

16 Die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung

16.1 Massgebliche Gesetze und Versicherungsobligatorium

16.1.1 Massgebliche Gesetze

Massgeblich ist an erster Stelle das **Strassenverkehrsgesetz** (SVG). Dort sind die **Haftpflicht des Motorfahrzeughalters** und die **Versicherungspflicht** geregelt. Das SVG wird ergänzt durch die **Verkehrsversicherungsverordnung** (VVV), die unter anderem die minimalen Garantiesummen regelt.

16.1.2 Versicherungsobligatorium

Für jedes **Motorfahrzeug**, das im **öffentlichen Verkehr** verwendet wird, muss zwingend eine **Motorfahrzeughaftpflichtversicherung** abgeschlossen werden. Mit der Versicherungspflicht will das SVG sicherstellen, dass die Haftpflichtansprüche aus Verkehrsunfällen sicher bezahlt werden. Wer durch ein Motorfahrzeug geschädigt wird, soll nicht das Risiko tragen müssen, dass der Motorfahrzeuglenker nicht genügend Geld hat, um den angerichteten Schaden zu bezahlen.

Beispiel

Ein 20-jähriger Raser verliert wegen übersetzter Geschwindigkeit die Beherrschung über sein Fahrzeug. Er kracht in eine Reihe von parkierten Autos. Zwei Autos haben Totalschaden, drei weitere sind stark beschädigt. Der angerichtete Schaden beträgt total 95 000 Franken.

Dass der Raser für den angerichteten Schaden einzustehen hat, liegt auf der Hand. Doch die Haftpflichtansprüche allein nützen den fünf Geschädigten wenig. Ohne Haftpflichtversicherung müsste der Raser seine Schulden in Raten abtrottern. Das würde Jahre dauern. Die Geschädigten müssten also viel Geduld haben und kämen vielleicht sogar selbst in ernsthafte finanzielle Bedrängnis, z. B. weil sie aus beruflichen Gründen sofort auf ein Ersatzauto angewiesen sind und nicht genügend Geld haben, um dieses zu bezahlen.

Dank der obligatorischen Haftpflichtversicherung werden solche Situationen vermieden. Die Versicherung zahlt den Schaden, sobald die Haftungsverhältnisse abgeklärt sind.

Die Versicherungspflicht trifft den **Halter** des Fahrzeugs. Sie gilt für **alle Motorfahrzeuge**, die im **öffentlichen Verkehr** verwendet werden.

Was ist ein Motorfahrzeug?

Nach dem SVG ist ein Motorfahrzeug jedes **Fahrzeug mit eigenem Antrieb**, durch den es auf dem **Erboden unabhängig von Schienen** fortbewegt wird.

Beispiele

Motorfahrzeuge sind:

- Autos (Personenwagen, Busse/Cars, Lieferwagen und Lastwagen)
- Motorräder
- Motorroller
- Elektromobile
- Solarmobile
- Motorschlitten
- Strassenbaumaschinen mit eigenem Antrieb
- Traktoren und andere landwirtschaftliche Fahrzeuge
- usw.

Keine Motorfahrzeuge sind:

- Velos
- Inlineskates
- Rollerboards
- Rollschuhe
- Trams
- Eisenbahnen
- Flugzeuge und Helikopter
- Schiffe und Boote
- usw.

Die Benützung des Motorfahrzeugs im öffentlichen Verkehr

Versichert werden müssen Motorfahrzeuge, die im öffentlichen Verkehr benutzt werden. Keine Versicherungspflicht besteht dagegen für Fahrzeuge, die nur auf einem privaten Gelände benutzt werden, zu dem andere Verkehrsteilnehmer keinen Zugang haben.

Beispiel

Ein Industrieunternehmen hat Gabelstapler ausschliesslich für den Transport innerhalb des Lagergebäudes. Da das Lagergebäude für andere Verkehrsteilnehmer nicht zugänglich ist, muss das Unternehmen für die Gabelstapler keine spezielle Motorfahrzeughaftpflichtversicherung abschliessen.

Wenn aber die Gabelstapler auch auf dem Werksgelände fahren, wo z.B. Besucherparkplätze sind, muss eine Motorfahrzeughaftpflichtversicherung abgeschlossen werden.

Wer ist der Halter eines Motorfahrzeugs?

Nach dem Strassenverkehrsgesetz gilt als Halter die Person, die über das Motorfahrzeug **verfügt**. Der Halter **profitiert selbst** vom Fahrzeug, kann **bestimmen**, wer es benutzen darf, und er trägt die **Betriebskosten**. Der Halter ist haftpflichtig für die Schäden, die mit seinem Motorfahrzeug angerichtet werden. Deshalb muss er auch die obligatorische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung abschliessen.

Beachten Sie Folgendes:

- Der **Fahrer (Lenker) ist nicht unbedingt der Halter** des Fahrzeugs. Wenn der Halter eine andere Person mit seinem Fahrzeug fahren lässt, dann ist diese Person durch die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung des Halters mitversichert.
- Der **Halter ist nicht unbedingt der Eigentümer** des Fahrzeugs. Vor allem beim heute weit verbreiteten Leasing ist es so, dass das Auto dem Leasingunternehmen gehört. Trotzdem ist der Leasingnehmer Halter des Fahrzeugs, weil er vom Fahrzeug profitiert, darüber verfügt und sämtliche Betriebskosten selbst trägt.

Beispiele

- Herr Kohler **kaufte ein Auto, das er selbst benützt**. Auch wenn gelegentlich einmal eine andere Person das Auto fährt, ist er der Halter und damit verpflichtet, die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung abzuschliessen.
 - Ein Feriengast **mietet** für eine Woche ein Auto. Hier bleibt die **Autovermietungsunternehmung Halterin**. Sie trägt die Betriebskosten und bestimmt, wer das Auto benützen darf. Sie muss deshalb auch die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung abschliessen. Der Mieter eines Wagens ist «nur» der Fahrer.
-

Der Versicherungsnachweis

Um sicherzustellen, dass die Halter aller Motorfahrzeuge die obligatorische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung abschliessen, verlangen die kantonalen Strassenverkehrsämter einen Versicherungsnachweis.

Mit dem Versicherungsnachweis bestätigt der Versicherer schon vor dem Abschluss des Versicherungsvertrags, dass er dem Halter provisorisch Versicherungsschutz gewährt. Nur so kann der Halter die Nummernschilder für das Fahrzeug einlösen und sein Fahrzeug in Verkehr setzen. Anschliessend wird der definitive Versicherungsvertrag im üblichen Antragsverfahren abgeschlossen.

