

Position

Position des VDA zum Referentenentwurf vom 18.04.2019 für ein Gesetz zur Deckelung der Abschlussprovision von Lebensversicherungen und von Restschuldversicherungen

Berlin, Mai 2019

Ansprechpartner zum Thema

Geschäftsführung
Dr. Kurt-Christian Scheel

Abteilungsleiter
Dr. Ralf Scheibach
Tel. 030- 897842-260
Ralf.Scheibach@vda.de

I. Einführung

Für den Absatz von Kraftfahrzeugen ist die Vermittlung von Finanzdienstleistungen wie Krediten und Leasing von grundlegender Bedeutung. Gerade die Finanzinstitute der Fahrzeughersteller (sog. Captives) erbringen mit über den Fahrzeughandel Finanzierungsverträgen einen wesentlichen Beitrag zur Stabilisierung des Vertriebs der Industrie. Dabei bieten die Finanzdienstleister den Kunden folgende Versicherungslösungen an:

- Kfz-Versicherungen
- Neu- und Gebrauchtwagengarantien
- Kaufpreisschutz bzw. GAP-Produkte
- Fahrzeugkredit- und Leasingabsicherungen (RSV)

Regulierungsgegenstand des Gesetzentwurfs soll nun die RSV sein, die trotz der vorgebrachten Kritik eine positive Bedeutung für die Automobilindustrie hat, da mir ihr die Kreditabsicherung gegen existentielle Risiken angeboten werden kann. Eine jüngste Umfrage der puls Marktforschung GmbH hat ergeben, dass die RSV bei Automobilkunden hohe Zufriedenheitswerte erzielt¹. Eine Regulierung der RSV ist daher aus Sicht der Automobilindustrie und der ihr angeschlossenen Finanzinstitute nicht erforderlich.

II. Kernpunkte:

1. Die vorgeschlagene Deckelung der Abschlussprovision für Restschuldversicherungen bezogen auf die Darlehenssumme bzw. den sonstigen versicherten Geldbetrag halten wir für nicht sinnvoll und erforderlich, tragen diese im Ergebnis jedoch mit.
2. Gleichzeitig erachten wir eine Gleichbehandlung der RSV mit anderen Lebensversicherungsverträgen, für die eine Erhöhung der Abschlussprovision auf bis zu 4 Prozent möglich ist, als notwendig.
3. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten sollte einheitlich der Begriff „Darlehenssumme“ als Bezugsgröße für den Provisionsdeckel verwendet werden.
4. Mit der Einführung des Provisionsdeckels sollten weitere regulatorische Diskussionen um das Produkt der RSV final beendet werden.

¹ vgl. Kundenumfrage „Sind Restschuldversicherungen besser als ihr Ruf? – Kundenwahrnehmung der RSV“ der puls Marktforschung GmbH vom 12.12.2018

1) Provisionsdeckel für Abschlussprovisionen in der Restschuldversicherung

In § 50b Versicherungsaufsichtsgesetz-Entwurf (VAG-E) wird erstmals eine Begrenzung der Höhe der Provision, die ein Versicherungsunternehmen einem Versicherungsvermittler für den Abschluss einer RSV gewähren darf, festgeschrieben. Dies ist ein gravierender Eingriff in die Vertrags- und Wettbewerbsfreiheit, der vom Gesetzgeber sorgfältig geprüft und begründet werden sollte.

Obgleich wir diesen Eingriff als kritisch bewerten, würden wir den im Entwurf vorgeschlagenen Höchstbetrag der Abschlussprovision von 2,5 Prozent bezogen auf die Darlehenssumme bzw. den sonstigen versicherten Geldbetrag grundsätzlich mittragen.

Anders als in der Begründung des Entwurfs beschrieben, würden wir es aber insbesondere aufgrund eines erhöhten Administrationsaufwands aus der Umsetzung der IDD-Anforderungen (z.B. Welcome-Letter) sowie der erreichten bzw. weiter verbesserten Produktqualität auf Basis der Selbstverpflichtungserklärungen der Branche für angemessen und erforderlich halten, den Höchstbetrag einzeln für das jeweils abgesicherte Risiko einer vermittelten Versicherungssparte zu berechnen. Damit die auf diese Weise berechnete Position sich nicht um ein Mehrfaches erhöht, wäre es dann denkbar, eine Deckelung bei 4 % der Darlehenssumme über die Sparten hinweg vorzunehmen. Bei einer Vermittlung über mehr als eine Sparte hinweg (Leben- und Sachversicherung) würde die Provision im Ergebnis also nie 4 % überschreiten.

