

97. Sind auch die Urkunden über Versicherung von Transportmitteln, insbesondere von Automobilen, während der Fahrt und für den Ruhezustand stempelfrei?

Preuß. Stempelsteuergesetz vom 31. Juli 1895 Tariffst. 70 Absf. 5.

VII. Zivilsenat. Urf. v. 8. Februar 1910 i. S. Aktiengesellschaft „Agrippina“, See-, Fluß- u. Landtransport-Vers.-Ges. (Akt.) w. preuß. Fiskus (Bekl.). Rep. VII, 145/09.

- I. Landgericht I Berlin.
- II. Kammergericht daselbst.

Die Klägerin versicherte in Verbindung mit einer anderen Versicherungsgesellschaft mittels Police vom 20. Februar 1906 dem Fabrikbesitzer Sp. für die Zeit vom 24. Februar 1906 bis zum 24. Februar 1907 gegen eine Prämie von 475 *M* ein näher bezeichnetes, auf 19000 *M* bewertetes Automobil unter Ausschluß des Feuer-, Explosions- und Kurzschlußrisikos. Von den allgemeinen Bedingungen, unter denen die Versicherung geschlossen wurde, kommen folgende in Betracht.

Nach § 1 umfaßt die Versicherung den Schaden, der infolge eines der in § 2 bezeichneten Unfälle an dem versicherten Automobil selbst innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches entsteht, während das Automobil durch elektrische, Dampf- oder Gaskraft betrieben in Benutzung oder nicht in Benutzung ist, bzw. ob es steht, oder in Fahrt ist. Als Unfall gilt nach § 2 das durch äußere gewaltsame Einwirkung, bzw. eine außerhalb des versicherten Wagens liegende Ursache eingetretene Ereignis, sofern nicht etwas anderes als ver-

einbart gilt. Beispielsweise sind Schäden erwähnt, die entstehen durch Umschlagen oder Absturz des Automobils, Bruch der Räder oder Achsen infolge Zusammenstoßes mit irgend welchen Fuhrwerken oder Kollision mit irgend welchen festen oder in Bewegung befindlichen Gegenständen, durch Erdbeben, Brücken- oder Straßeneinsturz oder Überschwemmung, gleichviel an welchem Aufenthaltsort das Automobil sich innerhalb des Deutschen Reiches befindet. Ist das Feuer-, Explosions- und Kurzschlußrisiko in die Versicherung eingeschlossen, so ist das Automobil gegen alle derartige Schäden gedeckt, gleichviel wo es sich in der Heimat oder auf der Reise befindet, und einerlei ob es steht oder läuft, jedoch mit der Maßgabe, daß das Risiko aufhört, sobald das Automobil sich auf Ausstellungen oder zwecks Reparatur außerhalb seines gewöhnlichen Standortes befindet, oder sobald es in der Heimat gegen Entgelt in einer nicht dem Besitzer gehörigen Garage untergestellt ist. Eingeschlossen in die Versicherung ist das Diebstahlsrisiko, sofern es sich nicht um das Abhandentommen einzelner Teile des Automobils handelt. Offengehalten ist gegen Zuschlagsprämie die Versicherung auch für Fahrten und für Aufenthalt nach und in außerdeutschen Staaten (§ 2 Abs. 6). Nicht gehaftet wird nach § 3 für entgangenen Gewinn, für Kriegs- und andere ähnliche Schäden, auch nicht für Schäden, die auf innerem Verfall oder mangelhafter Beschaffenheit des Automobils beruhen. Schäden an Pneumatik, Gummireifen, Glasscheiben, Laternen, Scheinwerfern und Koffkügeln werden nur dann vergütet, wenn sie die erwiesene Folge einer Kollision mit auf der Erde in Bewegung befindlichen Gegenständen sind. Für den Fall der Benutzung des Automobils zu Preis-, Kunst- und Wettfahrten sowie zum Transport feuer- oder explosionsgefährlicher Stoffe ruht die Versicherung. Der Schade wird bis zur Höhe der vereinbarten Versicherungssumme vergütet und nach gewissen, in § 10 näher angegebenen Grundsätzen ermittelt.

