

3709/AB XX.GP

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beige-schlossene - schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Mag. Johann Maier und Genossen vom 25. Februar 1998, Nr. 3700/J, betreffend "Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung", beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zunächst möchte ich darauf verweisen, daß die Initiative zur Anhebung der Mindestversicherungssummen, wie mir berichtet wird, nicht vom Versicherungsverband ausgegangen ist. Dies ist allen im Ausschuß für die Kfz - Haftpflichtversicherung, dem ständigen Beratungsgremium nach § 32 Kraftfahrzeug - Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 (KHVG), vertretenen Organisationen bekannt. Der Anhebung der Mindestversicherungssummen haben alle Ausschußmitglieder, also auch die Arbeiterkammer, zugestimmt. Wie schon in den Erläuterungen zur KHVG - Novelle 1997 klargestellt wurde, war die Erhöhung der Mindestversicherungssummen eine Vorsichtsmaßnahme, da mit der Erhöhung nicht so lange zugewartet werden sollte, bis sich aufgrund zahlreicher Fälle mit übersteigenden Schadensummen die geltenden Mindestversicherungssummen als unzureichend herausgestellt haben. Da überdies in vielen Fällen erst nach jahrelangen Gerichtsverfahren feststeht, in welcher Höhe Schadenersatz zu leisten ist und ob die Versicherungssummen ausreichen, muß bei der Anhebung der Mindestversicherungssummen entsprechend vorausschauend vorgegangen werden.

Zu 1. bis 4.:

Diese Fragen beziehen sich auf die Deckung der tatsächlich erbrachten Versicherungsleistungen durch die Mindestversicherungssumme und erfragen Details über Schadensleistungen, die weder dem Bundesministerium für Finanzen noch, wie mir weiters mitgeteilt wird, dem Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs zur Verfügung stehen. Ich bedauere daher, die gewünschten Informationen nicht geben zu können. Aufgrund von Angaben der fünf größten Kfz - Versicherer, die rund 70% des Marktes abdecken, läßt sich aber

immerhin feststellen, daß bei diesen Unternehmen seit 1994 insgesamt 62 Schadensfälle verzeichnet wurden, die voraussichtlich die gesetzlichen Mindestversicherungssummen übersteigen werden, wobei in 19 Fällen keine freiwillige Höherversicherung besteht und der Haftpflichtige für den die Versicherungssumme übersteigenden Teil des Schadens selbst aufkommen müssen wird.

Zu 5.:

Derzeit bestehen keine konkreten Überlegungen über weitere Erhöhungen der Mindestversicherungssummen. Im übrigen wird die Festsetzung der Mindestversicherungssummen zunehmend von den rechtlichen Entwicklungen des EU - Rechtes abhängen.

Zu 6.:

Ob es durch die Erhöhung der Mindestversicherungssummen zu Prämienerhöhungen gekommen ist, kann aufgrund der dem Bundesministerium für Finanzen zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht beantwortet werden, da einerseits die Unternehmen ihre Tarife nicht mehr vorlegen bzw. genehmigen lassen müssen und andererseits das Gesamtprämienaufkommen für das Jahr 1997, das gewisse Rückschlüsse zuließe, erst Mitte 1998 bekannt sein wird. Nach den Erfahrungen der im Ausschuß für die Kfz - Haftpflichtversicherung vertretenen Organisationen waren keine wesentlichen Auswirkungen auf die Prämien festzustellen.

Zu 7.:

Das Gesamtprämienaufkommen in der Kfz - Haftpflichtversicherung ist in den Jahren 1994 bis 1996 in etwa konstant geblieben, obwohl die Anzahl der versicherten Fahrzeuge ständig gestiegen ist. Die abgegrenzten Prämien in der Pflichtversicherung betragen 1994 20,628 Mrd. S, stiegen 1995 geringfügig auf 20,973 Mrd. S und sanken 1996 auf 20,757 Mrd. S. Der Bestand an versicherten Fahrzeugen hat sich in diesem Zeitraum von 4.637.066 auf 4.711.384 und 4.793.655 erhöht. Diese, allerdings nur grobe Betrachtung zeigt immerhin, daß die tatsächliche Prämienbelastung der Versicherungsnehmer von 1994 auf 1996 gesunken ist. In der freiwilligen Höherversicherung stieg das Prämienaufkommen in diesen drei Jahren kontinuierlich von 630 Mio. S auf 669 Mio. S und 695 Mio. S. Die Versicherungsleistungen in der Pflichtversicherung betragen im gleichen Zeitraum ca. 14,17 Mrd. S, 14,08 Mrd. S und 14,3 Mrd. S. In der freiwilligen Höherversicherung verlief die Entwicklung der Leistungen etwas anders; sie stiegen von 165 Mio. S auf 179 Mio. S und schließlich auf 300 Mio. S, was immerhin einem Zuwachs von 60% im Jahr 1996 entspricht.