16.2 Wo besteht Versicherungsschutz?

Europa und Mittelmeerrandstaaten

Die Versicherung gilt grundsätzlich in Europa und in einzelnen Mittelmeerrandstaaten ausserhalb Europas. Die Länder sind in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer und auf der internationalen Versicherungskarte aufgeführt.

Dass der Versicherungsschutz in fast ganz Europa automatisch gilt, ist nicht etwa selbstverständlich. Jedes Land hat eigene Gesetzesnormen über die Motorfahrzeughaftpflicht. Entsprechend ist auch der nationale Versicherungsschutz unterschiedlich geregelt. Weil aber der möglichst unbehinderte grenzüberschreitende Verkehr ein wichtiges Anliegen ist, gibt es schon seit Jahren internationale Abkommen über den Versicherungsschutz.

Unfälle mit ausländischer Beteiligung werden in jedem Land über ein **nationales Versicherungsbüro** abgewickelt. In der Schweiz ist das nationale Versicherungsbüro ein Verein, in dem die Motorfahrzeughaftpflichtversicherer Mitglieder sind. Diese haben die Geschäftsführung der Zürich Versicherungsgesellschaft übertragen. Das nationale Versicherungsbüro ist auch für die so genannte «**Internationale Versicherungskarte**» verantwortlich. Sie gilt innerhalb von Europa als anerkannter **Versicherungsausweis**. Deshalb ist es sehr empfehlenswert, sie bei Auslandfahrten mit Motorfahrzeugen jeweils mitzunehmen. In einzelnen Ländern ist das sogar ausdrücklich vorgeschrieben. Auf der grünen Versicherungskarte ist angegeben, in welchen Ländern dies der Fall ist.

Hinweis

Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz publiziert auf www.nvb.ch eine Karte, die den jeweils aktuellen Stand betreffend Gültigkeitsbereich der Motorfahrzeughhaftpflichtversicherung wiedergibt.

Motorfahrzeugfahrten ausserhalb von Europa

Für Fahrten mit dem Motorfahrzeug ausserhalb des Geltungsbereichs der internationalen Versicherungskarte ist unsere Motorfahrzeughhaftpflichtversicherung nicht gültig. Hier muss eine besondere Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden (Grenzversicherung).

16.3 Versicherte Personen

Versichert sind der Halter und die Personen, für die der Halter nach dem SVG verantwortlich ist.

- Wenn der **Halter** sein Fahrzeug **selbst fährt**, ist die Versicherung zuständig für die Schäden, die er als Lenker und Halter bei Drittpersonen anrichtet. Drittpersonen sind alle Geschädigten aus dem Unfall mit Ausnahme des Halters selbst.
- Verantwortlich ist der Halter nach dem SVG
 - vor allem für **Lenker**, die das Fahrzeug mit Erlaubnis des Halters benützen. Sie sind deshalb ebenfalls versichert. Auch hier übernimmt die Versicherung die Schäden, die der Lenker bei Drittpersonen verursacht; im Prinzip deckt sie auch die Personenschäden des Lenkers. Dieser muss sich aber eine Leistungsreduktion im Umfang seines Verschuldens anrechnen lassen.
 - In Ausnahmesituationen können auch **Mitfahrer** einen Unfall verursachen – z.B. durch unvorsichtiges Öffnen der Tür beim Aussteigen. Daher schliesst die Haftpflichtversicherung auch solche Fälle ein.

Die Haftung bei Strolchenfahrten

Von Strolchenfahrten spricht man, wenn jemand ein fremdes Auto entwendet, um es zu benützen. Der juristische Fachausdruck heisst: Entwendung zum Gebrauch. Haftbar werden nach dem SVG

- der **Entwender** und
- der **Lenker** des entwendeten Fahrzeugs, sofern er wissen musste, dass er ein entwendetes Fahrzeug lenkt.

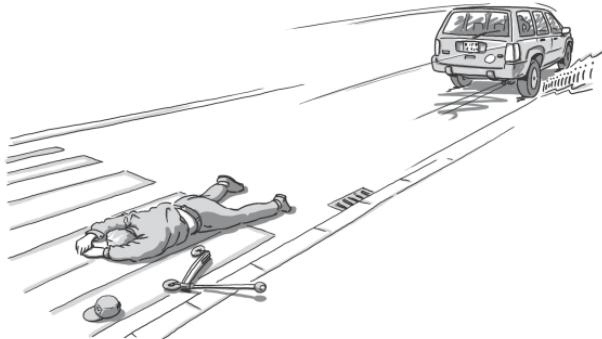
Daneben bleibt aber die Haftung des **Halters** gegenüber Personen bestehen, die nicht wussten, dass es sich um ein entwendetes Fahrzeug handelt. So ist sichergestellt, dass Unfallopfer des entwendeten Fahrzeugs ihre Schadenersatzansprüche beim **Motorfahrzeughhaftpflichtversicherer** geltend machen können. Denn solange der Halter haftet, hat der Geschädigte das **direkte Forderungsrecht** gegen den Motorfahrzeughhaftpflichtversicherer. Dieser kann aber auf den Entwender bzw. den Lenker des Fahrzeugs **Regress** nehmen. Den Halter darf er dagegen nur belangen, wenn ihn an der Entwendung eine Schuld trifft (z. B. wenn er den Schlüssel stecken liess usw.).

Unfälle mit nicht versicherten Fahrzeugen und mit unerkannter Fahrerflucht des Lenkers – der nationale Garantiefonds

Manchmal verursacht ein Motorfahrzeuglenker einen Unfall und begeht dann **unerkannt Fahrerflucht**. Für die Unfallopfer ist das ein grosses Problem, weil sie keinen Ansprechpartner für ihre Schäden haben. Schwierig ist ihre Situation auch, wenn sich herausstellt, dass der Unfallverursacher **nicht versichert** ist.

Das SVG löst diese beiden Probleme durch den **nationalen Garantiefonds**.

- In ihm sind **alle Motorfahrzeughaftpflichtversicherer** zusammengeschlossen. Wie das nationale Versicherungsbüro ist er ein Verein. Seine Geschäfte führt ebenfalls die Zürich Versicherungsgesellschaft.
- Er deckt **Schäden**, die von **unbekannten (Fahrerflucht)** oder **nicht versicherten Motorfahrzeugen und Fahrrädern** verursacht wurden.
- Finanziert wird er durch **alle Halter von Motorfahrzeugen**, denn in der **Prämie der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung** ist ein Beitrag an den Garantiefonds eingerechnet.
- Bei **Sachschäden** müssen die Unfallopfer einen **Selbstbehalt von 1 000 Franken** in Kauf nehmen.