Die Klägerin und die andere Gesellschaft versicherten ferner durch Police vom 11. Juni 1906 der Firma Gebrüder S. auf die Zeit vom 6. Juni 1906 bis zum 6. Juni 1907 zwei Wagen mit Pferdebetrieb (einen Selbstfahrer und einen sog. Whisky) im Werte von 8200 M unter wesentlich gleichen Bedingungen, wie das Automobil des Fabrikbesizers Sp., gegen Unfälle während und außerhalb des Fahrbetriebs.

Beide Policen erachtete die Steuerbehörde nach Maßgabe der Tariffst. 70c zum preußischen Stempelsteuergesetze vom 31. Juli 1895 für stempelpflichtig, während die Klägerin sie als Urkunden über Transportversicherungen nach Abs. 5 der Tariffstelle für steuerfrei ansah und Klage auf Erstattung der entrichteten Steuer erhob. Das Landgericht erkannte nach dem Klagantrage. Das Kammergericht wies die Klage ab. Die Klägerin legte Revision ein, der stattgegeben wurde.

Gründe:

„Nach dem letzten Absatz der Tariffst. 70 zum Stempelsteuergesetze vom 31. Juli 1895 sind vom Stempel befreit Verträge über Rückversicherungen und Transportversicherungen. Der Berufungsrichter wendet die Befreiungsvorschrift, — die hier nur in ihrer Beziehung auf die Transportversicherung in Betracht kommt, — lediglich deshalb nicht an, weil die versicherten Fahrzeuge (Automobil und Wagen mit Pferdebetrieb) auch gegen Gefahren außerhalb des Transports, die mit der Reise oder Fahrt in keiner Verbindung stehen, gedeckt seien, und insofern eine gewöhnliche Schadensversicherung vorliege. Diese Anschauung beruht auf einer zu engen Auslegung des Begriffs der Transportversicherung. Daß er vom Stempelgesetz in einer besonderen, vom bürgerlichen Recht abweichenden Bedeutung verstanden worden sei, erhellt weder aus dem Wortlaut der Vorschrift noch aus deren Entstehungsgeschichte. Man wollte nach der Begründung Transportversicherungsurkunden vom Stempel befreien, weil sie meist nur auf kurze Zeit lauteten, und die Feststellung der Prämien, — die nach dem Entwurf auch bei der Sachversicherung den Maßstab für die Besteuerung bildeten, — vielfach mit unvernünftigen Schwierigkeiten verknüpft sei. Für das Gesetz selbst ist nur der erste Grund von Erheblichkeit. Er ergibt nichts für die Auslegung des Berufungsrichters und für eine stempelrechtliche Beschränkung des Begriffs der Transportversicherung. Daß unter ihn die See- und Binnenschiffahrtsversicherung und ebenso die Landtransportversicherung fällt, und daß die entsprechenden Policen, namentlich auch die Seeversicherungspolicen, stempelfrei sind, auch wenn sie, entgegen der von der Begründung angenommenen Regel, eine längere Zeit umfassen sollten, ist unbestritten. Die Seeversicherung gewährt aber Ersatz für den Schaden, auch soweit er nicht auf einen Unfall

während der eigentlichen Reise zurückzuführen ist; vielmehr beginnt die Versicherung mit dem Zeitpunkte der Einnahme der Ladung und erstreckt sich auf den Aufenthalt des Schiffes in Not- oder Zwischenhäfen (§§ 823, 827 HGB.).

Vgl. Entsch. des RG.'s in Zivill. Bd. 11 S. 105 flg.

