

NEUWERTVERSICHERUNG DES KRAFTFAHRZEUGES

von EIICHI KIMURA*

I. Die Zulässigkeit der Neuwertversicherung des Kraftfahrzeuges

Am 1. September 1973 haben die japanischen Schadenversicherungsgesellschaften angefangen, eine Neuwertversicherung des Kraftfahrzeuges zu betreiben. Das dringende Bedürfnis nach dieser Versicherung wurde schon seit langem von beiden Seiten, des Versicherten und der Versicherungsgesellschaft, festgestellt. Durch diese Versicherung kann der Versicherte im Fall des Totalschadens ein Kraftfahrzeug wieder anschaffen, ohne daß er die Differenz zwischen dem Wiederanschaffungswert, d.h. dem Neuwert, und dem Zeitwert selbst trägt. Im Fall des Teilschadens kann der ganze Schaden ersetzt werden, weil keine Unterversicherung besteht. Während der Versicherungsdauer muß er nicht mehr für den Unterschied zwischen der Versicherungssumme und des Versicherungswertes aufkommen. Auch für die Versicherungsgesellschaft ist die Neuwertversicherung vorteilhaft. Sie kann dadurch Schwierigkeiten mit dem Versicherten vermeiden, die bei der Entschädigung aus dem Unterschied zwischen dem Versicherungswert und der versicherten Summe entstehen. Ferner kann man eine Ausbreitung der Kraftfahrzeugversicherung erwarten. Trotz dieser Vorteile war die Einführung der Neuwertversicherung in der Kraftfahrzeugversicherung nicht ohne Probleme.

Selbstverständlich war das erste Problem die Zulässigkeit einer Neuwertversicherung. Aber diese Frage wurde schon bei dem Anlaß der Einführung der Feuerneuwertversicherung im Jahre 1966 weitgehend gelöst. Die Zulässigkeit der Neuwertversicherung an sich ist in Japan anerkannt. Obwohl ich schon damals über die verschiedenen Meinungen der japanischen Versicherungswissenschaftler sprach,¹ möchte ich sie hier nochmals erwähnen.

A. Sachinteresse-oder Eigentümerinteresstheorie

1) Gebrauchswerttheorie

Nach Soma ist das versicherte Interesse in der Neuwertversicherung ein Sach-oder Eigentümerinteresse, dessen Wert aber nicht nach dem Verfügungswert, sondern nach dem Gebrauchswert geschätzt wird. Der Versicherungsschaden, der in der bisherigen Feuerversicherung anerkannt sei, sei der Verlust oder die Minderung des Verfügungswerts durch den Brand des versicherten Gegenstandes. Die Bewertung des Verfügungswertes werde auf dem Zeitwert gemacht, der sich danach richte, ob der versicherte Gegenstand neu

* Professor der Versicherungswissenschaft

¹ Zulässigkeit der Neuwertversicherung, in Zeitschrift für Versicherungswesen, 1966, S. 580 ff; Das versicherte Interesse in der Neuwertversicherung, in Hitotsubashi Journal of Commerce and Management, Bd. 4, Nr. 1, 1966, S. 18 ff.; Das versicherte Interesse in der Neuwertversicherung, in Zeitschrift für Versicherungswesen, 1966, S. 967 ff. Vgl. Matzen, Die moderne Neuwertversicherung im Inland und Ausland, Karlsruhe 1970, S. 181 ff.

oder alt sei. Der Zeitwert sei gewöhnlich identisch mit der Differenz zwischen dem Neuwert und der Entwertung. Daher könnte der Versicherte in den früheren Zustand zurückkehren, wenn er für den Verlust des Verfügungswerts des Gegenstandes den Zeitwert durch die Versicherung zurückerhalten könnte. Der Verlust bei dem Brand sei aber nicht nur der Verfügungswert. Der Eigentümer habe das Gebrauchsgut zum Zweck des Gebrauchs, weder zur Verfügung noch Mobilisierung. Der Zweck das Produktionsmittel zu besitzen sei auch die Erwerbung des Gewinns, nicht Verfügung oder Mobilisierung. Der Verlust des Vermögens sei daher dem Besitzer oder dem Eigentümer vielmehr der Verlust des Ertragswerts als die Minderung oder der Verlust des Verfügungswerts. Bei dem Brand wünsche der Leidtragende nicht die Ersetzung des Verlustes des Verfügungswerts, sondern die Wiederherstellung oder die Wiederanschaffung desselben Vermögens, um es wiederzugebrauchen. Die Ersetzung des Zeitwerts sei nicht genug, um in den vorherigen Zustand zurückzukehren. Die Restitution des verlorenen Gebrauchswerts sei nur dadurch möglich, daß er die Wiederherstellungskosten oder die Wiederanschaffungskosten aufreiben könnte. Die Neuwertversicherung decke diese Wiederherstellungskosten. Das versicherte Interesse in der Neuwertversicherung sei das nach dem Gebrauchswert geschätzte Sachinteresse. Die Neuwertversicherung breche nicht das Prinzip der Ersetzung des tatsächlichen Schadens oder des Bereicherungsverbots in der Versicherung.

Ich kann der Meinung Somas nicht zustimmen. Erstens ist der Ersatzwert in der bisherigen Feuerversicherung kein Verfügungswert. Der Zeitwert ist der Neuwert minus der Differenz zwischen alt und neu. Dagegen ist der Verfügungswert ein Verkaufswert, der bei dem alten Gut sehr niedrig ist. Der Zeitwert wird auf Grund des Neuwertes, des Wiederherstellungswertes, geschätzt, nicht des Verkaufswertes. Zweitens, wenn auch ein Gut außer dem Verfügungswert einen Gebrauchswert hat, wird es in dieser Theorie nicht klar gestellt, daß man trotz der Vorschrift über den Zeitwert den Neuwert versichern darf.

2) Gesamtinteressetheorie

Die Sonderkommission der Neuwertversicherung erklärte die Zulässigkeit der Neuwertversicherung neben anderen Theorien, auf Grund einer Theorie, die ich hier die Gesamtinteressetheorie nennen will. Das versicherte Interesse sei ein wirtschaftliches Interesse, das durch die Entstehung des Versicherungsfalles geschädigt werde. Der Wert des versicherten Interesses in der Schadenversicherung sei nicht der Wert der Sache an sich, sondern der Wert des Interesses für den Versicherten. Er sei die Summe des wirtschaftlichen Schadens, den der Versicherte unmittelbar durch den Verlust des Interesses erleiden werde. Der Eigentümer habe über die Sache die ganze Herrschaft, die alle Rechte von Gebrauch, Ertrag und Verfügung umfasse. Also sei das Eigentümerinteresse ein umfassendes Interesse von Gebrauchs-, Ertrags- und Verfügungsinteresse. Sein Wert könne mit dem höchsten Wert in diesen Interessen geschätzt werden. Wenn, wie oben gesagt, der Wert dieses Gebrauchsinteresses "die Summe des wirtschaftlichen Schadens, den der Versicherte unmittelbar erleiden werde" sei, sei er bei dem Gebrauchsgut der Wert des Schadens durch die Wiederherstellung des versicherten Gutes, d.h. die Wiederherstellungskosten.