16.4 Versicherte Ereignisse

Die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung **muss** die Schäden decken, für die der Motorfahrzeughalter haftpflichtig werden kann. Massgeblich ist die Bestimmung von SVG 58. Die folgende Tabelle zeigt, was an dieser Stelle wesentlich ist:

Schäden aus Betrieb des Motorfahrzeugs

In Betrieb ist ein Fahrzeug, wenn es sich **im Verkehr** befindet, aber auch, wenn es mit **laufendem Motor** oder mit **eingeschaltetem Licht** steht. In Betrieb ist ein Fahrzeug auch, wenn es im Leergang rollt.

Beispiele

- Ein Motorradfahrer verliert in einer Kurve die Beherrschung über sein Motorrad. Es kommt zur **Kollision** mit einem korrekt entgegenkommenden Auto.
- Beim Parkieren beschädigt ein Autofahrer das hinter ihm stehende Fahrzeug.
- Ein Autofahrer sieht wegen der Sonneneinstrahlung den Fußgänger auf dem Fußgängerstreifen nicht rechtzeitig und fährt ihn an.
- Der Lenker eines Autos parkiert sein Auto an einer steilen Strasse. Wegen eines Defekts löst sich die Handbremse, das Auto beginnt zu rollen und rammt ein anderes Fahrzeug.

Schäden durch nicht in Betrieb befindliches Motorfahrzeug

Es kommt vor, dass ein **abgestelltes** Fahrzeug Ursache für einen **Unfall** ist. In solchen Fällen muss den Halter bzw. Lenker aber ein Verschulden treffen oder am Unfall muss die fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs mitgewirkt haben. Dafür trägt der Geschädigte die Beweislast. Bei der Haftung nach SVG 58 II handelt es sich also um eine **Verschuldenshaftung** im Sinne von OR 41.

Beispiele

- Ein parkiertes Auto verliert Öl. Ein Motorradfahrer kommt auf der Öllache ins Rutschen. Er ist erheblich verletzt und sein Motorrad erleidet Totalschaden.
- Ein Autofahrer parkiert sein Fahrzeug an einer Passstrasse mitten in einer unübersichtlichen Kurve. Ein Velofahrer fährt den Pass hinunter. Weil er den parkierten Wagen nicht rechtzeitig sehen kann, stürzt er schwer.

Schäden wegen Ein- und Aussteigens

Versichert sind auch Schäden wegen unvorsichtigen Ein- oder Aussteigens des Lenkers oder der Insassen.

Beispiel: Beim Aussteigen aus dem parkierten Auto übersieht der Lenker einen herannahenden Fahrradfahrer. Dieser kann der sich plötzlich öffnenden Tür nicht mehr ausweichen und stürzt schwer.

Schäden aus Unfallhilfe

Der Halter muss auch für Schäden von Personen aufkommen, die nach einem Unfall mit seiner Beteiligung **Unfallhilfe** geleistet haben.

Beispiel: Ein Autofahrer ist uneufmerksam und fährt einen Fußgänger an. Der Fußgänger liegt blutend am Boden. Ein Passant leistet erste Hilfe. Dabei wird seine Kleidung mit Blutflecken beschmutzt. Der Passant kann für diesen Schaden aus Hilfeleistung Schadenerstatt vom Autofahrer verlangen, der den Unfall verursacht hat.

Schadenverhütungskosten

Die Schadenverhütungskosten sind im SVG nicht besonders erwähnt. Die Juristen sind sich aber einig, dass der Motorfahrzeughalter die Kosten tragen muss, wenn Drittpersonen etwas unternehmen, um einen unmittelbar drohenden versicherten Schaden zu verhindern.

Beispiel: Herr Bühlert hat sein Auto an einer steilen Strasse parkiert. Wegen eines technischen Defekts greift die Handbremse nicht richtig. Das Auto gerät führerlos ins Rollen. Herr Huber fährt mit seinem Lieferwagen die Strasse hoch. Er bemerkt das noch langsam rollende Auto und stellt seinen Lieferwagen quer in die Strasse, um es aufzuhalten. Beim Aufprall entstehen erhebliche Blechschäden. Da Herr Huber einen möglicherweise noch grösseren Schaden verhindert hat, muss Herr Bühlerts Motorfahrzeughaftpflichtversicherung die Blechschäden am Lieferwagen als Schadensverhütungskosten übernehmen.

In den AVB nachschlagen!

Wegen des Obligatoriums müssen alle Versicherer die vier Schadenereignisse der Motorfahrzeughaftpflicht versichern. Die Formulierung, die in den AVB dafür verwendet wird, ist aber von Versicherer zu Versicherer etwas verschieden. Beschaffen Sie sich deshalb die AVB «Motorfahrzeughaftpflicht» und lesen Sie die entsprechenden Bestimmungen nach.

Falls Ihre Firma keine Motorfahrzeugversicherungen anbietet, beschaffen Sie sich zu Übungszwecken die AVB eines anderen Unternehmens (z.B. per Internet).

16.5 Versicherte Schäden

Personen- und Sachschäden

Versichert sind Personenschäden und Sachschäden, für die der Halter bzw. der Lenker des Fahrzeugs einzustehen hat.

- **Personenschäden.** Das sind die finanziellen Folgen, die aus der Verletzung oder Tötung von Personen entstehen (Heilungskosten, Einkommensausfälle, Versorgerschäden usw.).
- **Sachschäden** sind die Werteinbussen aus der Beschädigung und Zerstörung von Sachen (je nach Situation Reparaturkosten, Ersatz des Minderwerts oder Ersatz des gesamten Werts bei der Zerstörung oder beim Untergang der Sachen).

Die Garantiesumme

Die Garantiesumme ist der **Maximalbetrag**, den ein Haftpflichtversicherer bei einem Schadeneignis insgesamt für Personenschäden, Sachschäden, Schäden aus Hilfeleistung und Schadenverhütungskosten bezahlt.

- Liegen die gesamten Haftpflichtansprüche aus einem Schadeneignis unter diesem Maximalbetrag, dann übernimmt die Versicherung den gesamten Schaden.
 - Sind die gesamten Haftpflichtansprüche aus einem Schadeneignis höher, dann zahlt die Versicherung nur den Maximalbetrag.
-

Hinweis

Die Garantiesumme wirkt pro (Unfall-)Ereignis. Deshalb werden alle Versicherungsansprüche, die bei einem Unfall aus einer Versicherungspolice entstehen, zusammengezählt. Verursacht ein Versicherter mehrere Unfälle, dann ist das jedes Mal ein neues Ereignis und die Garantiesumme kann jedes Mal wieder neu ausgeschöpft werden.