Entsprechendes gilt für die Versicherung von Transporten auf Binnengewässern (vgl. § 8 der allgemeinen Bedingungen eines Versicherungsscheins auf Risiko für die Schifffahrt auf dem östlichen deutschen Stromgebiet, § 13 der allgemeinen Bedingungen bei Versicherungen für den Transport von Gütern auf Flüssen und Binnengewässern, abgedruckt in dem Kommentar zum Gesetz über den Versicherungsvertrag von Gerhard und Genossen S. 553, 570). Durch diese Ausdehnung des Risikos auf Unfälle, die sich nicht bei der Beförderung selbst zutragen, wird die Einheitlichkeit des Versicherungsvertrages als einer Transportversicherung nicht in Frage gestellt. Ebenso verhält es sich bei der Landtransportversicherung. Schon zur Zeit des Erlasses des Stempelgesetzes war es, wie der Fall in den Entsch. des RG.'s Bd. 39 S. 195 flg. beweist, nichts Ungewöhnliches, daß der Versicherer eines Landtransportes (es handelte sich um den Transport von Gütern auf der Eisenbahn) auch die Haftung für die Zeit der Lagerung der Ware auf bestimmten Plätzen vor ihrer Einlieferung zum Zwecke der Verladung auf der Abfuhrstation übernahm. Das Reichsgericht erblickte darin nicht die Übernahme eines Lager- oder Standortrisikos neben einem sich anschließenden Transportrisiko, erachtete vielmehr eine einheitliche Transportversicherung unter Erweiterung des Umfangs der regelmäßig zu übernehmenden Gefahr für vorliegend. Grundsätzlich läßt sich hiernach keinesfalls sagen, daß eine Transportversicherung deshalb nicht gegeben sei, weil die Versicherung auch auf den Ruhezustand sich beziehe. Es kommt vielmehr darauf an, ob im übrigen die Merkmale der Transportversicherung zutreffen, und ob die Ausdehnung der Haftung auf Gefahren außerhalb des eigentlichen Transports dem Vertrage die Eigenschaft einer Transportversicherung zu nehmen geeignet ist.

Von diesem rechtlichen Gesichtspunkt aus hat der Berufungsrichter die Sache nicht geprüft. Sein Urteil mußte daher, da auch im übrigen die Feststellungen, die getroffen sind, die Entscheidung

nicht zu tragen vermögen, aufgehoben werden. Einer Zurückverweisung bedurfte es nicht, da der Sachverhalt feststeht und danach der Rechtsstreit zur Entscheidung reif ist (§ 565 Abs. 1 Nr. 1 RPD.).

Versichert sind gemäß den nach ihrem wesentlichen Inhalt mitgeteilten Urkunden ein Automobil und Wagen, die nicht gewerblichen Zwecken der Besitzer dienen, sondern, soweit ersichtlich, Luxusfahrzeuge sind. Es fragt sich zunächst, ob diese Fahrzeuge, weil Transportmittel, Gegenstand der Transportversicherung sein können. Die Frage ist zu bejahen. Schon der älteste Zweig dieser Versicherung, die Seeversicherung, galt nicht bloß den Gütern als den zur Beförderung bestimmten Dingen, sondern ebenso auch dem Schiff, das sie beförderte. Auch dieses war den mit einer Fortbewegung von Ort zu Ort, mit einer Reise verknüpften Gefahren nicht minder ausgesetzt, als die Ware, die es mit sich führte. Die Kaszoverversicherung übertrug sich auf die Binnenschiffahrt. Transportversicherung war auch die Versicherung des Schiffes gegen die Gefahren der Binnenschiffahrt. Dabei kam es nicht darauf an, ob das Schiff zum Erwerb durch die Schifffahrt bestimmt war. Wesentlich war nur der Zweck der Fortbewegung auf dem Wasser, der auch dem Vergnügungsdampfer oder der Lustjacht inne wohnt. Darum ist auch in § 129 Abs. 2 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 30. Mai 1908, der kein neues Recht schafft, schlechthin von Schiffen als von Gegenständen der Transportversicherung die Rede (vgl. Gerhard und Genossen, Kommentar Anm. 4, 2 zu § 129 des Versicherungsgesetzes). Läßt man aber die Fahrzeuge sowohl des Meeres wie der Binnengewässer als solche Gegenstände gelten, so ist kein Grund ersichtlich, die Landtransportmittel von jenem Versicherungszweige auszuschließen und für sie, trotz sonstiger Gleichartigkeit des Risikos, — worauf noch zurückzukommen ist, — eine besondere Versicherungsart einzuführen. Unbedenklich hat man deshalb Möbel- und Eisenbahnwagen als der Transportversicherung zugänglich angesehen; und wenn schon diese Erwerbszwecken dienen, so fehlt es doch auch hier an einem durchschlagenden Grunde, die Versicherung anderer Fahrzeuge, z. B. einer Equipage oder eines im Privateigentum stehenden Salontagens, gegen die Gefahren, die ihnen bei der Fortbewegung drohen, nicht als Transportversicherung zu kennzeichnen. Daß die Versicherung der Landtransportmittel vielleicht an Bedeutung hinter der

der Schiffsgefäße zurückgestanden hat und noch zurücksteht, ist ohne Belang.

