehr als 50 % beträgt. Die Anwendung der 1%-  
Regelung ist damit auf Fahrzeuge des sog. not-  
wendigen Betriebsvermögens (betriebliche Nut-  
zung zu mehr als 50 %; vgl. § 6 Abs.1 Nr.4 EStG)  
beschränkt. Bei einer betrieblichen Nutzung zwi-  
schen 10 % und 50 % muss der Anteil der priva-  
ten Nutzung entweder durch ein ordnungsgemä-  
ßes Fahrtenbuch oder anhand einer Schätzung  
ermittelt werden.

Die Überlassung eines Kraftfahrzeugs auch zur  
privaten Nutzung an einen Arbeitnehmer als  
Dienstwagen stellt aus Sicht des Arbeitgebers eine  
vollumfängliche betriebliche Nutzung dar. Das  
Fahrzeug ist dann notwendiges Betriebsvermö-  
gen, selbst wenn es dem Arbeitnehmer erlaubt ist,  
das Fahrzeug für private Zwecke zu nutzen. Ar-  
beitnehmer, die von ihrem Arbeitgeber einen  
Dienstwagen gestellt erhalten, sind davon also  
nicht betroffen. Auch Geschäftsführer einer GmbH  
zählen steuerrechtlich zu den Arbeitnehmern;  
auch für sie gilt die Neuregelung ab 2006 also  
nicht. Anders kann sich die Sachlage aber dar-  
stellen, wenn ein GmbH-Geschäftsführer zugleich  
Allein- oder Mitgesellschafter der GmbH ist; hier  
stellt sich dann die Frage, ob der Nutzungswert  
des Fahrzeugs ausnahmsweise eine verdeckte Ge-  
winnausschüttung darstellt, wenn die Zuwendung  
des Vorteils auf gesellschaftsrechtlicher Grund-  
lage beruht. Im Prinzip gilt also für die Überlas-  
sung eines Firmenwagens durch den Arbeitgeber,  
dass die Bewertung des geldwerten Vorteils  
weiterhin nach den bisherigen Vorschriften durch  
1%-Regelung oder Fahrtenbuch erfolgt. Im Ein-  
zelfall sollte man sich durch einen Steuerberater  
oder einen im Steuerrecht qualifizierten Anwalt  
beraten lassen.

*Rechtsanwalt Lutz D. Fischer, Lohmar  
Kontakt: kanzlei@fischer-lohmar.de  
Internet: www.fischer-lohmar.de*

## Auswirkungen der Reform des Versicherungsvertragsgesetzes auf das Fuhrparkmanagement

# Vorteil VN

Das Bundeskabinett hat am 11. Oktober 2006 den Entwurf einer Gesamtreform des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG-E) beschlossen. Der bereits am 13. Oktober 2006 in den Bundestag eingebrachte Entwurf für das Gesetz zur Reform des Versicherungsvertragsrechts (BT-Drs. 707/06) bringt auch für das Fuhrparkmanagement einige wichtige Neuerungen mit sich, die vor allem den Bereich der Schadenregulierung mit Versicherungen betreffen. Bis zum geplanten Inkrafttreten der Änderungen Anfang 2008 bleibt allerdings noch etwas Zeit.

Der Gesetzentwurf zur Reform Versicherungsvertragsrecht sieht vor, die Stellung des Versicherungsnehmers (VN) gegenüber dem Versicherer deutlich zu stärken und die Transparenz zu verbessern. Neu geregelt werden insbesondere die Beratungs-, Aufklärungs- und Informationspflichten der Versicherer. Ergänzend sollen die einzelnen Informationen in einer Rechtsverordnung zusammenfassend normiert werden. Der Entwurf sieht ferner neue Regelungen zur Laufzeit von Verträgen und zu Widerrufs-, Rücktritts- und Kündigungsrechten, zur vorläufigen Deckung und zur Pflichtversicherung vor. Auf die Versicherer kommen danach zahlreiche verbraucherfreundliche Veränderungen zu, wenn auch nicht so zahlreich, wie ursprünglich geplant.