Damit die Garantiesumme nicht zu tief angesetzt wird, sind Mindestsummen vorgeschrieben. Die folgende Tabelle zeigt die wichtigsten Fälle:

[16-2] Vorgeschriebene Mindestsummen der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung

Personenwagen (bis 9 Plätze), Motorräder, Nutzfahrzeuge	CHF 5 Mio.
Nutzfahrzeuge mit gefährlicher Ladung	CHF 15 Mio.
Busse/Cars mehr als 9 Plätze bis 50 Plätze	CHF 10 Mio.
Busse/Cars über 50 Plätze	CHF 20 Mio.

Diese Mindest-Garantiesummen mögen Ihnen auf den ersten Blick hoch erscheinen. Tatsächlich sind sie aber bei Unfällen mit mehreren Schwerverletzten rasch erreicht. Werden Personen wegen des Unfalls invalid oder stirbt ein Familienversorger, dann kann eine lebenslange Rente wegen Erwerbsunfähigkeit bzw. der Versorgerschaden rasch deutlich mehr als 1 Million Franken ausmachen.

Beispiel

2001 ereignete sich ein furchtbarer Verkehrsunfall im Gotthardtunnel. Dabei stiessen zwei Lastwagen zusammen. Die Ladung fing Feuer. Dieses breitete sich im Tunnel rasend schnell aus und griff auf weitere Fahrzeuge über. Insgesamt starben 11 Menschen. Die gesamte Schadensumme wird auf über 20 Millionen Franken geschätzt. Dies gilt als trauriger Rekordbetrag aus einem Verkehrsunfall.

Damit die Unfallschäden auch bei schweren Unfällen sicher gedeckt sind, überschreiten die schweizerischen Motorfahrzeughaftpflichtversicherer die minimalen Garantiesummen. Weit verbreitet ist eine maximale Garantiesumme von **100 Millionen Franken**.

Ausschlüsse bestimmter Sachschäden

Die Versicherer dürfen bestimmte Sachschäden generell aus der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung ausschliessen. Zulässig sind unter anderem folgende Ausschlüsse:

- **Sachschäden des Halters**, die von Lenkern verursacht wurden, denen er das Fahrzeug überlassen hat. Hier geht es vor allem um unfallbedingte Beschädigungen am Fahrzeug oder an mitgeführten Sachen des Halters selbst.
- **Sachschäden von bestimmten Familienangehörigen des Halters**. Dazu zählen sein Ehegatte, seine Kinder und Enkelkinder, seine Eltern und Grosseltern sowie seine Geschwister, wenn sie mit ihm im gleichen Haushalt wohnen.

Beachten Sie, dass die genannten Ausschlüsse nur für Sachschäden gelten.

In den AVB nachschlagen!

Die Versicherer handhaben die Ausschlüsse unterschiedlich. Machen Sie sich deshalb kundig, wie die AVB damit umgehen.

16.6 Die Versicherungsleistung

Die folgende Grafik zeigt, dass die Motorfahrzeughhaftpflichtversicherung zweierlei leistet:

[16-3] Welchen Schutz bietet die Motorfahrzeughhaftpflichtversicherung?



16.6.1 Der Vermögensbedarf für berechtigte Haftpflichtansprüche

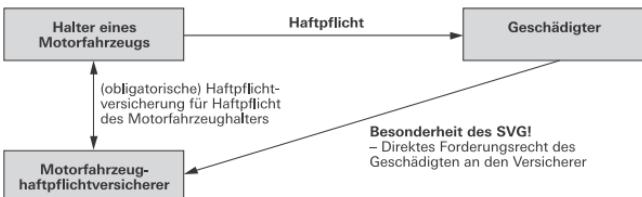
Das direkte Forderungsrecht des Geschädigten gegen den Versicherer

Zwischen dem Geschädigten, dem Haftpflichtigen und dem Haftpflichtversicherer bestehen folgende Rechtsbeziehungen:

- **Zwischen dem Haftpflichtigen und dem Geschädigten besteht ein Haftpflichtverhältnis.** Der Haftpflichtige muss Schadenersatz leisten, weil er aufgrund einer Haftungsnorm für den Schaden verantwortlich ist, den der Geschädigte durch ihn erleidet.
- **Zwischen dem Haftpflichtigen und dem Haftpflichtversicherer besteht ein Versicherungsverhältnis.** Der Versicherer verspricht dem Haftpflichtigen Ersatz des Vermögensbedarfs, der aus dem Haftpflichtverhältnis entsteht, und er verspricht die Abwehr von unberechtigten Haftpflichtansprüchen.

Dies gilt natürlich auch bei der Motorfahrzeughhaftpflicht. Zusätzlich gibt es aber eine Besonderheit. Der Geschädigte hat ein **direktes Forderungsrecht gegen den Versicherer**. Deshalb kann er den Schaden direkt beim Versicherer geltend machen und muss sich nicht mit dem Haftpflichtigen herumschlagen.

[16-4] Motorfahrzeughhaftpflicht und Motorfahrzeughhaftpflichtversicherung



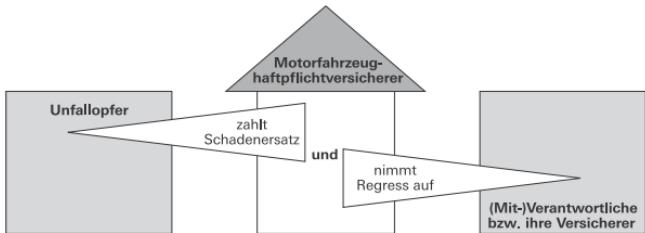
Das direkte Forderungsrecht hat für den Geschädigten grosse **Vorteile**:

- Er muss sich nicht mit dem möglicherweise zahlungsunfähigen Haftpflichtigen herumschlagen, sondern hat im Versicherer einen zahlungsfähigen Ansprechpartner.
- Sofern ein Haftpflichtanspruch berechtigt ist, muss der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer dem Geschädigten auch bezahlen, wenn der Vertrag aus irgendeinem Grund ungültig ist oder wenn er den Schaden ganz oder teilweise auf eine andere Person abwälzen kann (Regress).

Der Regress (Rückgriff) des Versicherers

Das direkte Forderungsrecht führt dazu, dass Geschädigte aus einem Unfall sich im Normalfall direkt an den Versicherer wenden. Das heisst aber noch lange nicht, dass der zahlende Versicherer den ganzen Schaden alleine tragen muss. Je nach Situation hat er nämlich die Möglichkeit, mindestens einen Teil davon auf andere für das Schadeneignis mitverantwortliche Personen bzw. ihre Versicherer abzuwälzen. Dieses **Abwälzen** nennt man **Regress** oder auch Rückgriff.