Zu dieser Meinung möchte ich nur kurz erwähnen, daß ein Eigentümerinteresse gewöhnlich ein Sachinteresse bedeutet, nicht ein umfassendes Interesse, dessen einzelne Interessen den Gegenstand einer Versicherung gestalten können, und daß ein Sachinteresse durch den Zeitwert geschätzt werden sollte.

3) Theorie vom Leistungsfähigkeitwert

Die Sonderkommission über die Neuwertversicherung hatte die folgende Meinung. Ein Gebrauchsgut habe Veräusserungs-, Gebrauchs-, Selbstkosten- und Ertragswert. Diese Werte verminderten sich durch den Gebrauch oder im Verlauf der Zeit, also könnten sie nicht als Versicherungswert in der Neuwertversicherung gelten. Seine aktuelle Funktion oder Leistungsfähigkeit vermindere sich aber nicht dadurch. Ein Gebrauchsgut sei voll leistungsfähig bis kurz vor Ungebräuchlichkeit, und sein Besitzer genösse den dauernden Gewinn aus diesem Gut. Es habe für den Besitzer keine große Bedeutung, ob das Gut neu oder alt sei. Das Gebrauchsgut habe deshalb für den Besitzer zu jedem Zeitpunkt den der aktuellen Funktion oder Leistungsfähigkeit entsprechenden Wert. Das Gebrauchsgut habe für den Besitzer einen Wert, der dem Wert des neuen Gutes gleich sei, das die gleiche Funktion habe. Der Leistungsfähigkeitwert sei bei einer Versicherung des Gebrauchsgutes der Wiederherstellungswert des neuen Gutes, daher sei das versicherte Interesse in der Neuwertversicherung auch ein Sachinteresse, nur auf diesem Leistungsfähigkeitwert geschätzt.

Ich kann diese Ansicht nicht unterstützen. Sie geht von falscher Voraussetzung aus, nämlich daß sich der Leistungsfähigkeitwert oder Funktionswert trotz der Verminderung des Gebrauchs- oder Ertragswerts nicht verringert. Die Verminderung des Ertragswerts bringt die Verminderung der Leistungsfähigkeit mit sich. Warum soll der Leistungsfähigkeitwert der Wiederherstellungswert des neuen Gutes sein? Ferner ist es sehr zweifelhaft, ob der Wert nur durch die Leistungsfähigkeit bestimmt wird. Zwischen dem Wert eines Gutes, das man zehn Jahre lang gebrauchen kann, und dem Wert einer Sache, die nur zwei Jahre gebräuchlich ist, besteht ein großer Unterschied, obwohl beide gleiche Leistungsfähigkeiten haben.

4) Theorie von Sondervereinbarung über den Versicherungswert

Imamura meint: Der Zweck des Schadenversicherungsvertrags sei grundsätzlich die Ersetzung des Schadens und erlaube nicht eine Bereicherung des Versicherten durch die Versicherung, trotzdem gebe es kein absolutes Prinzip des Bereicherungsverbot. Bei den Fällen, wo die Schätzung des Schadens sehr schwierig, mühevoll, und langwierig sei, wo daher die Funktion der Versicherung behindert werde, sei es eine unvermeidliche Folge, die Abweichung vom Prinzip des Bereicherungsverbot zu erlauben. Zum Beispiel seien bei der Seeversicherung die Taxe, d.h. die Festsetzung des Versicherungswertes durch Vereinbarung auf einen bestimmten Betrag, und die Unveränderlichkeit des Versicherungswertes während der Versicherungsperiode anerkannt. In diesen Fällen sei es möglich, daß sich der Versicherte durch die Schadenerstattung bereichere, aber das breche nicht die öffentliche Ordnung. Die Schätzung des Gebrauchsgutes sei auch sehr schwierig und die bisherige Schätzung wäre unvernünftig. Es sei fast unmöglich, den Zeitwert des alten Gebrauchsgutes zu schätzen, weil dasselbe Gut nicht mehr bestehe. Die Vereinbarung über den Neuwert solle erlaubt werden, falls sie nicht die öffentliche Ordnung breche.

Auch ich verneine die Zulässigkeit der Neuwertversicherung nicht, bin aber mit dieser Theorie nicht einverstanden. Sollte man die Vorschriften über den Zeitwertschätzung nach dieser Theorie nicht auf das Gebrauchsgut anwenden? Ich glaube das nicht,

B. Aufwandinteressetheorie

1) Reine Vermögensversicherungstheorie

Nach Kato gibt es zwei Arten der Neuwertversicherung. Eine decke die Restitution

des Gebrauchszustandes des Gebrauchsgutes. In einer Versicherung für Gebäude, Einrichtungen, Maschinen, Hausrat, usw. ist es zweckmäßig, die Wiederherstellungskosten oder die Wiederanschaffungskosten für die Restitution des Gebrauchszustandes zu decken. In diesem Fall sei die Zeitwertdeckung nur eine formelle Ersetzung, keine reine Schadenserstattung. Die Zeitwertdeckung sollte aber in einer Versicherung für das Konsumgut oder die Waren streng angewandt werden. Das versicherte Interesse sei in der ersten Neuwertversicherung also ein Sachinteresse, dessen Wert zweckmäßig geschätzt werde. Eine andere Neuwertversicherung decke den Aufwand für die Wiederherstellung des Gebrauchsgutes. Sie sei eine reine Aufwandversicherung, keine kombinierte Versicherung der Sachversicherung mit der Aufwandversicherung. Sie sei wie die Haftpflichtversicherung, eine Passivenversicherung, die die notwendigen Kosten für die Wiederherstellung des versicherten Gutes decke. Das versicherte Interesse sei in dieser zweiten Versicherung, also ein Aufwandinteresse, Die tatsächliche Differenz zwischen beiden Neuwertversicherungen liege darin, daß die notwendige Veränderung von Platz, Material, Form, usw., besonders bei der Versicherung von Maschinen, nur in der letzten erlaubt sei. In der ersten Neuwertversicherung dürfte man nur den versicherten Gegenstand zurückerhalten. Wenn die Restitution aus Mangel an Material unmöglich sei, decke der Versicherer den Zeitwert.

Die erste Theorie über die Neuwertversicherung habe ich schon kritisiert. Die zweite Theorie kann man anerkennen, wenn eine Neuwertversicherung solcher Art in der Tat betrieben wird. Eine Versicherung, in der der Versicherer sogar den Zeitwert nicht leisten wird, wenn der Versicherte nicht wiederherstellen will, ist theoretisch denkbar. Aber die Sache ist in der Wirklichkeit anders. Ferner hat diese Theorie einen theoretischen Fehler: Eigentlich darf man das Sachinteresse neben dem Aufwandinteresse versichern. Ist es auch nach dieser Theorie möglich, das Sachinteresse für denselben Gegenstand zu versichern? Ich meine, es ist unmöglich, sonst würde eine Doppelversicherung entstehen.