Für einzelne Versicherungszweige, z. B. für die Berufsunfähigkeitsversicherung, werden gesetzliche Mindeststandards bestimmt. Insbesondere wird das Recht der Lebensversicherung modernisiert, auch die jüngsten Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts vom 26. Juli 2005, insbesondere zur Überschussbeteiligung in der Lebensversicherung, und des Bundesgerichtshofs, der sich in seiner Entscheidung vom 12. Oktober 2005 u. a. zur Berechnung von Mindestrückkaufswerten geäußert hatte. Der Anspruch auf Überschussbeteiligung wird im Gesetz als Regelfall verankert. Erstmals erhält der Versicherungsnehmer einen Anspruch auf Beteiligung an den stillen Reserven/Bewertungsreserven. Dem Versicherungsnehmer muss eine Modellrechnung über die möglichen Leistungen übergeben werden und er muss jährlich über die tatsächliche Entwicklung unterrichtet werden; ferner sind ihm in Zukunft die Höhe der Abschluss- und Vertriebskosten mitzuteilen.

Für das Fuhrparkmanagement sind insbesondere die Neuerungen relevant, die Abschnitt 2 des neuen VVG-E zur Anzeigepflicht, Gefahrerhöhung und anderen Obliegenheiten regelt. Änderungen ergeben sich vor allem bei den vorvertraglichen Anzeige- bzw. Obliegenheitspflichten: Das Risiko durch die Verletzung vorvertraglicher Anzeigepflichten wird verringert.

Der Versicherungsnehmer hat nach dem Entwurf die ihm bekannten Gefahrumstände anzuzeigen,

die für den Entschluss des Versicherers, den Vertrag mit dem vereinbarten Inhalt zu schließen, erheblich sind und nach denen der Versicherer gefragt hat. Neu ist hierbei, dass der Versicherungsnehmer jedenfalls nach § 19 VVG-E künftig nur auf Fragen antworten muss, die ihm der Versicherer in Textform gestellt hat. Der Versicherungsnehmer soll also vor der Unterzeichnung nur noch diejenigen Umstände anzuzeigen haben, nach denen der Versicherer schriftlich gefragt hat.

Dem Versicherer stehen die Kündigungs- bzw. Rücktrittsrechte nach § 19 Abs. 2-4 VVG-E nur dann zu, wenn er den Versicherungsnehmer zuvor durch gesonderte Mitteilung in Textform auf die Folgen einer Anzeigepflichtverletzung hingewiesen hat. Die Kündigungsrechte des Versicherers sind ferner dann ausgeschlossen, wenn dieser den nicht angezeigten Gefahrumstand oder die Unrichtigkeit der Anzeige kannte. Damit würde das Risiko einer Fehleinschätzung, ob ein Umstand für das versicherte Risiko erheblich ist, zukünftig nicht mehr beim Kunden liegen.

Weiterhin profitieren die Versicherten vom Wegfall des Alles-oder-Nichts-Prinzips. Versicherte, die künftig grob fahrlässig Aufklärungs-, Anzeige-, Obliegenheits- oder Sorgfaltspflichten aus dem Versicherungsvertrag verletzen, verlieren nicht wie bisher alle Ansprüche auf die Versicherungsleistung. Nach den Regelungen des Gesetzentwurfs kann die Versicherung auch bei einem grob fahrlässigen Verhalten den Schutz nicht mehr komplett versagen. Die Folgen richten sich vielmehr nach der Schwere des Verschuldens, d.h. die Versicherungsleistungen können zukünftig nur noch je nach Schwere des Verschuldens gekürzt werden. Nach § 28 Abs.2 VVG-E ist der Versicherer bei Verletzung einer vom Versicherungsnehmer zu erfüllenden vertraglichen Obliegenheit nur dann leistungsfrei, wenn der Versicherungsnehmer die Obliegenheit vorsätzlich verletzt hat. Im Fall ei-

ner grob fahrlässigen Verletzung der Obliegenheit ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Einfach fahrlässige Verstöße sollen für den Versicherungsnehmer folgenlos bleiben. Die Beweislast für das Nichtvorliegen einer groben Fahrlässigkeit trägt der Versicherungsnehmer. Ebenfalls neu: Alle relevanten Unterlagen sollen dem Kunden vor der Unterzeichnung ausgehändigt werden müssen. Dieser muss über Vertragsdetails wie Staffellungen und Laufzeiten vorab informiert werden. Die Beratung muss dokumentiert werden. Dies soll dem Versicherungsnehmer im Streitfall die Beweisführung erleichtern. Verletzen Versicherer und Vermittler ihre Beratungs- und Dokumentationspflichten, sind sie nach dem Gesetzentwurf schadenersatzpflichtig.