[16-5] Der Regress im Prinzip



Es gibt verschiedene Gründe für einen Regress des Versicherers. Die zwei wichtigsten sind:

- **Regress auf den Lenker wegen groben Verschuldens (Absicht, grobe Fahrlässigkeit)**. Wenn der Fahrzeuglenker einen Unfall grob verschuldet hat, kann der Versicherer nach dem VVG bei **Absicht** für den ganzen Schaden und bei **grober Fahrlässigkeit** für einen Teil des Schadens Regress nehmen. Die meisten Versicherer sind beim Regress eher zurückhaltend. Ergriffen wird er oft nur, wenn Alkohol, Drogen oder sonstige grobe Verkehrsregelverletzungen im Spiel sind. Viele Versicherer bieten Kunden sogar eine Zusatzdeckung an, in der der Rückgriff wegen grober Fahrlässigkeit ausgeschlossen wird, wobei diese nicht für das Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss gilt.
- **Regress auf die Miterursacher eines Unfalls**. Bei komplizierteren Unfällen mit mehreren Beteiligten gibt es fast immer auch mehrere Haftpflichtige. Wie Sie wissen, haften mehrere Haftpflichtige **solidarisch**. Das Unfallopfer wird deshalb seine gesamten Ansprüche bei einem der Versicherer eintreiben. Dieser wird dann einen Teil des Schadens auf die anderen Haftpflichtigen bzw. ihre Versicherungen abwälzen.

Beispiel

Aufsehen erregend war ein Unfall, der sich 1999 ereignete. Zwei junge Lenker lieferten sich ein Autorennen. Sie fuhren mit einem Tempo von weit über 100 km/h durch eine Dorfstrasse (Tempo 50). Einer der Fahrer verlor die Beherrschung über sein Fahrzeug und tötete zwei Fußgänger. Im Strafprozess entschieden die Richter, dass beide Lenker wegen vorsätzlicher Tötung für $6 \frac{1}{2}$ Jahre ins Gefängnis müssen. Denn wer so schnell durch eine Dorfstrasse fährt, nimmt in Kauf, dass er jemanden umbringt.

Zu den strengen Strafen kommt die Haftpflicht. Die beiden Fahrer sind für die finanziellen Folgen ihrer Tat und eine allfällige Genugtuung verantwortlich. Das Ganze könnte sich wie folgt abgespielt haben:

1. Die Hinterbliebenen der beiden Opfer verlangen Schadensersatz und Genugtuung vom Versicherer des einen Fahrers. Dieser bezahlt.
2. Wegen groben Verschuldens nimmt der Versicherer Regress auf seinen Versicherten und auf den anderen Fahrer bzw. seinen Versicherer. Der zweite Fahrer hat zwar den Unfall nicht selbst verursacht, er hat aber am Privatrennen teilgenommen und gilt so als Mitverursacher des Unfalls.

Resultat: Da das Verschulden der beiden Fahrer sehr gross ist, werden sie einen Grossteil des Schadens – wenn nicht den ganzen Schaden – selbst tragen müssen (jeder die Hälfte).

Neben den beiden genannten Regressgründen gibt es weitere. Die folgende Aufzählung zeigt Ihnen in aller Kürze, welche es sind:

- **Regress auf Fahrzeuglenker ohne gültigen Führerausweis** (der Lenker besitzt keinen Führerausweis oder er ist ihm entzogen worden; der Lenker hat blass einen Lernfahrtausweis und fährt allein oder mit einer Begleitperson, die den Führerausweis nicht bereits seit drei Jahren besitzt).
- **Regress wegen unerlaubter Benützung eines fremden Fahrzeugs** (Entwendung zum Gebrauch [Strolchenfahrt]), Benützung eines anvertrauten Fahrzeugs zu unerlaubten Zwecken und Diebstahl).
- **Regress wegen Fahrten mit einem Fahrzeug ohne behördliche Zulassung.**

Der Selbstbehalt

Auch wenn keine Regressforderungen gestellt werden, muss der Halter des Fahrzeugs manchmal einen Teil des Schadens übernehmen. Die meisten Motorfahrzeugversicherer kennen nämlich einen Selbstbehalt. Verbreitet ist folgendes System:

[16-6] Das Selbstbehaltssystem der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung, wie es in der Schweiz verbreitet ist

	Jugendliche Lenker (25. Lebensjahr nicht vollendet)	Neulenker (über 25 Jahre, aber weniger als 2 Jahre im Besitz des Führerausweises)	Andere Lenker
Selbstbehalt (Franken)	1 000	500	0

Hinweis: Viele Versicherer sehen die Möglichkeit vor, gegen höhere Prämien einen tieferen oder gegen niedrige Prämien einen höheren Selbstbehalt zu wählen.

Die Einteilung in jugendliche Lenker, Neulenker und andere Lenker hat ihren Grund in der Unfallstatistik. **Junge** Lenker verursachen mehr Unfälle als ältere, weil sie im Allgemeinen einen risikanteren Fahrstil pflegen, und **unerfahrene** Lenker verursachen mehr Unfälle als erfahrene, weil sie noch wenig Fahrpraxis haben. Daraus ergeben sich die Stufen des Selbstbehaltsystems:

- **Jugendliche Lenker** sind (als Gruppe gesehen) gleichzeitig risikofreudig und noch relativ unerfahren. Die beiden Risiken summieren sich. Die Gruppe jugendliche Lenker verursacht deshalb besonders viele Unfälle, was einen höheren Selbstbehalt rechtfertigt.
- **Neulenker** sind (als Gruppe gesehen) «nur» unerfahren. Deshalb rechtfertigt sich für sie der etwas tiefere Selbstbehalt.
- **«Andere Lenker»** sind dagegen weder jung noch unerfahren. Sie werden von den Versicherern mit dem Verzicht auf einen Selbstbehalt belohnt.

Der Selbstbehalt verfolgt **zwei Ziele**: Die Lenker sollen über das eigene Portemonnaie zu einem **vorsichtigen Verhalten** im Verkehr ermuntert werden und sie sollen sich an den **Schadenaufwendungen beteiligen**, die sie verursachen.

In einem Schadenfall sind das Alter und das Datum der Führerprüfung des Lenkers für den Selbstbehalt massgebend. Der Selbstbehalt ist deshalb bei einem jugendlichen Lenker oder einem Neulenker auch dann höher, wenn er (erlaubterweise) mit einem fremden Fahrzeug fährt, dessen Halter einen tieferen Selbstbehalt hätte. Für die **Bezahlung des Selbstbehalts ist immer der Versicherungsnehmer** verantwortlich. Es spielt hier keine Rolle, ob er das Fahrzeug selbst gefahren hat oder ob ein anderer Lenker den Schaden angerichtet hat.