2) Theorie von der kombinierten Versicherung

a. Nach Yokoo besteht das versicherte Interesse in der Neuwertversicherung aus dem Verfügungsinteresse an der Sache und aus dem Aufwandinteresse an der Schadenabwendung. Der Eigentümer hat ein Gebrauchsinteresse an seiner Sache, die ihm in Zukunft Gewinn bringt.

Diese Theorie ist sehr eigenartig, aber ich kann sie nicht unterstützen, weil die Schadenabwendungskosten die Kosten sind, die für die Haltung des gegenwärtigen Werts notwendig waren, nicht für die zukünftige Wiederherstellung des verlorenen Gegenstandes. Der Charakter der Schadenabwendungskosten soll sowohl in der Neuwertversicherung als auch in der Zeitwertversicherung derselbe sein.

b. Ich meine, die Neuwertversicherung ist eine kombinierte Versicherung von Sachversicherung für das Sachinteresse in Höhe des Zeitwerts und Aufwandversicherung für das Aufwandinteresse in Höhe der Differenz zwischen dem Zeitwert und dem Neuwert. Nur mit dieser Meinung wird die gegenwärtige Form der Neuwertversicherung exakt und tadellos erklärt. Wenn der Versicherungsfall eintritt, leistet der Versicherer dem Versicherten den Zeitwert, und wenn dieser den versicherten Gegenstand wiederhergestellt hat, leistet jener die Differenz zwischen dem Neuwert und dem Zeitwert.

Bei den Theorien, nach denen der Versicherungswert in der Neuwertversicherung nur speziell über den Gebrauchswert, den Leistungsfähigkeitswert usw. vereinbart oder taxiert wird, kann man nicht gut verstehen, warum der Versicherer nach dem Versicherungs-

fall nicht den Neuwert, sondern nur den Zeitwert leisten wird. Auf der anderen Seite ist die Theorie, nach der das versicherte Interesse in der Neuwertversicherung ein Aufwandinteresse ist, auch nicht richtig, weil der Versicherer dem Versicherten den Zeitwert leistet, auch wenn dieser nicht wiederherstellen will, d.h. keinen Aufwand zahlen wird. Die Meinung, die die Abnutzung als eine gedehnte Gefahr von certus an incertus quando ansehen wollen, kann ich nicht unterstützen, weil die Abnutzung auf keinen Fall eine Gefahr ist. Die Theorien, nach denen es eine Gefahr gibt, wenn die Amortisation niedriger als die Abnutzung ist, oder wenn die Abnutzung mit dem Feuer zusammen versichert wird, sind im Grunde schwach. Ich nehme daher die Theorie von der kombinierten Versicherung.

Trotz der oben genannten Verschiedenheit der Meinung verneinte niemand die Zulässigkeit der Neuwertversicherung an sich. Das Problem der Neuwertversicherung unter dem Blickwinkel des versicherungsrechtlichen Bereicherungsverbots wurde auf dem Zweiten Weltkongress für Versicherungsrecht, der 1966 in Hamburg stattfand, als zweites Hauptthema diskutiert.² Nach der Untersuchung dieser Diskussion schrieb ich nochmals über die Zulässigkeit der Neuwertversicherung, und begründete die Richtigkeit meiner Meinung.³ Ich glaube, daß zur Zeit viele meiner Meinung zustimmen. Auf jeden Fall wurde die Zulässigkeit der Kraftfahrzeugneuwertversicherung diesmal theoretisch gar nicht bestritten.

Dennoch ist praktisch der Gegenstand der Feuerneuwertversicherung auf die Wohngebäude begrenzt, und sie bezieht sich nur auf Gebäude, Einrichtungen oder Ausrüstungen, deren Entwertungsverhältnis unter einem bestimmten Grenzwert liegt. Die Neuwertversicherung von Wohngebäuden, deren Entwertungsverhältnis sehr groß ist, oder von Geschäftgebäuden, oder von Möbel ist noch nicht anerkannt. Unter welchen Voraussetzungen darf die Neuwertversicherung in bezug auf das Kraftfahrzeug betrieben werden.

Erstens darf die Neuwertentschädigung nur im Fall der Wiederherstellung des Kraftfahrzeuges geleistet werden, da die Neuwertversicherung eigentlich die Kosten deckt, die dem Versicherten wegen des Unterschieds zwischen dem Zeitwert und dem Neuwert zusätzlich entstehen. Aus diesem Grund leistet die Versicherungsgesellschaft nach §5 der Sonderbedingungen für die Neuwertversicherung des Kraftfahrzeuges die Neuwertentschädigung nur dann, wenn der Versicherte beweist, das Kraftfahrzeug wieder herzustellen.

Zweitens besteht kein Zweifel, daß die Furcht vor der Herbeiführung des Versicherungsfalles zu dem Zwecke der Bereicherung durch die Fahrzeugneuwertversicherung viel größer ist, als im Fall der Feuerneuwertversicherung. Um diese Gefahr abzuwenden, beschränkt §1 der Sonderbedingungen für diese Versicherung den Gegenstand der Versicherung auf Personenwagen und kleine Personenwagen, deren Entwertung nach Verlauf der Zeit sicherlich kleiner ist, als bei anderen Fahrzeugarten. Hiervon sind Kombinationswagen, Lieferwagen, Lastkraftwagen, Omnibus, Anhänger, usw. ausgenommen. Außerdem können nur Personenwagen und kleine Personenwagen geschützt werden, wenn der Vertragsabschluß binnen zwei Jahren nach der ersten Registrierung stattfindet. Ferner ist für Wagen, bei denen mehr als ein Jahr nach der ersten Registrierung vergangen ist, die Versicherungssumme auf 85 Prozent des Neuwertes begrenzt (§4 II).

² Möller u. Winter, Materialien des Zweiten Weltkongresses für Versicherungsrecht der Internationalen Vereinigung für Versicherungsrecht, Bd. II, Karlsruhe 1967.

³ Die Zulässigkeit der Neuwertversicherung, in Beiträge zur Schadenversicherung (auf Japanisch), hrsg. von Kimura, Tokio 1967, S. 187 ff.

II. *Die Taxe oder die Neuwertversicherung?*

Zweite und umstrittene Frage über die Einführung der Neuwertentschädigung war, ob diese durch die Neuwertversicherung oder durch die Taxe des Versicherungswertes erreicht werden soll. Obwohl die Neuwertversicherung theoretisch auf alle Kraftfahrzeuge anwendbar ist, wird der Gegenstand der Versicherung praktisch zur Vermeidung des Mißbrauches auf die Kraftfahrzeuge beschränkt, die nach der Erstzulassung nicht mehr als ein bzw. zwei Jahre im Betrieb sind. Wenn man dagegen den Versicherungswert oder den Ersatzwert des alten Fahrzeuges taxiert, sind die Schwierigkeiten bei der Bewertung des Schadens fast abwendbar, während der Bereich der Anwendung der Neuwertentschädigung nur auf neue Kraftfahrzeuge begrenzt wird.

