

DKFM. FERDINAND LACINA  
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

II- 8558 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Z. 11 0502/194-Pr.2/89

Wien, 2. August 1989

4052/AB

1989 -09- 04

zu 4134/J

An den

Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

Parlament

1017

W i e n

Auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Norbert Gugerbauer und Kollegen vom 7. Juli 1989, Nr. 4134/J, betreffend die Traktor-Haftpflichtversicherung, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Die durch Verordnung festgesetzten Prämien für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung von landwirtschaftlichen Zugmaschinen haben sich seit dem 1. Jänner 1968 (Inkrafttreten des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) wie folgt entwickelt:

1. Jänner 1968	190 S	1. August 1977	383 S
1. Juli 1971	280 S	1. Jänner 1981	570 S
1. September 1972	310 S	1. Jänner 1982	650 S
1. Oktober 1973	338 S	1. Juli 1983	750 S
1. März 1976	361 S	1. Jänner 1985	800 S

Zu 2.:

Derzeit betragen die Prämien für landwirtschaftliche Zugmaschinen zwischen 880 und 988 S.

- 2 -

Zu 3.:

Die Schadensätze für landwirtschaftliche Zugmaschinen zeigen seit dem Jahre 1973 folgenden Verlauf:

1973	93,65 %	1981	102,35 %
1974	98,67 %	1982	100,93 %
1975	110,11 %	1983	99,69 %
1976	108,62 %	1984	94,85 %
1977	108,83 %	1985	103,14 %
1978	118,56 %	1986	106,65 %
1979	123,10 %	1987	104,24 %
1980	139,50 %		

Höhere Schadensätze als 75 % sind im Durchschnitt betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigt. Selbst bei einer Zuordnung des Betriebsaufwandes im Verhältnis zur Prämie sind die Prämien erhöhungen für landwirtschaftliche Zugmaschinen während des gesamten dargestellten Zeitraumes erheblich niedriger ausgefallen, als es betriebswirtschaftlich notwendig gewesen wäre. Fahrzeuge mit verhältnismäßig niedriger Prämie, zu denen die landwirtschaftlichen Zugmaschinen gehören, werden darüber hinaus zusätzlich begünstigt, weil die mit jedem Versicherungsvertrag ohne Rücksicht auf die Prämienhöhe verbundenen Fixkosten außer Betracht bleiben. Es wäre daher betriebswirtschaftlich zulässig, solche Fahrzeuge kalkulatorisch mit einem höheren Kostensatz zu belasten, als es tatsächlich der Fall ist.

Zu 4.:

Eine Verfeinerung der Gliederung des Tarifs kommt erst dann in Betracht, wenn begründete Anhaltspunkte dafür vorliegen, daß einheitlichen Prämien kein gleichartiges Risiko gegenübersteht. Die Schaffung zusätzlicher Fahrzeugkategorien bewirkt allerdings noch nicht, daß die Versicherungsunternehmen zur Festsetzung unterschiedlicher Prämien verpflichtet sind. Dies könnte erst dann der Fall sein, wenn durch ein lückenloses statistisches Material erwiesen ist, daß der Schadenverlauf in verschiedenen Fahrzeugkategorien stark unterschiedlich ist.