Beispiel

Jessica Lang darf mit dem Auto ihrer Mutter in die Skiferien fahren. Sie ist 22 Jahre alt. Weil die Strasse vereist ist und sie etwas zu schnell fährt, kommt sie ins Schleudern und fährt in eine Gartenumauer. Der Hauseigentümer verlangt Schadenersatz für die demolierte Mauer in der Höhe der Reparaturkosten von 3500 Franken.

- Der Selbstbehalt für diesen Unfall beträgt 1 000 Franken, weil Jessica Lang eine jugendliche Lenkerin ist.
 - Der Versicherer wird den Selbstbehalt bei ihrer Mutter einfordern. Sie ist die Versicherungsnehmerin. Es ist dann Sache der Mutter, die 1 000 Franken von ihrer Tochter Jessica zu verlangen.
-

In folgenden Fällen dürfen die Versicherer dem Versicherungsnehmer **keinen Selbstbehalt** in Rechnung stellen:

- Schadenfälle, für die den Versicherten kein Verschulden trifft (reine Kausalhaftung),
- Schäden aus Strolchenfahrten, die ohne ein Verschulden des Halters ausgeführt werden,
- Schäden während des Fahrunterrichts mit einem konzessionierten Fahrlehrer,
- Schäden während der Führerprüfung.

16.6.2 Der passive Rechtsschutz

Sie erinnern sich: Die Motorfahrzeughhaftpflichtversicherung ersetzt nicht nur den Vermögensbedarf in Schadensfällen. Sie wehrt auch Haftpflichtansprüche ab, die zu **Unrecht** an den Versicherten gestellt werden. Man spricht in diesem Zusammenhang vom **passiven Rechtsschutz**. Seine praktische Bedeutung wird von Versicherungskunden oft unterschätzt.

- Bei Unfällen ist häufig nicht von Anfang an klar, welche der Beteiligten im Endeffekt welchen Schadenanteil zu tragen haben. Fährt ein Autofahrer einen Fußgänger an, dann haftet er automatisch nach den Regeln der scharfen Kausalhaftung. Doch kann der Schadenersatz bei Mitschulden des Fußgängers reduziert werden; aber um wie viel? Oder kann sich der Autofahrer eventuell sogar von seiner Haftung befreien, weil der Unfall auf alleiniges Verschulden des Fußgängers zurückzuführen ist? – Wenn sich solche Fragen stellen, dann sind **juristische Spezialkenntnisse** gefragt, die kaum ein Autofahrer hat. Und oft kommt es zu **zeitraubenden und teuren Gerichtsprozessen**. All dies nimmt der Versicherer dem Versicherten mit dem passiven Rechtsschutz ab. Er veranlasst in Zweifelsfällen auf **eigene Kosten** die juristische Analyse des Haftpflichtfalls und führt ebenfalls auf eigene Kosten allfällige Prozesse über den Umfang der Haftpflicht.
- Nützlich ist der passive Rechtsschutz auch in weniger Aufsehen erregenden Fällen. Manchmal versucht nämlich ein Unfallopfer aus seinen Schäden Kapital zu schlagen. So wird ein Blechschaden plötzlich zum Totalschaden, weil der Geschädigte behauptet, dass wegen des Aufpralls tragende Teile der Karosserie unreparierbar beschädigt worden sind. Die **Schadenexperten des Versicherers** können meistens feststellen, ob die behaupteten Schäden vom Unfall herrühren oder ob sie schon vor dem Unfall bestanden. Auch vor solchen betrügerischen Forderungen wird der Versicherte also durch den passiven Rechtsschutz geschützt.

Sich bei Unfällen (versicherungstechnisch) richtig verhalten

- 1. Regel:** Bei Unfällen nie eine Schuldankennung unterschreiben, sondern «nur» das europäische **Unfallprotokoll ausfüllen**.
 - 2. Regel:** Bei Unfällen nie eine Reparatur ausführen lassen, bevor der zuständige Versicherer seine Einwilligung erteilt hat.
-

16.7 Die Versicherungsprämie

Im Modul *Allgemeine Kenntnisse der Versicherungswirtschaft* haben wir die Grundsätze der Prämienberechnung erklärt. Diese gelten natürlich auch für die Motorfahrzeughhaftpflichtversicherung. Hier zur Erinnerung nochmals das Wichtigste in Kürze:

Risikoprämie (ergibt sich aus den Berechnungen der Versicherungsmathematiker)

+ Risikozuschläge

Nettoprämie (enthält das vollständige versicherungstechnische Risiko)

+ Verwaltungskosten

+ Gewinnzuschlag

- Zinserträge

Bruttoprämie (Ausgangspunkt für die Berechnung der Prämie eines bestimmten Kunden)

+ kundenspezifische Zuschläge

- Rabatte

Vertragsprämie (steht in der Versicherungspolice eines Kunden)

- Bonus / + Malus

Barprämie (wird dem Kunden in Rechnung gestellt)

Die Bruttoprämie

Die **Bruttoprämie** hängt unter anderem von der **Art des Fahrzeugs** (Personenwagen, Nutzfahrzeug, Landwirtschaftsfahrzeug) sowie von seiner **Größe und Leistung** (Hubraum des Motors, Gesamtgewicht, Anzahl Sitzplätze) ab.

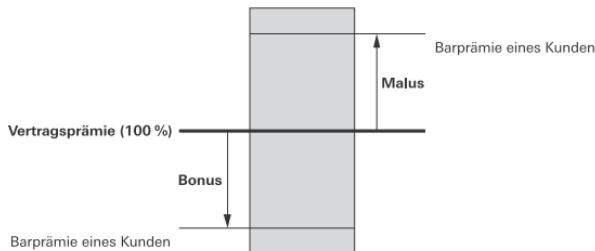
Kundenspezifische Zuschläge

Für die Versicherungsprämie spielen verschiedene Besonderheiten des Einzelfalls eine Rolle. So werden bei der Berechnung der individuellen Prämie unter anderem der **Verwendungszweck** des Fahrzeugs und die **Eigenschaften des Lenkers** (Alter, Geschlecht, Fahrpraxis) berücksichtigt. Aus diesen Daten wird die **Vertragsprämie** für einen bestimmten Kunden berechnet.