Eine Absenkung der Provision unter diesen Wert sollte vermieden werden, weil andernfalls die Wirtschaftlichkeit der Vermittlung von Restschuldversicherungen im Rahmen von Fahrzeugfinanzierungen bzw. -leasing nicht mehr gewährleistet ist. Dies hätte zur Folge, dass die bedarfsorientierte und spezifische Absicherung der Mobilität der Kunden gefährdet wird. Die Möglichkeit des unkomplizierten Abschlusses einer entsprechenden Absicherung der eingegangenen Verpflichtungen aus einem Darlehens- bzw. Leasingvertrag sind für Verbraucher inzwischen von erheblicher Bedeutung bei der Entscheidung für ein neues oder gebrauchtes Fahrzeug.

2) Gleichbehandlung der RSV mit Lebensversicherungsverträgen bei der Höhe des Provisionsdeckels

Bei Lebensversicherungsverträgen ist gemäß § 50a Absatz 2 VAG-E eine Erhöhung der Abschlussprovision auf bis zu 4 Prozent der Bruttobeitragssumme des vermittelten Vertrags möglich, wenn der Versicherungsvermittler angemessene qualitative Kriterien erfüllt. In der Begründung heißt es dazu, dass diese Flexibilisierung des Provisionsdeckels dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung tragen sowie qualitativ hochwertige Beratungen und Dienstleistungen durch Versicherungsvermittler honorieren und fördern solle.

Wie unter Punkt 1) beschrieben, sollte der Provisionsdeckel bei der Vermittlung über mehr als eine Sparte hinweg generell bei 4 % liegen. Für die Vermittlung von Restschuldversicherungen ist eine entsprechende Abweichung von der 2,5 Prozent Begrenzung bisher jedoch nicht vorgesehen. Zur Einhaltung des allgemeinen Gleichheitsgrundsatzes und vor dem Hintergrund des generellen gesetzgeberischen Willens zur Förderung der Angebots-, Beratungs- und Dienstleistungsqualität sprechen wir uns für die Einführung einer Flexibilisierung des Provisionsdeckels auch für Restschuldversicherungen aus.

3) Einheitliche Verwendung des Begriffs „Darlehenssumme“

Mit dem vorgeschlagenen § 50b VAG-E soll für die RSV der Provisionsdeckel geregelt werden. Absatz 1 der genannten Vorschrift nimmt zur Berechnung des Deckels Bezug auf den „versicherten Darlehensbetrag“. In der Begründung zu § 50b VAG-E wird der Deckel dagegen an die „Darlehenssumme“ geknüpft. Um Unsicherheiten hinsichtlich einer künftigen Auslegung der vorgeschlagenen Vorschrift zu vermeiden, halten wir es für erforderlich, im Gesetzestext und in der Begründung einheitliche Begriffe zu verwenden.

Wir schlagen daher vor, dass in § 50b Abs. 1 VAG-E das Wort „Darlehensbetrag“ durch das Wort „Darlehenssumme“ ersetzt wird.

4) Ende des regulatorischen Drucks auf RSV

Die Gestaltung und Vermittlung von Restschuldversicherungen wird seit mehreren Jahren in der Öffentlichkeit und insbesondere seitens der Verbraucherschutzorganisationen kritisiert. Teilweise wurden dabei sogar undifferenzierte Forderungen nach einem Vertriebsverbot von Restschuldversicherungen auch am automobilen „Point of Sale“ laut.

Für Verbraucher ist die Restschuldversicherung, insbesondere im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Fahrzeuges mittels Finanzierung bzw. Leasing aufgrund der wesentlichen Bedeutung einer solchen Anschaffung, ein wichtiges und gezielt nachgefragtes Produkt, mit dem sie sich unkompliziert und sinnvoll gegen unterschiedliche Ausfallrisiken wie Tod, Unfall, Arbeitsunfähigkeit und/oder Arbeitslosigkeit absichern können.

Des Weiteren kommt auch die BaFin in ihrer 2017 durchgeführten Studie zu dem Ergebnis, dass die Gesamtzahl der Beschwerden *„in Anbetracht der Größe des Marktes für Restschuldversicherungen und der permanenten öffentlichen Kritik an diesem Produkt überraschend gering“* sei. Die Widerrufsquoten bezüglich dieser Produkte ließen ebenfalls keine Anhaltspunkte für einen branchenweiten Missstand erkennen.

In Anbetracht dessen sind wir daher weiterhin der Auffassung, dass insbesondere vor dem Hintergrund der bereits umfassenden und neu geschaffenen Regelungen

für Restschuldversicherungen im Zuge der Umsetzung der IDD keine weiteren, flächendeckenden regulatorischen Maßnahmen erforderlich bzw. gerechtfertigt sind. Wenn es gleichwohl – wie in diesem Entwurf vorgesehen – zur Einführung eines spezifischen Provisionsdeckels käme, sollte anschließend von weiteren regulatorischen Maßnahmen abgesehen und damit die Diskussion zu diesen von Verbrauchern nachgefragten und wichtigen Produkten beendet werden.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand Mai 2019