Einige japanische Gesellschaften wollten lieber das System der Taxe einführen. Ich habe aber dieses System nicht unterstützt, weil nach meiner Meinung die Taxe des Versicherungswertes des Fahrzeuges theoretisch im Widerspruch zu dem Prinzip der Entschädigung bzw. des Verbotes der Bereicherung durch die Versicherung steht. Im folgenden werde ich meine Ansicht erklären.

Wie §629 des japanischen Handelsgesetzbuches bestimmt, ist der Schadenversicherungsvertrag ein Vertrag, der den Versicherer verpflichtet, dem Versicherten den durch das zufällige Ereignis verursachten Schaden zu ersetzen. Das heißt, das Wesen der Schadenversicherung ist der Ersatz des Schadens. Deshalb soll der Betrag der Leistung des Versicherers mit dem Versicherungswert des Gegenstandes der Versicherung, den dieser zur Zeit und am Ort des Eintritts des Schadensfalles besaß, dem sog. Ersatzwert, berechnet werden. Es ist daher ganz natürlich, daß §639 HGB festgesetzt hat, daß der Betrag des Schadens, zu dessen Entschädigung der Versicherer verpflichtet ist, mit dem Wert zur Zeit und am Ort des Schadenereignisses berechnet wird. Solange die Kraftfahrzeugversicherung eine Art der Schadenversicherung ist, muß sie selbstverständlich auf diesem Grundprinzip der Entschädigung betrieben werden.

Bei einer Versicherungsart wie der Seeversicherung oder der Transportversicherung, deren Gegenstand örtlich bewegende Sachen sind, ist es äußerst schwierig, den Wert der versicherten Sachen zu schätzen, den diese zur Zeit und am Ort des Eintritts des Schadens hatten. Zum Beispiel, wenn der Schaden auf dem Ozean eintritt, ist es nicht einfach, den dortigen Wert des Gegenstandes zu berechnen. Ferner, wenn die Beschädigung der Güter nach der Ankunft am Bestimmungsort gefunden wurde, kann man sogar oft nicht ermitteln, wo und wann der Schaden eingetreten ist. Das System der Taxe wurde erfunden, um Meinungsverschiedenheiten der Versicherungsvertragsparteien in solchem Fall zu vermeiden.

Nun ist die taxierte Versicherung eine Versicherung, bei der sich die Parteien über den Betrag des Versicherungswertes im voraus geeinigt haben. Dort gilt der taxierte Wert als Versicherungswert. Da der Versicherungswert ein Wert des versicherten Interesses ist, kann er sich während der Versicherungsperiode verändern. Der Inhalt der taxierten Versicherung richtet sich daher nach dem Zeitpunkt, zu dem der Wert berechnet wurde. Hinsichtlich dieses Problems lautet §639 HGB nur "wenn die Vertragsparteien den Versicherungswert taxiert haben", und verweist nicht auf den Zeitpunkt der Taxe. Aber nach den Gesetzen und Praxen im In- und Ausland gibt es verschiedene Formen der Taxe.

a) Der Versicherungswert zur Zeit des Abschlusses des Versicherungsvertrages wird taxiert. Weil dieser taxierte Versicherungswert aber nach dem Gesetze⁴ oder der Vereinbarung als der Wert zur Zeit des Schadens betrachtet oder der Versicherungswert zur Zeit des Vertragsabschlusses nach dem Gesetze⁵ während der Versicherungsperiode als unveränderlich betrachtet wird, stimmt er mit dem Ersatzwert überein.

b) Nur der Ersatzwert wird taxiert.

c) Nur der Versicherungswert zur Zeit des Vertragsabschlusses wird taxiert.

d) Der Versicherungswert zu einem bestimmten Zeitpunkt während der Versicherungsdauer wird taxiert.

Da im Fall a) oder b) der Ersatzwert, d.h. der höchste Betrag der Entschädigung von dem Versicherer im voraus bestimmt ist, wird eine Uneinigkeit der Parteien über den Schadenbetrag völlig vermieden. Daher wird in der Seeversicherung, Transportversicherung und Luftfahrtversicherung gewöhnlich diese Form der Taxe gebraucht.

Degegen muß im Fall c) oder d) der Ersatzwert zur Zeit und am Ort des Schadens in Anbetracht der Änderung des Versicherungswertes nach der Taxe geschätzt werden. Gemäß §87 des deutschen VVG ist eine Vereinbarung, nach welcher die Taxe als der Wert gelten soll, den das versicherte Interesse zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalls hat, nichtig.⁶ Trotzdem ist die Schwierigkeit der Schätzung des Schadens hier viel geringer als im Fall, in welchem keine Taxe vereinbart wurde.

Wie oben erwähnt, wird die Schwierigkeit der Bewertung des Schadens im Zeitpunkte des Versicherungsfalls durch die Taxe völlig oder ziemlich vermieden. Da die Taxe aber ein im voraus geschätzter Wert ist, stimmt sie nicht immer mit dem tatsächlichen Wert der versicherten Sache zur Zeit des Versicherungsfalls überein. Sie kann niedriger oder höher als der tatsächliche Wert sein. Im letzterem Fall wird sich der Versicherte durch die Versicherung bereichern, wenn der Versicherer auf Grund dieser Taxe entschädigt. Selbstverständlich ist die eventuelle Bereicherung nicht wünschenswert, weil der Zweck der Schadenversicherung die Entschädigung des realen Schadens ist. Deswegen sollte die Taxe nur auf den Fall beschränkt sein, in dem die Schätzung des Betrags des Schadens äußerst schwierig ist. Sogar in dem Fall, wo die Taxe zweckmäßig ist, sollte die Taxe nicht absolut geltend sein, wenn feststeht, daß der Versicherte durch die Taxe sicherlich einen Gewinn haben wird. Aus diesem Grund bestimmt §639 des japanischen Handel-

⁴ §57 DVVG: Der Versicherungswert kann durch Vereinbarung auf einen bestimmtem Betrag (Taxe) festgesetzt werden. Die Taxe gilt auch als der Wert, den das versicherte Interesse zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalls hat, es sei denn, daß sie den wirklichen Versicherungswert in diesem Zeitpunkt erheblich übersteigt

§65 SVVG: Haben die Parteien den Versicherungswert durch besondere Vereinbarung festgestellt, so gilt der vereinbarte Wert auch als Ersatzwert, sofern der Versicherer nicht beweist, dass der Ersatzwert nach Massgabe der Vorschriften der Art. 62, 63, 64 und 66 dieses Gesetzes geringer ist als der Versicherungswert.

⁶ §818 JHGB: In der Kaskoversicherung ist der Versicherungswert der Wert, den das Schiff zur Zeit hat, in welcher die Haftung des Versicherers beginnt.

§795 DHGB: Als Versicherungswert des Schiffes gilt, wenn die Parteien nicht eine andere Grundlage für die Schätzung vereinbaren, der Wert, welchen das Schiff in dem Zeitpunkte hat, in welchem die Gefahr für den Versicherer zu laufen beginnt.