Das Bonus-/Malus-System (Schadenfreiheitsrabatt)

Das Bonus-/Malus-System der Motorfahrzeughhaftpflichtversicherung funktioniert nach dem Prinzip, das wir im Modul *Versicherungswirtschaft* erörtert haben. Schliesst der Versicherte eine Motorfahrzeughhaftpflichtversicherung ab, startet er grundsätzlich mit der **Vertragsprämie** (Grundprämie). Oft gewährt der Versicherer aber auch schon Neukunden einen Bonus. Solche Kunden starten dann also mit einer Prämie, die bereits unter der Vertragsprämie liegt.

- Wenn der Versicherte innerhalb eines Vertragsjahres keinen Schaden meldet, erhält er einen **Bonus**. Er gelangt so für das neue Vertragsjahr auf die nächsttiefe Prämienstufe. Nach einer bestimmten Anzahl von schadefreien Jahren erreicht ein Versicherter die tiefste Prämienstufe. Seine Prämie bleibt so lange auf diesem Punkt, wie er keinen Schaden meldet.
- Wenn ein Versicherter innerhalb eines Vertragsjahres einen Schaden meldet, muss er für das folgende Vertragsjahr eine **Rückstufung** in Kauf nehmen. Die Prämie klettert für das nächste Vertragsjahr von der gegenwärtigen auf eine höhere Prämienstufe. Je nach Größe des Schadens und Bonussystem des Versicherers (AVB1) macht die Rückstufung mehrere Prämienstufen aus. So kann die Prämie eines Versicherten (Barprämie) weit über die Vertragsprämie hinaus ansteigen. Den Prozentsatz, um den die Prämie eines Versicherten die Vertragsprämie übersteigt, bezeichnet man als **Malus**.



Das Bonus-/Malus-System führt dazu, dass sich Versicherte gut überlegen müssen, ob sie Schäden der Versicherung melden wollen. Wegen der teureren Prämie kann es nämlich billiger sein, kleinere Schäden aus der eigenen Tasche zu bezahlen. Viele Versicherer bieten deshalb ihren langjährigen Kunden einen **Bonuschutz als Zusatzversicherung** an. Dank dieser Versicherung kann ein Kunde seine tiefe Prämienstufe behalten, wenn er einmal einen Schaden hat.

Im folgenden Beispiel wollen wir Ihnen zeigen, wie ein Bonus-/Malus-System funktioniert. Dabei wenden wir ein vereinfachtes System an.

Beispiel

Die AVB eines Versicherers sehen folgende Bonus-/Malus-Regelung vor:

- Die Versicherungsprämie für die Motorfahrzeughhaftpflichtversicherung sinkt bei Schadenfreiheit jedes Jahr um eine Prämienstufe von 10% der Vertragsprämie, bis die tiefstmögliche Prämienstufe 1 erreicht ist. Sie beträgt 40% der Vertragsprämie.
- Wird ein Schaden gemeldet, dann steigt die Prämie im nächsten Jahr um 4 Prämienstufen (40% der Vertragsprämie) an. Die maximale Prämie beträgt 180% der Vertragsprämie (Prämienstufe 15).

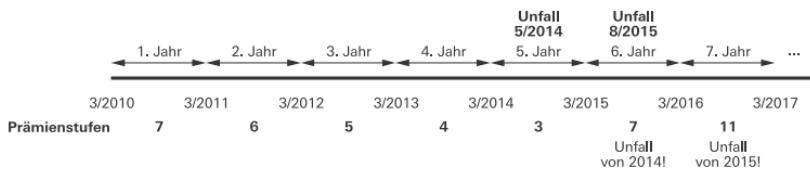
[16-9] Prämienstufentabelle des Versicherers XY

Prämienstufe	Prozent der Vertragsprämie
15	180 %
14	170 %
13	160 %
12	150 %
11	140 %
10	130 %
9	120 %
8	110 %
7	Vertragsprämie (100 %)
6	90 %
5	80 %
4	70 %
3	60 %
2	50 %
1	40 %

Untersuchen wir nun, wie sich dieses Bonussystem für Versicherte auswirkt:

Herr Röllin hat im fünften und sechsten Versicherungsjahr je einen Unfall

Als Neulenker hat Herr Röllin die Haftpflichtversicherung im März 2010 auf der Stufe 7 (Vertragsprämie, 100 %) abgeschlossen. In den ersten vier Jahren fährt er unfallfrei. Dummerweise hat er im Mai 2014 und im August 2015 je einen Unfall, den er der Versicherung meldet.



Wenn Sie die Darstellung genau anschauen, können Sie erkennen, wie das System funktioniert:

- Der Kunde Röllin startet im ersten Vertragsjahr mit der Vertragsprämie, d. h. auf Prämienstufe 7 unseres Systems,
- Weil er keine Schäden meldet, gelangt er jedes Jahr auf die nächsttiefe Stufe. So kommt er im fünften Jahr auf die Prämienstufe 3. Er bezahlt somit noch 60 % der Vertragsprämie.
- Wegen des Unfalls im fünften Vertragsjahr wird er für das 6. Vertragsjahr um 4 Prämienstufen zurückversetzt. So gelangt er wieder auf die Prämienstufe 7, was ja gerade der Vertragsprämie entspricht.
- Dummerweise meldet Herr Röllin auch im 6. Vertragsjahr einen Schaden. Seine Prämie springt nun nochmals um vier Prämienstufen in die Höhe, so dass er im 7. Vertragsjahr auf Prämienstufe 11 steht. Somit zahlt er dann 140 % der Vertragsprämie. Sein Malus beträgt also 40 %.

- Wenn nun Herr Röllin ab dem 8. Jahr keine Unfallschäden mehr zu melden hat, dann kommt er jedes Jahr in die nächstbessere Prämienstufe, das heisst: 8. Jahr: Stufe 10, 9. Jahr Stufe 9, 10. Jahr Stufe 8, 11. Jahr Stufe 7 (= Vertragsprämie) usw.

Frau Zeller überlegt sich, ob sie einen (kleineren) Unfallschaden selbst bezahlen soll

Als vorsichtige Lenkerin hat die Kundin Zeller noch nie einen Schaden gehabt. Sie ist deshalb auf der tiefsten Bonusstufe 1. Die Vertragsprämie (100%) beträgt in ihrem Fall 1 000 Franken. Da die Bonusstufe 1 40% der Vertragsprämie ausmacht, muss Frau Zeller für ihre Motorfahrzeughaftpflichtversicherung 400 Franken im Jahr bezahlen. Sie hat keinen Selbstbehalt.