Der Gesetzentwurf wurde zunächst dem Rechtsausschuss sowie weiteren Bundestagsausschüssen zugewiesen. Der Bundesrat hat am 24. November 2006 hierzu Stellung genommen (PlPr 828 vom 24.11.2006). Das neue VVG wird voraussichtlich Mitte des Jahres 2007 verabschiedet werden und soll zum 1. Januar 2008 in Kraft treten.

## MAHAG

Großkundenleistungszentrum

MAHAG – München, Deutschlands  
Großkundenleistungszentrum Nr. 1

MAHAG – München – eine  
vitale Dienstleistungsmarke

Betreuung ausschließlich durch  
Fuhrparkmanagementberater

MAHAG – Konzepte schaffen  
Benefits

Bundesweite Kundenbetreuung

Souveränität in der Abwicklung

Prominentes Kundenportfolio

Michael Kebernik  
Gesamtvertriebsleiter  
Schleibingerstraße 12-16  
81669 München

Tel.: 089 48001 460  
michael.kebernik@mahag.de

## +++ Rechtsprechung +++

### **Erstattung des Unfallersatztarifs nur bei etwaigen Mehrleistungen und erhöhtem Risiko**

Bei der Frage nach der Erforderlichkeit eines „Unfallersatztarifs“ ist der Tatrichter im Rahmen einer Schätzung nach § 287 ZPO nicht genötigt, die Kalkulationsgrundlagen des konkreten Anbieters im Einzelnen betriebswirtschaftlich nachzuvollziehen. Vielmehr kommt es darauf an, ob etwaige Mehrleistungen und Risiken bei der Vermietung an Unfallgeschädigte generell einen erhöhten Tarif- unter Umständen auch durch einen pauschalen Aufschlag auf den „Normaltarif“ rechtfertigen. Dass Mietwagenunternehmen dem Geschädigten zunächst nur einen Unfallersatztarif angeboten haben, reicht grundsätzlich nicht für die Annahme aus, dem Geschädigten wäre bei entsprechender Nachfrage kein wesentlich günstigerer Tarif zugänglich gewesen.

(BGH, Urteil vom 30.01.2007, Az.: VI ZR 99/06)

### **Keine Erstattung des Unfallersatztarifs, wenn günstigerer Normaltarif bekannt und zugänglich war**

Wenn feststeht, dass dem Geschädigten ein günstigerer „Normaltarif“ bekannt und in der konkreten Situation ohne weiteres zugänglich ist, so dass ihm die kostengünstigere Anmietung eines entsprechenden Fahrzeugs unter dem Blickwinkel der ihm obliegenden Schadensminderungspflicht zugemutet werden kann, besteht kein Anspruch auf Erstattung des Unfallersatztarifs. Hiervon ist auf jeden Fall dann auszugehen, wenn der Geschädigte in geschäftlichem Kontakt mit dem Autohaus steht, da er sich ohne weiteres vorab erkundigen kann.

(BGH, Urteil vom 21.01.2007, Az.: VI ZR 18/06)

### **Offenbarungspflicht des Versicherten in Bezug auf Vorschäden**

Die Verpflichtung des Versicherten zur Offenbarung von Vorschäden entfällt nicht dadurch, dass der Versicherungsgeber nach der Schadenmeldung eigene Nachprüfungen angestellt hat. Erkenntnismöglichkeiten des Versicherers in der sog. „Uniwagnis-Datei“ lassen die Aufklärungsobliegenheit des Versicherungsnehmers in Bezug auf Angaben zu Vorschäden unberührt.

Der Kläger nahm die beklagte Versicherung aus einer Kraftfahrzeug-Teilversicherung wegen eines von ihm behaupteten Diebstahls seines PKW in Anspruch. Der Kläger zeigte den Fahrzeugdiebstahl bei der Polizei an und unterrichtete alsdann seine Versicherung – die Beklagte – telefonisch von dem Schadensfall. In der schriftlichen „Schadenmeldung für Fahrzeugentwendungen“ verneinte der Kläger sämtliche



Fragen nach Vorschäden und danach, ob der Kläger für diesen Schaden von dritter Seite eine Entschädigung erhalten habe. In dem für den Sachverständigen vorgesehenen zusätzlichen Schadensformular vermerkte der Kläger auf die Frage nach weiteren, innerhalb des letzten Jahres durchgeführten Reparaturen; erst auf Nachfrage der Beklagten beantwortete er die Frage nach Anzahl und Art der reparierten bzw. unreparierten Vorschäden mit „keine“.