⁵ §87 DVVG: Ist bei der Versicherung beweglicher Sachen eine Taxe vereinbart, so gilt die Taxe als der Wert, den das versicherte Interesse zur Zeit der Schließung des Vertrags hat, es sei denn, daß sie den wirklichen Versicherungswert in diesem Zeitpunkt erheblich übersteigt . . . Eine Vereinbarung, nach welcher die Taxe als der Wert gelten soll, den das versicherte Interesse zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalls hat, ist nichtig.

gesetzbuches, daß der Versicherer die Herabsetzung des Betrags der Entschädigung verlangen kann, wenn er beweist, daß die Taxe den wirklichen Versicherungswert erheblich übersteigt. Um es kurz zu sagen, die Taxe ist nicht unbedingt gültig, wenn die Gefahr der Bereicherung durch die Versicherung besteht. Es dürfte klar sein, daß das Wesen des Versicherung der Ersatz des Schadens ist, und sie nicht zur Bereicherung des Versicherten führen soll. Die Taxe ist im Bereiche dieses Prinzips erlaubt, wenn sie betreffs der Bewertung des Schadens notwendig ist.

Nun besteht die Frage, ob die Taxe für die Kraftfahrzeugversicherung unbedingt notwendig ist.

Erstens muß ich darauf hinweisen, daß es bei der japanischen Kraftfahrzeugversicherung durchaus nicht unmöglich bzw. sehr schwierig ist, die Bewertung des Schadens zur Zeit und am Ort des Eintritts des Versicherungsfalls vorzunehmen. Es ist nicht nur möglich, sondern die japanischen Versicherungsgesellschaften bestimmen den Betrag des Schadens in der Tat auch nach dem Prinzip der Zeitwertentschädigung. Gewiß ist die Feststellung des Schadens des gebrauchten Kraftfahrzeuges nicht ohne Problem. Aber dieses Problem kann durch die Verbesserung oder Berichtigung der "Standardpreisliste der Kraftfahrzeuge für die Kraftfahrzeugversicherung" gelöst werden. Die Schätzung des Zeitwertes des versicherten Kraftfahrzeuges ist für die japanischen Versicherungsgesellschaften nicht so schwierig wie in Europa, weil sie nur den Schaden ersetzen, der in Japan eintritt. Kurzgesagt finde ich die Einführung der Taxe in der japanischen Kraftfahrzeugversicherung nicht notwendig.

Zweitens möchte ich prüfen, ob die Taxe in der Kraftfahrzeugversicherung zulässig ist. Dafür ist es nötig, das Problem nach dem Unterschied des Inhaltes der Taxe zu betrachten. Wenn die Parteien den Versicherungswert im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses taxieren und vereinbaren, daß die Taxe auch als der Wert des versicherten Kraftfahrzeuges zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalls gilt, wird diese Taxe nicht erlaubt sein. Da der Wert des Fahrzeuges sich nach Verlauf der Zeit sicherlich vermindert, wird der Versicherte durch eine solche Taxe ohne Zweifel profitieren.

Es ist auch nicht zulässig, daß die Parteien den Ersatzwert taxieren, den das versicherte Kraftfahrzeug zur Zeit des eventuell eintretenden Versicherungsfalls haben wird. Der Versicherte kann sich dadurch je nach der Zeit des Eintritts des Versicherungsfalls bereichern. Vor allem steht es im Widerspruch zur Idee der Versicherung, die Zeit des Eintritts des Schadenereignisses im voraus zu bestimmen.

Dann ist es denkbar, daß die Parteien nicht den Ersatzwert, sondern nur den Versicherungswert zur Zeit des Vertragsabschlusses taxieren. Ist eine solche Taxe in der Kraftfahrzeugversicherung wie in der Feuerversicherung der Antiquitäten oder der Kunstgegenstände nötig? Wenn auch dieser Versicherungswert taxiert wird, ist die Feststellung des Schadens des Kraftfahrzeuges nicht einfacher, weil die Verminderung des Wertes je nach Verlauf der Zeit erheblich ist.

Schließlich könnte man auch so vorgehen, daß die Parteien den Versicherungswert zur Zeit des Vertragsabschlusses taxieren, und vereinbaren, daß die Taxe sich im Verlauf der Zeit im bestimmten Verhältnis vermindert. In der Tat planten einige Gesellschaften ein solches System. Aber ich kann diesem Plan nicht zustimmen, weil die tatsächliche Entwertung von der voraus festgesetzten Abschreibung abweichen wird. Ferner ist die Entwertungsziffer gemäß des Typs, des Verwendungszwecks usw. des versicherten Kraft-

fahrzeuges verschieden. Ist es möglich, eine Anschreibungstabelle anzufertigen, die diese verschiedenen Elemente der Entwertung gut reflektiert? Wenn es möglich wäre, würde es unzweckmäßig sein, eine solche Tabelle im voraus abzufassen, weil es bedeutet, daß die Schätzung des Zeitwertes zur Zeit des Eintritts des Schadens nicht schwierig ist.

Wie ich oben ausführlich erwähnte, gibt es nach meiner Meinung keine Notwendigkeit, die Taxe in die Kraftfahrzeugversicherung einzuführen. Wenn auch die Schätzung des Ersatzwertes nicht ganz leicht ist, ist es zu befürchten, daß die Taxe zur Bereicherung des Versicherten führt. Wenn man die Taxe dazu anwendet, um den taxierten Versicherungswert, den das Kraftfahrzeug zur Zeit des Vertragsabschlusses hat, bei dem Eintritt des Versicherungsfalls zu ersetzen, ist sie ohne Zweifel nicht zulässig.

Ich verstehe, daß die meisten Versicherten eine Neuwertentschädigung fordern, mit der sie die Kraftfahrzeuge wieder herstellen können. Das Mittel, das diesem Bedürfnis entgegen kommt, ist nicht die Taxe des Versicherungswertes oder des Ersatzwertes, sondern die Neuwertversicherung, die außer dem Zeitwert den Unterschied zwischen dem Zeitwert und dem Neuwert berücksichtigt.

III. *Die Neuwertversicherung des Kraftfahrzeuges*

Nach dieser Diskussion wird die Neuwertversicherung des Kraftfahrzeuges seit dem 1. September 1973 in Japan betrieben. Im folgenden werde ich den Inhalt dieser Versicherung darlegen.

1. Sonderbedingungen für die Neuwertversicherung: Die Neuwertversicherung wird als eine besondere Vereinbarung zur Kraftfahrzeugversicherung, die nach den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeugversicherung abgeschlossen wird, durch die Sonderbedingungen für die Kraftfahrzeugneuwertversicherung (§§1-9) übernommen.

2. Gegenstand der Versicherung: Versicherbare Kraftfahrzeuge sind Personenwagen oder kleine Personenwagen, die nach ihrer ersten Registrierung nicht mehr als zwei Jahre im Betrieb sind (§ 1).