Zu 8.:

Im Jahre 1987 wurde die behördliche Festsetzung der Versicherungsprämien für die Kfz - Haftpflichtversicherung aufgehoben und den Versicherungsunternehmen die Prämien - gestaltung freigestellt, wobei zunächst noch eine Eingriffsmöglichkeit durch Verordnung von Höchstprämien in § 14 KHVG vorgesehen war. 1992 wurde auch diese Regelung aufgehoben, da sie nicht mit den EU - Richtlinien zu vereinbaren war. Ich verweise dazu auf die Erläuterungen zu Z 10 in 704 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates, XVIII. GP. Mein Ressort könnte daher Maßnahmen gegen die Prämien - gestaltung der Unternehmen allenfalls dann ergreifen, wenn durch zu niedrige Prämien eine Gefährdung des Unternehmens und damit auch der Interessen der Ver - sicherten zu befürchten wäre.

Zu 9.:

Über den derzeit in einer Ratsarbeitsgruppe diskutierten Vorschlag für eine Vierte Kraft - fahrzeughaftpflicht - Richtlinie wurde der Nationalrat bereits zweimal informiert. Der Vorschlag bezweckt die Erleichterung und Beschleunigung der Abwicklung von Personen - und Sach - schäden von Verkehrsopfern. Er bezieht sich auf Schäden, die in einem anderen Mitglieds - staat als dem des Geschädigten durch ein Fahrzeug verursacht wurden, das im Ausland zum Verkehr zugelassen und versichert ist (wobei der Versicherer im Inland keine Niederlassung hat). Auch österreichische Opfer derartiger Unfälle haben oft große Schwierigkeiten, von ausländischen Versicherern zeitnah Entschädigung zu erlangen. Als Mittel für die Be - schleunigung der Entschädigung sieht der Vorschlag die in Frage 9 der Anfrage angeführten Vorkehrungen vor. Die österreichische Position zum Kommissionsvorschlag wurde schon im Stadium des Kommissionsentwurfs vom Ausschuß für die Kraftfahrzeug - Haftpflichtver - sicherung erarbeitet.

Die österreichische Haltung zu allen Elementen des Vorschlags ist positiv; dies trifft auch für die Mehrheit der Mitgliedstaaten zu. Ein substantieller Änderungswunsch Österreichs gegen - über dem Entwurf der Europäischen Kommission, der darauf abzielte, der Entschädigungs - stelle des Wohnsitzstaates des Geschädigten, die wegen Untätigbleibens des Versicherers die Entschädigung zu leisten hatte, die Auseinandersetzung mit dem ausländischen Ver - sicherer durch Festlegung eines Regreßrechtes gegenüber der Entschädigungsstelle des Sitzstaates des Versicherers zu ersparen, wurde schon im Zuge der Beratung des Entwurfs berücksichtigt. Derzeit setzt sich die Ratsarbeitsgruppe noch mit zahlreichen Detailproblemen des Vorschlags auseinander. Der Richtlinienvorschlag sieht größtmögliche Flexibilität hinsichtlich der Person des Schadenregulierungsbeauftragten, der Auskunftsstelle und der Schadenausgleichsstelle vor, sodaß bestehende Strukturen genutzt werden können. So könnte etwa die Funktion der Schadenausgleichsstelle vom Verband der Versicherungs -

unternehmen Österreichs ohne nennenswerte Mehrkosten erfüllt werden, die Versicherungsunternehmen könnten sich ihrer im Rahmen des Grüne - Karte - Abkommens oder ihrer bereits für Zwecke des freien Dienstleistungsverkehrs bestellten Schadenregulierungsbeauftragten auch für die Zwecke dieser Richtlinie bedienen. Die Kosten, die durch die zentrale Auskunftsstelle entstehen können, sind allerdings schwer abzuschätzen.

Zu 10.:

Soweit meinem Ressort bekannt, steht das CEA dem Richtlinienvorschlag positiv gegenüber und ist der Ansicht, daß die dadurch allenfalls verursachten Mehrkosten kaum ins Gewicht fallen sollten. Es ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen die österreichischen Verhandler die Position des CEA bekämpfen sollten. Abgesehen davon ist die EU - Kommission mit der Vierten Kfz - Richtlinie nicht mehr befaßt, da sie, wie oben erwähnt, bereits dem Rat vorliegt.