Muß man demgemäß auch jene Beförderungsmittel für der Transportversicherung fähig halten, so versteht sich dies auch für das Automobil, dessen Erfindung und Ausbreitung für alle Zwecke des Verkehrs, des gewerblichen wie des nicht gewerblichen, erst der neueren und neuesten Zeit angehört, um so mehr von selbst, als es bei der Versicherung auf die Beschaffenheit des Transportmittels und auf die bewegenden Kräfte nicht ankommt. Nach dem Ausgeführten kann es auch keinen Unterschied machen, ob es sich um ein gewerbliches oder um ein Luxusautomobil handelt. Wesentlich ist nur, ob die Merkmale einer wirklichen Transportversicherung gegeben sind. Diese sind — worüber kein Streit besteht — darin zu finden, daß die Versicherung einmal einen unbestimmten, mehr oder weniger großen Kreis von Gefahren (alle, wenn nicht besondere ausgenommen sind) umfaßt, und daß die Gefahren gerade durch die Beförderung drohen. Gegen die Zufälligkeiten aller Art, denen der Transport (im Sinne von Beförderungsmittel und befördertem Gut) ausgesetzt ist, soll die Versicherung Deckung gewähren. Daß nun im vorliegenden Falle die Versicherung des Automobils wie der Wagen die Unfälle während der Fahrt, beim Automobil mit Ausschluß der Feuer-, Explosions- und Kurzschlußgefahr, bei den Wagen einschließlich der Feuergefahr, trifft, ergeben die Policen. Within läßt sich von einer Transportversicherung sprechen; es handelt sich um reinen Sachschaden an den versicherten Transportmitteln ohne Beschränkung auf eine bestimmte Ursache und mit besonderem Hinweis auf die Gefahren der Fahrt.

Es ist nunmehr weiter zu prüfen, ob etwa die sonstigen, auf eine Ausdehnung der Haftung gerichteten Bestimmungen der Policen mit dem Begriffe der Transportversicherung unverträglich sind. Ist man zur Vereinfachung des Versicherungsverhältnisses bei der Landtransportversicherung dahin gelangt, die Haftung des Versicherers auch für die Zeit auszubedingen, während welcher die Güter nicht unterwegs sind, sondern sich — vor oder nach der Reise — in Lagerhäusern, Schuppen oder auf Reis befinden und dort aufbewahrt werden, so ist eine Erstreckung der Versicherung von Transportmitteln auf den Ruhezustand nicht befremdlich. An sich wäre es möglich

zwei Versicherungsverträge, den einen für den Zustand der Fortbewegung, den anderen für den der Ruhe, zu schließen. Es wäre aber nicht praktisch. Der Versicherungsnehmer versichert sich mittels einer Police nicht nur gegen die Gefahren des eigentlichen Transports, sondern auch gegen die Gefahren der Zwischenzeit. Dadurch verliert die Versicherung nicht den Charakter der Transportversicherung, der sich immer noch in der grundsätzlichen Unbegrenztheit des Risikos auch für jene Zwischenzeit kundgibt. Das Wesentliche ist namentlich beim Transportmittel, dessen Bestimmung es ist, fortbewegt zu werden oder sich selbst fortzubewegen, die Versicherung für diese Bewegungsperiode. Die Ruhe, die Zeit des Stillstandes in der Remise, im Schuppen oder in der Garage kommt nur als etwas Nebensächliches in Betracht, das zur völligen Deckung des Versicherungsnehmers und zur Vermeidung leicht möglicher Streitigkeiten über den Umfang der Versicherung in diese als in die einheitliche Transportversicherung mit eingeschlossen wird, aber weder als eine selbständige Versicherung noch als mit der Transportversicherung nicht vereinbar anzusehen ist.