3. Versicherungssumme: Gemäß den nach der ersten Registrierung verlaufenen Jahren des versicherbaren Kraftfahrzeuges kann die Versicherungssumme wie folgt vereinbart werden.

a) Für das Kraftfahrzeug, das zur Zeit des Vertragsabschlusses der Neuwertversicherung noch nicht länger als ein Jahr nach der ersten Registrierung im Betrieb ist, soll die Versicherungssumme nicht niedriger als der Marktverkaufspreis des versicherten Kraftfahrzeuges zur Zeit und am Ort des Vertragsabschlusses sein. Wenn die Versicherungssumme niedriger als dieser Marktverkaufspreis ist, wird die Vereinbarung der Neuwertversicherung als nichtig betrachtet, und die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeugversicherung werden angewendet (§ 4 I).

b) Für das Kraftfahrzeug, bei dem zur Zeit des Vertragsabschlusses der Neuwertversicherung schon mehr als ein Jahr nach der ersten Registrierung vergangen ist, darf die Versicherungssumme den Betrag von 85 Prozent der Wiederherstellungskosten zur Zeit und am Ort des Vertragsabschlusses nicht überschreiten. Wenn sie diesen Betrag von 85 Prozent der Wiederherstellungskosten überschreitet, gilt dieser Betrag als Versicherungssumme (§ 4 II).

4. Der Betrag der Ersatzleistung.

a) Im Fall des Totalschadens: In dieser Neuwertversicherung wird vom Totalschaden gesprochen, wenn die Reparaturkosten 70 Prozent der Versicherungssumme überschritten (§ 3 II). Im Fall des Totalschadens, wird eigentlich der Wiederherstellungswert des versicherten Kraftfahrzeuges zur Zeit und am Ort des Eintritts des Schadens ersetzt. Aber die Leistung darf die tatsächlich gebrauchten Kosten für die Wiederherstellung nicht überschreiten. Wenn diese tatsächlich gebrauchten Kosten niedriger als der Zeitwert sind, wird der Zeitwert ersetzt (§ 8 I). Außerdem muß besonders darauf geachtet werden, daß der Versicherte im Fall des Totalschadens innerhalb eines Jahres nach dem Tage des Eintritts des Schadens beweisen kann, daß er das Kraftfahrzeug wiederherstellt (§ 5). Wenn er es innerhalb dieser Frist nicht beweist, oder der Versicherungsgesellschaft mitteilt, daß er nicht wiederherstellen will, wird nur der Zeitwert entschädigt (§ 7).

b) Im Fall des Teilschadens, wird von dem realen Betrag des Schadens die in der Versicherungspolice festgestellte Franchise abgezogen. Aber wenn der Betrag des Schadens oder die Reparaturkosten den Marktverkaufspreis des Kraftfahrzeuges überschreiten, der dem versicherten Wagen im Verwendungszweck, im Typ, im Modell, in der Form und in der Abnutzung entspricht, dann wird die Franchise von dem Schadenbetrag nicht abgezogen (§ 6). Um es kurz zu sagen, der reale Betrag des Schadens wird ohne die Herabsetzung der Franchise ersetzt, wenn er höher als der Zeitwert ist. Wenn er siebenzig Prozent der Versicherungssumme überschreitet, wird der Schaden wie schon erwähnt als Totalschaden betrachtet.

5. Der Zeitpunkt der Entschädigung: Die Entschädigung wird innerhalb dreißig Tagen nach dem Beweise der Wiederherstellung im Fall der Wiederherstellung beim Totalschaden, oder nach dem Einbringen des Beweises des Eintritts des Schadens in anderen Fällen geleistet (§ 8).

6. Doppelversicherung: Sind für das Kraftfahrzeug zwei Versicherungen, einmal nur Kraftfahrzeugversicherung und einmal Kraftfahrzeugversicherung inkl. Neuwertversicherung abgeschlossen worden, wird die Summe der Entschädigung von den beiden Versicherern wie folgt getragen (§ 9).

a) Für den Schaden bis zum Zeitwert des versicherten Kraftfahrzeuges ist jeder Versicherer nach dem Verhältnis der Haftung verpflichtet, die jeder einzelne Versicherer ohne Bestehen der anderen Versicherung zu zahlen hätte.

b) Für den Teil des Schadens, der den Zeitwert des versicherten Kraftfahrzeuges überschritt, haftet nur der Neuwertversicherer.

IV. *Neuwertentschädigung in der ausländischen Kraftfahrzeugversicherung*

Wird die Neuwertversicherung des Kraftfahrzeuges auch im Ausland betrieben? Ich weiß, daß deutsche Versicherungsgesellschaften, die schweizerische Winterthur Unfall Gesellschaft, einige Syndikate von Lloyd's und kürzlich französische Versicherungsgesellschaften die Neuwertentschädigung gewähren.

1. Nach den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung wird in Deutschland⁷ grundsätzlich der Zeitwert des Schadens vergütet. Zwar ist die Kaskoversicherung eigentlich eine Zeitwertversicherung und sie trägt damit dem Gedanken Rechnung, daß eine Versicherung nicht zur Bereicherung führen, sondern nur den entstandenen Schaden ersetzen soll. Aber seit 1962 und 1971 werde allerdings der Leistungsumfang verbessert, so daß man nicht mehr in jedem Falle von einer reinen Zeitwertversicherung sprechen kann. Bei Personen- und Kombinationswagen erhöht sich die Zeitwertentschädigung für Schäden, die nach der Erstzulassung des Fahrzeuges entstehen.

a) Im ersten und zweiten Jahr nach der Erstzulassung bis zum Listenpreis des Fahrzeuges, wenn es sich bei Eintritt des Versicherungsfalles in Eigentum dessen befindet, der es als Neufahrzeug unmittelbar vom Kfz-Händler oder -Hersteller erworben hat, sonst auf 125% des Zeitwertes, höchstens jedoch bis zum Listenpreis des Fahrzeuges.

b) In dritten Jahr nach der Erstzulassung und später bis 125% des Zeitwertes, höchstens jedoch bis zum Listenpreis des Fahrzeuges. Wird eine höhere Entschädigung als der Zeitwert fällig, dann hat der Versicherungsnehmer hierauf nur Anspruch, wenn er die Entschädigung innerhalb von zwei Jahren für die Wiederherstellung oder die Anschaffung eines anderen Fahrzeuges verwendet.

§ 13 der deutschen Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) lautet:

(1) Der Versicherer ersetzt einen Schaden bis zur Höhe des gemeinen Wertes des Fahrzeuges oder seiner Teile am Tage des Schadens (Zeitwert), soweit in den folgenden Absätzen nichts anderes bestimmt ist.

(2) Bei Personen- und Kombinationswagen—mit Ausnahme von Droschken, Mietwagen, Selbstfahrervermietwagen und Omnibussen—erhöht sich die Leistungsgrenze des Abs. 1 um 25 v.H. des Zeitwertes, höchstens jedoch auf den Listenpreis des Fahrzeuges, oder—falls ein solcher nicht mehr besteht—einer gleichartigen Type in serienmäßiger Ausführung am Tage des Schadens; für Schäden, die in den ersten beiden Jahren nach der Erstzulassung des Fahrzeuges eintreten, erhöht sich die Leistungsgrenze auf den Listenpreis des Fahrzeuges, oder—falls ein solcher nicht mehr besteht—einer gleichartigen Type in serienmäßiger Ausführung am Tage des Schadens, wenn sich das Fahrzeug bei Eintritt des Versicherungsfalles im Eigentum dessen befindet, der es als Neufahrzeug unmittelbar vom Kraftfahrzeughändler oder Kraftfahrzeughersteller erworben hat.