Tatsächlich war das Fahrzeug des Klägers bereits einige Monate vor dem behaupteten Diebstahl bei einem Verkehrsunfall beschädigt worden. Davon erfuhr die beklagte Versicherung über eine Anfrage bei der vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. geführten so genannten „Uniwagnis-Datei“. Aus dieser konnte die Beklagte entnehmen, dass wegen eines Schadens am Fahrzeug des Klägers Ansprüche gegen den Haftpflichtversicherer erhoben waren, ein Reparaturschaden vorgelegen hatte und dieser nach Gutachten abgerechnet worden war. Daraufhin lehnte die beklagte Versicherung die vom Kläger für die behauptete Entwendung begehrte Versicherungsleistung ab, da dieser durch Nichtangabe der Vorschäden seine Obliegenheiten verletzt habe. Klage und Berufung des Klägers wurden abgewiesen; die Revision blieb ohne Erfolg.

Der BGH bestätigte in der Revision die Ansicht der Vorinstanzen, dass die beklagte Versicherung wegen Verstoßes des Klägers gegen seine Aufklärungsobliegenheit nach § 7 (I) Abs. 2 Satz 3, (V) Abs. 4 AKB i.V.m. § 6 Abs. 3 VVG leistungsfrei sei. Deshalb könne offen bleiben, ob das Fahrzeug des Klägers tatsächlich entwendet worden sei.

(BGH, Urteil vom 17.01.2007, Az.: IV ZR 106/06)

### **Verstoß gegen § 4 Abs. 1 StVO ist gegenüber jedem Mitverursacher zu berücksichtigen**

Hat die Nichteinhaltung des gebotenen Sicherheitsabstands den Unfall mit verursacht, ist der Verstoß gegen § 4 Abs. 1 StVO im Rahmen der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsanteile grundsätzlich gegenüber jedem Mitverursacher zu berücksichtigen. Wer im Straßenverkehr auf den Vorausfahrenden auffährt, war in der Regel unaufmerksam oder zu dicht hinter ihm. Dafür spricht der Beweis des ersten Anscheins. Dieser wird nach allgemeinen Grundsätzen nur dadurch erschüttert, dass ein atypischer Verlauf, der die Verschuldensfrage in einem anderen Lichte erscheinen lässt, von dem Auffahrenden dargelegt und bewiesen wird. Dies kommt etwa dann in Betracht, wenn der Nachweis erbracht wird, dass ein Fahrzeug vorausgefahren ist, welches nach seiner Beschaffenheit geeignet war, dem Nachfahrenden die Sicht auf das Hindernis zu versperren, dieses Fahrzeug erst unmittelbar vor dem Hindernis die Fahrspur gewechselt hat und dem Nachfahrenden ein Ausweichen nicht mehr möglich oder erheblich erschwert war. Von einem vergleichbaren Sachverhalt konnte nach Feststellungen des Berufungsgerichts nicht ausgegangen werden.

Der gegen den Auffahrenden sprechende Anscheinsbeweis kann zwar auch dann erschüttert werden, wenn der Vorausfahrende unvorhersehbar und ohne Ausschöpfung des Anhalteweges „ruckartig“ – etwa infolge einer Kollision – zum Stehen gekommen und der Nachfolgende deshalb aufgefahren ist. Daran fehlt es aber, wenn das vorausfahrende Fahrzeug – wie hier – durch eine Vollbremsung oder Notbremsung zum Stillstand kommt, denn ein plötzliches scharfes Bremsen des Vorausfahrenden muss ein Kraftfahrer grundsätzlich einkalkulieren (BGHSt 17, 223, 225; Senatsurteile vom 23. April 1968 - VI ZR 17/67 - VersR 1968, 670, 672 und vom 9. Dezember 1986 - VI ZR 138/85). (BGH, Urteil vom 16.01.2007, VI ZR 248/05)