Walten hiernach im allgemeinen keine versicherungsrrechtlichen Zweifel daran ob, daß die Policen, deren Besteuerung vom Beklagten gefordert wird, Transportversicherungsurkunden sind, so kann auch insbesondere aus der Regelung, die die Transportversicherung im Gesetz über den Versicherungsvertrag erfahren hat (§§ 129 ff.), kein Bedenken dagegen entnommen werden. Es ist richtig, daß das Gesetz nur Vorschriften über die Versicherung von Gütern und Schiffen auf Binnengewässern gibt, und daß es in vielen Beziehungen nur dem bestehenden Rechtszustand eine feste Form verliehen hat. Aber dafür fehlt jeder Anhalt, daß das Gesetz von dem Gedanken ausgegangen sei, die Versicherung anderer Transportmittel als der Schiffe sei nicht als Transportversicherung anzusehen. Diese Versicherung überläßt es der Regelung durch die Parteien. Sie ist noch nach Maßgabe des früheren Rechtes im vorliegenden Falle inhaltlich der beiden Policen in einer Weise erfolgt, daß das Bestehen einer Transportversicherung nicht wohl zu beanstanden ist. Ob die Frage des Aufsichtsrechts nach § 116 des Gesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901 rücksichtlich der Automobilversicherung anders zu beantworten, und etwa diese Versicherung vom Standpunkte des öffentlichen Rechtes aus nicht als Transportversicherung anzusprechen ist, bedarf hier,

wo es sich um die Besteuerung der privatrechtlichen Versicherungsurkunde handelt, keiner Entscheidung.

Zu Gunsten des Beklagten könnte nur dann erkannt werden, wenn sich sagen ließe, daß das Stempelgesetz die Transportmittel von dem Begriffe der Transportversicherung ausgeschlossen habe. Davon kann aber angesichts der Tatsache, daß jedenfalls die Versicherung von Schiffen und wohl auch von Möbeltransportwagen zur Zeit der Abfassung des Gesetzes bekannt war, und daß unzweifelhaft die Seeversicherungspolice vom Stempel haben befreit werden sollen, keine Rede sein. Unerheblich ist, daß zu jener Zeit das Automobil noch kein Verkehrsmittel bildete. Was Transportversicherung ist, muß, da das Stempelgesetz Sondervorschriften nicht enthält, nach dem jeweiligen bürgerlichen Rechte beurteilt werden. Schließlich kann auch der gesetzgeberische Grund, daß Transportversicherungen „meist“ auf kurze Zeit geschlossen würden, nicht gegen die Unterordnung der vorliegenden Versicherungen unter den Begriff der Transportversicherung verwertet werden. Einmal sind sie nur auf die Dauer eines Jahres, freilich mit der Abrede stillschweigender Verlängerung für den Fall nicht rechtzeitiger Kündigung, geschlossen, und sodann beschränkt das Gesetz selbst die Befreiung nicht auf kurzfristige Polices. Auch Schiffe wurden und werden auf Zeit versichert (vgl. § 189 des Versicherungsvertragsgesetzes; § 8 der oben erwähnten allgemeinen Bedingungen). Hätte das Stempelgesetz nach dieser Richtung eine Grenze ziehen wollen, so hätte dies unzweideutig geschehen müssen. Wenn der Beklagte darauf hinweist, daß nach der hier und in der Literatur durchweg vertretenen Ansicht auch Vieh als Transportmittel einen Gegenstand der Transportversicherung bilden müsse, so trifft dies nicht zu. Für Verluste an Vieh hat sich der besondere Zweig der Viehversicherung entwickelt (vgl. §§ 116 flg. des Versicherungsvertragsgesetzes), und die Urkunden über solche Versicherungen können selbstverständlich nicht als Urkunden über Transportversicherungen behandelt werden.

Aus vorstehenden Gründen war das landgerichtliche Urteil, das mit Recht die Befreiungsvorschrift des Abs. 5 der Tarifstelle 70 anwendet, durch Zurückweisung der vom Beklagten erhobenen Berufung wieder herzustellen.“