(3) In allen Fällen verbleiben Rest- und Altteile dem Versicherungsnehmer, Sie werden zum Zeitwert auf die Ersatzleistung angerechnet.

(4) a) Bei Zerstörung oder Verlust des Fahrzeuges gewährt der Versicherer die nach den Ansätzen 1 bis 3 zu berechnende Höchstentschädigung.

b) Die Höchstentschädigung nach Abs. 2,2. Halbsatz i.v. mit Abs. 3 wird auch gewährt bei Beschädigung von Personen- und Kombinationswagen—mit Ausnahme von Droschken, Mietwagen, Selbstfahrervermietwagen und Omnibussen—, wenn sich das Fahrzeug bei Eintritt des Versicherungsfalles in Eigentum dessen befindet, der es als Neu-

⁷ Vgl. Goga, Einführung in die Kraftfahrtversicherung, 2. Aufl., Karlsruhe 1971, S. 96 ff.; Heimbücher, 100 Fragen zur Kraftfahrtversicherung, 2. Aufl., Karlsruhe 1971, S. 46 ff.; Stiefel-Wussow, Kraftfahrtversicherung, 8. Aufl., München 1971, S. 506 ff.

fahrzeug unmittelbar vom Kraftfahrzeughändler oder Kraftfahrzeughersteller erworben hat und die erforderlichen Kosten der Wiederherstellung im 1. Jahr nach der Erstzulassung 80 v.H., im 2. Jahr nach der Erstzulassung 70 v.H. des Listenpreises (Absatz 2) erreichen oder übersteigen.

(5) In allen sonstigen Fällen der Beschädigung des Fahrzeugs ersetzt der Versicherer bis zu dem nach den Ansätzen 1 bis 3 sich ergebenden Betrag die erforderlichen Kosten der Wiederherstellung und die hierfür notwendigen einfachen Fracht- und sonstigen Transportkosten. Entsprechendes gilt bei Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Teilen des Fahrzeugs.....

(6) bis (9) hier ausgelassen (10) Ergibt die Berechnung der Entschädigungsleistung nach Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3 eine höhere Leistung als bei Zugrundelegung des Zeitwertes nach Absatz 1 in Verbindung mit Ansatz 3, so erwirbt der Versicherungsnehmer einen Anspruch auf Zahlung des Teiles der Entschädigung, der über diesen Wert hinausgeht, nur insoweit, als die Verwendung der Entschädigung zur Wiederherstellung oder zur Wiederbeschaffung eines anderen Fahrzeugs innerhalb von 2. Jahren nach Feststellung der Entschädigung sichergestellt ist.

Wir müssen beachten, daß die Neuwertentschädigung in Deutschland durch die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung generell gewährt wird, während sie bei uns nur auf besondere Vereinbarung durch die Sonderbedingungen gewährt wird. Es ist auch bemerkenswert, daß dort der Listenpreis des Fahrzeuges für den Versicherungsfall entschädigt wird, der im zweiten und dritten Jahr nach der Erstzulassung entsteht, während in Japan das Kraftfahrzeug nach Ablauf eines Jahres nach der Erstzulassung mit höchstens 85% des Neuwertes versichert wird.

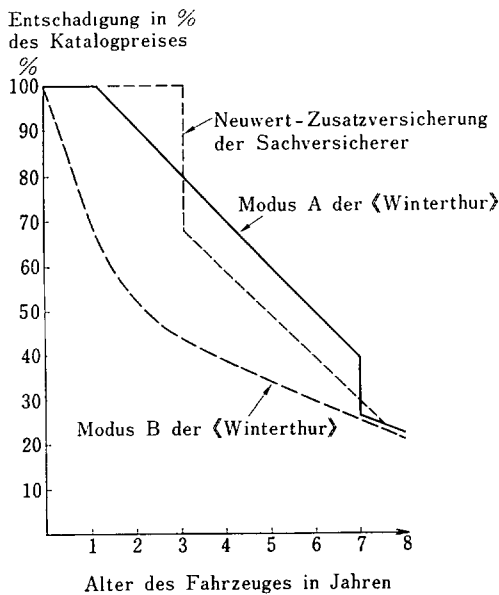
Außer der Kraftfahrzeugversicherung muß man die Neuwertversicherung extra abschließen. Deswegen gibt es spezielle Probleme, die nur bei uns vorkommen können. Zum Beispiel entsteht eine Doppelversicherung in anderer Form. Wenn über ein Fahrzeug zwei Kraftfahrzeugversicherungsverträge abgeschlossen werden, besteht dort natürlich eine Doppelversicherung. Aber bei uns gibt es außerdem eine solche Form der Doppelversicherung, in welcher ein Wagen erstens durch die normale Kraftfahrzeugversicherung und zweitens durch die mit der Neuwertversicherung kombinierte Kraftfahrzeugversicherung versichert ist. Mit anderen Worten bestehen dort zwei Verträge, deren Versicherungswerte voneinander verschieden sind. Wie ist in diesem Fall die Haftung der zwei Versicherer? Dafür ist eine Bestimmung notwendig, welche im § 9 der Sonderbedingungen für die Neuwertversicherung festgelegt ist.

Ferner ist es beachtlich, daß in beiden Ländern der Versicherte für die Neuwertentschädigung die Verwendung der Entschädigung zur Wiederherstellung oder zur Wiederbeschaffung des Kraftfahrzeuges sicherstellen muß. Hier kann man besonders beobachten, daß es erforderlich ist, die Wiederherstellung sicherzustellen. Es wird nicht vorausgesetzt, daß er das Fahrzeug tatsächlich schon wiederhergestellt hat. Bei der Gebäudeneuwertversicherung muß der Versicherte die Gebäude wiederbauen, bevor ihm die Neuwertentschädigungen gewährt wird. Es läßt sich nicht leugnen, daß zwischen den beiden Neuwertversicherungen ein großer Unterschied besteht.

2. Die Winterthur Unfall, schweizerische Unfallversicherungs-Gesellschaft in Winterthur, leistet bei der nach Modus A abgeschlossenen Kaskoversicherung folgende Entschädigung (§ 11 der Allgemeinen Bedingungen für die Motorfahrzeugversicherung)

Betriebsjahr	Entschädigung
im 1. Jahr	100% des Katalogpreises
im 2. Jahr	100-90% des Katalogpreises
im 3. Jahr	90-80% des Katalogpreises
im 4. Jahr	80-70% des Katalogpreises
im 5. Jahr	70-60% des Katalogpreises
im 6. Jahr	60-50% des Katalogpreises
im 7. Jahr	50-40% des Katalogpreises
Mehr als 7 Jahr	Zeitwert

Als Betriebsjahr gilt die Zeitspanne von je 12 Monaten, erstmals gerechnet ab dem Datum der ersten Inverkehrsetzung. Innerhalb eines Betriebsjahres wird die bis zum Eintritt des Schadens verstrichene Zeit verhältnismäßig angerechnet. Wieviel die Höchstentschädigung für einen Personenwagen bei den verschiedenen Versicherungsarten beträgt, wird in der folgenden Tabelle dargestellt.