Eines Tages passiert ihr ein kleines Missgeschick. Beim Parkieren touchiert sie das hinter ihr stehende Auto und beschädigt dabei die vordere Stoßstange und ein Scheinwerferglas. Die Reparaturkosten betragen 750 Franken. Soll sie diesen Schaden nun angeben oder selbst bezahlen? Wenn wir vom Bonussystem des letzten Beispiels ausgehen, ergibt sich folgende Rechnung:

- Frau Zeller muss einen Malus von vier Prämienstufen in Kauf nehmen. Anstatt auf 40% wird sie also auf 80% der Vertragsprämie zurückversetzt. Dadurch muss sie im nächsten Jahr 800 Franken Prämie bezahlen anstatt 400 Franken. Das sind 400 Franken mehr Prämie.
- Danach dauert es weitere vier Jahre, bis sie wieder auf der tiefsten Prämienstufe ist. Im übernächsten Jahr muss sie 300 Franken mehr Prämie bezahlen, dann 200 Franken mehr und dann 100 Franken mehr. So kostet der Bonusverlust nochmals 600 Franken.

Insgesamt kostet der Bonusverlust Frau Zeller also 1 000 Franken. Es lohnt sich für sie deshalb nicht, den Schaden von 750 Franken zu melden. Anders sieht die Situation aus, wenn sie eine Bonusschutzversicherung abgeschlossen hat.

Beachten Sie Folgendes: Die Rechnung beruht auf einem vereinfachten Bonus-/Malus-System. Die Systeme, die die Versicherer anwenden, sind komplizierter und die Berechnung schwieriger. Allerdings muss der Kunde auch nicht selbst ausrechnen, ob sich die Meldung eines Schadens lohnt. Der Versicherer wird ihm dies schriftlich mitteilen. Der Kunde kann also einen Schaden melden und sich später immer noch frei entscheiden, ob er ihn selbst bezahlen will.

AVB beachten!

In den letzten beiden Beispielen haben wir Ihnen das Prinzip eines Bonus-/Malus-Systems gezeigt. Die Schadenfreiheitssysteme aller Versicherer sind nach diesem Prinzip aufgebaut. Sie weichen aber im Detail voneinander ab. Es ist wichtig, dass Sie erklären können, wie das System Ihrer Versicherung genau funktioniert. Machen Sie sich deshalb in den AVB kundig und fragen Sie die Profis in Ihrer Firma.

Hinweis zum System der fixen Prämie. Neben dem Bonus-/Malus-System verwenden die Motorfahrzeughaftpflichtversicherer in bestimmten Fällen auch das System der **fixen Prämie**. Das gilt unter anderem für Motorroller, Kleinkotomräder bis 50 Kubikzentimeter (Mofas) und Invalidendreiräder. Hier beträgt die Prämie unabhängig vom Schadenverlauf immer 100 % der Vertragsprämie.

Fassen wir zusammen:

Die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung auf einen Blick

Massgebliche Gesetze	Strassenverkehrsgesetz SVG (für Haftpflicht des Motorfahrzeughalters und Versicherungspflicht); Verkehrsversicherungsverordnung VVV (für minimale Garantiesummen).
Versicherungs- obligatorium	Sie trifft den Halter jedes Motorfahrzeugs , das im öffentlichen Verkehr verwendet wird. Die Strassenverkehrsämter dürfen nur aufgrund eines Versicherungsnachweises Kontrollschilder herausgeben.
Örtliche Geltung	Der Versicherungsschutz gilt automatisch in Europa und den Mittelmeerrandstaaten (internationale Versicherungskarte). Für Fahrten ausserhalb dieses Bereichs muss eine separate Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden.
Versicherte Personen	Versichert sind der Halter und Lenker , die das Fahrzeug mit seiner Erlaubnis benützen. <ul style="list-style-type: none">Bei Unfällen während Strolchenfahrten haftet die Haftpflichtversicherung gegenüber Personen, die nicht wissen konnten, dass das Fahrzeug zum Gebrauch entwendet wurde. Der Versicherer kann aber auf den Entwender und eventuell auch auf den Lenker des entwendeten Fahrzeugs Regress nehmen.Schäden aus Unfällen mit unversicherten und unbekannten Fahrzeugen/Fahrrädern (Fahrlucht) deckt der nationale Garantiefonds. Die Geschädigten müssen einen Selbstbehalt von 1000 Franken selbst tragen.
Versicherte Ereignisse	Versichert sind fünf Schadenereignisse: <ul style="list-style-type: none">Schäden aus Betrieb des MotorfahrzeugsSchäden durch nicht in Betrieb befindliches MotorfahrzeugSchäden wegen Ein- und AussteigensSchäden von Drittpersonen aus UnfallhilfeSchadenverhütungskosten
Versicherte Schäden	Personenschäden und Sachschäden von Drittpersonen bis zur Garantiesumme . Sie beträgt bei den meisten Versicherern maximal 100 Mio. Franken pro Ereignis (gesetzlich vorgeschriebene Minimalsummen vgl. Tabelle 16-2, S. 211). <ul style="list-style-type: none">Ausschlüsse: Sachschäden des Halters und seines Ehegatten, seiner Kinder und Enkelkinder, seiner Eltern und Großeltern sowie der Geschwister, die im gleichen Haushalt wohnen, sind ausgeschlossen (AVB).
Versicherungsleistung	Vermögensbedarf für berechtigte Haftpflichtansprüche, die an den Halter/Lenker gestellt werden. <ul style="list-style-type: none">Direktes Forderungsrecht. Der Geschädigte kann seine Schadenersatzforderung direkt an den Versicherer stellen.Selbstbehalt: Die Versicherer stufen den Selbstbehalt wie folgt ab: jugendliche Lenker (Fr. 1'000.–), Neulenker (Fr. 500.–), andere Lenker (Fr. 0).Regressrecht des Versicherers; wichtige Fälle: Regress auf den Lenker wegen groben Verschuldens, Regress auf andere für den Unfall miterantwortliche Personen bzw. ihrer Versicherer. Mit einer Zusatzversicherung kann der Regress auf den Lenker wegen groben Verschuldens ausgeschlossen werden (gilt nicht für Absicht, Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss).Abwehr unberechtigter Haftpflichtansprüche (passiver Rechtsschutz).
Versicherungsprämie	Die Höhe der Vertragsprämie hängt von verschiedenen Einflussgrössen ab (z.B. Art des Fahrzeugs, Grösse und Leistung, Verwendungszweck, Eigenschaften des Lenkers).
	Dank dem Bonus-/Malus-System profitieren schadenfreie Versicherte von tiefen Prämien. In schadenfreien Jahren sinkt die Prämie für das Folgejahr auf die nächsttiefe Prämienstufe. Wird ein Schaden gemeldet, steigt sie um die in den AVB vorgesehenen Stufen an. Die Versicherer bieten ihren Kunden eine Bonusschutzversicherung an.