Es ist schon klar, daß die Versicherung Modus A der Winterthur eine Art der taxierten Versicherung ist. Wenn Schäden eintreten, wird nicht der Zeitwert des versicherten Kraftfahrzeuges, sondern ein bestimmter Prozentsatz des Katalogpreises geleistet. Wir müssen unsere Aufmerksamkeit auf die Tatsache richten, daß für das Fahrzeug im 1. Betriebsjahr die Neuwertentschädigung ohne Rücksicht auf die Wiederherstellung gewährleistet wird. Um die Neuwertentschädigung zu erhalten, ist weder Beweis noch Sicherstellung der Wiederherstellung erforderlich. Ich vermute, der Grund für die Auslassung des Beweises der Wiederherstellung liegt darin, daß man eine Kontrolle der Neuanschaffung bei Kraftfahrzeugen als praktisch kaum durchführbar und viel zu umständlich und kost-

spiegelig betrachtet.⁸ Aber trotzdem fürchte ich, daß eine Bereicherung durch die Versicherung möglich ist.⁹

Wie die Tabelle darstellt, wird nach der Neuwert-Zusatzversicherung der Winterthur 100 Prozent des Katalogpreises für das Fahrzeug im 3. Betriebsjahr geleistet. Vermutlich gibt es sonst keinen großen Unterschied zwischen dem Modus A und der Neuwertzusatzversicherung.

3. Einige Lloyd's Versicherer übernehmen die Kaskoversicherung für den Personewagen durch "The H.P. Motor Policy", die eine Taxe-Klausel hat. Die eine Klausel lautet: Agreed Value—In the event of the total destruction or total loss of the Motor Car described in the Schedule hereto the Underwriters will pay in cash the Insured value. Die andere bestimmt: Value—In the event of the total destruction or total loss of the Insured Motor Vehicle the Underwriters will pay in cash the Insured Value. If the Insured Motor Vehicle was manufactured six or more years prior to the total destruction or total loss of the Insured Motor Vehicle the Underwriters liability shall be limited to the Market Value of the Insured Motor Vehicle at the time of such loss or damage but in no case shall the sum exceed the Insured Value.

Obwohl die Lolyd's H.P. Motor Policy weder eine Begrenzung der Taxe noch die Neuwertentschädigung vorsieht, muß es möglich sein, in der Höhe des Katalogpreises zu taxieren. Bei der einen Klausel wird der Zeitwert geleistet, nur wenn das versicherte Kraftfahrzeug vor mehr als sechs Jahren fabriziert wurde. Mit anderen Worten kann dem Kraftfahrzeug im sechsten Betriebsjahr die Neuwertentschädigung gewährleistet werden. Jedenfalls ist die Wiederherstellung des Kraftfahrzeuges für die Neuwertentschädigung nicht erforderlich.

Ich möchte aber eine Bemerkung machen, daß in England diese Taxe in der Kraftfahrzeugversicherung nur von einigen Syndikaten der Lloyd's betrieben wird. Nach der üblichen Versicherungspolice der englischen Versicherungsgesellschaften wird "the reasonable market value of such car at the time of such loss or damage", d.h. der Zeitwert des versicherten Kraftfahrzeuges geleistet.¹⁰

⁸ Prof. Dr. Koenig schrieb einmal an mich: "Was die schweizerische Lösung anbelangt, möchte ich immerhin darauf hinweisen, daß die Allgemeinen Versicherungsbedingungen nur für die Gebäude (Immobilien) eine Wiederherstellung binnen zwei Jahren (am gleichen Ort und in gleichem Umfange) verlangen, andersfalls bloss der Zeitwert (Verkehrswert) entschädigt wird. Für Fahrhabe (Mobiliar, Gebrauchsgegenstände, Arbeitgerätschaften und Maschinen) wird dagegen diese Voraussetzung nicht aufgestellt, d.h. der volle Neuwert wird auch dann vergütet, wenn keine Neuanschaffung oder Wiederherstellung erfolgt. Man entschloss sich - mit Genehmigung des Versicherungsamtes - für diesen Weg, weil man eine Kontrolle der Neubeschaffung bei Fahrhabegegenständen als praktisch kaum durchführbar und viel zu umständlich und kostspielig betrachtete. In diesem Falle hinkt die Theorie vom "Aufwand"-Ersatz, da ein tatsächlicher Aufwand gar nicht verlangt und vorausgesetzt wird; man begnügt sich vielmehr damit, daß im Falle einer Wiederbeschaffung ein den Zeitwert übersteigender Betrag (nämlich der Neuwert) ausgelegt werden müßte. Der Versicherte erhält also bei Fahrhabe den vollen Neuwert vergütet, auch wenn der zerstörte oder verlorene Gegenstand nicht mehr neu angeschafft wird. Theoretisch ist das zwar schwer zu begünden, faktisch wurde es aber in den Versicherungsbedingungen so geregelt und wird denn auch von allen Gesellschaften in der Praxis so gehandhabt. Auch da hat sich also wieder einmal die Praxis um theoretische Bedenken nicht gekümmert und sich über die Theorie hinweggesetzt."

⁹ Kürzlich habe ich gehört, daß diese Prozente der Entschädigung wie folgt verändert wurden: im 1. Betriebsjahr . . . 95% des Katalogpreises, im 2. Betriebsjahr . . . 95-90% des Katalogpreises, d.h. daß die 100%ige Entschädigung des Katalogpreises, die Neuwertentschädigung, nicht mehr in dem Modus A gewährt wird. Gibt es keinen Zusammenhang zwischen dieser Änderung und meiner Furcht vor der Bereicherung durch die Versicherung?

¹⁰ Vgl. Ivamy, Fire and motor insurance, London 1968, S. 410.

Auch in Frankreich¹¹ wurde kürzlich mit der Neuwertentschädigung in der Kraftfahrzeugversicherung angefangen. Der Geschädigte des Verkehrsunfalls kann seit einigen Jahren von dem verantwortlichen Dritten die Entschädigung der schon damals bestehenden Entwertung des Kraftfahrzeuges beanspruchen und erst neulich wurde es von dem Kassationshof anerkannt in der Kraftfahrzeugversicherung für den Schaden des verhältnismäßig neuen Kraftfahrzeug den Preis eines neuen Kraftfahrzeuges zu ersetzen. Über Einzelheiten dieser Neuwertentschädigung bin ich leider noch nicht informiert.¹²

¹¹ Vgl. Margeat et al., Précis de la loi sur le contrat d'assurance, Paris 1971, S. 214 ff.

¹² Ich habe gehört, daß auch die niederländischen Versicherungsgesellschaften die Neuwertversicherung betreiben, und daß sie den Beweis der Wiederherstellung für die Neuwertleistung nicht mehr fordern, den sie von dem Versicherten bis vor einigen Jahren noch verlangt hätten. Die Texte der Versicherungsbedingungen kenne ich leider nicht genau.