

110 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVII. GP

Nachdruck vom 2. 6. 1987

Regierungsvorlage

Bundesgesetz über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1987 — KHVG 1987)

Der Nationalrat hat beschlossen:

ERSTES HAUPTSTÜCK: KRAFTFAHRZEUG-HAFTPFLICHTVERSICHERUNG

I. Abschnitt

Anwendungsbereich

Pflichtversicherung

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz ist auf Versicherungsverträge anzuwenden, die in Erfüllung der Versicherungspflicht gemäß § 59 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, in der jeweils geltenden Fassung (KFG 1967) und des § 16 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und über eine Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 209/1979, in der jeweils geltenden Fassung (GGSt) abgeschlossen werden.

(2) Abschnitte II, III und VI dieses Hauptstückes sowie § 20 sind auf Versicherungsverträge anzuwenden, die zum Nachweis einer Haftung gemäß § 62 Abs. 1 KFG 1967 abgeschlossen werden.

Freiwillige Versicherung

§ 2. (1) Abschnitte II und IV dieses Hauptstückes sind auch anzuwenden, soweit sich der örtliche Geltungsbereich der Versicherung über das Bundesgebiet hinaus erstreckt.

(2) Abschnitte II, IV und VI dieses Hauptstückes sind anzuwenden, soweit

1. Schadenereignisse erfaßt werden, die nicht auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eintreten,
2. höhere als die vorgeschriebenen Mindestversicherungssummen vereinbart werden (freiwillige Höherversicherung).

(3) Auf Schadenereignisse gemäß Abs. 2 Z 1 sind die Bestimmungen der §§ 158 b bis 158 h des Versicherungsvertragsgesetzes 1958, BGBl. Nr. 2/1959, in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden, soweit sie für die Pflichtversicherung gemäß § 1 gelten.

II. Abschnitt

Versicherungsbedingungen

Allgemeine Versicherungsbedingungen

§ 3. (1) Der Bundesminister für Finanzen hat unter Einhaltung der in § 4 angeführten Voraussetzungen mit Verordnung Allgemeine Versicherungsbedingungen festzusetzen. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsverträge dürfen nur unter deren Zugrundelegung abgeschlossen werden. Die Rechtswirksamkeit der Versicherungsverträge wird dadurch nicht berührt.

(2) Auf Vereinbarungen, die von den Allgemeinen Versicherungsbedingungen zum Nachteil der Versicherten oder der geschädigten Dritten abweichen, kann sich der Versicherer nicht berufen.

(3) Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen sind den Versicherungsnehmern von den Versicherungsunternehmen bei Vertragsabschluß, spätestens gleichzeitig mit der Police auszufolgen. Jede Änderung der Versicherungsbedingungen ist den Versicherungsnehmern ehestmöglich zur Kenntnis zu bringen.

§ 4. (1) Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen haben Bestimmungen der im § 9 Abs. 1 des Versicherungsaufsichtsgesetzes, BGBl. Nr. 569/1978, in der jeweiligen Fassung (VAG) angeführten Art zu enthalten. Dabei sind Art. 3, 4, 7 des Europäischen Übereinkommens über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, BGBl. Nr. 236/1972, einzuhalten, und es ist auf den wirksamen Schutz der Versicherten und der Geschädigten zu angemessenen Prämien Bedacht zu nehmen.

(2) Als Obliegenheiten dürfen festgesetzt werden:

1. die im Versicherungsvertragsgesetz 1958 angeführten Pflichten des Versicherungsnehmers,
2. die Einhaltung der kraftfahr- und straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, die für die vom Versicherer getragene Gefahr erheblich sind, soweit dies mit einem wirksamen Schutz der Versicherten und der geschädigten Dritten vereinbar ist,
3. die Erfüllung der für die Einstufung nach dem Tarif maßgebenden Voraussetzungen,
4. Pflichten, die dazu dienen, die Befriedigung und Abwehr des Anspruchs des geschädigten Dritten dem Versicherungsnehmer zu entziehen und dem Versicherer vorzubehalten sowie die Verfügung über die Ansprüche vor ihrer Feststellung zu verhindern.

(3) Von den Bestimmungen des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 darf zum Nachteil der Versicherten und der geschädigten Dritten nicht abgewichen werden.

Besondere Versicherungsbedingungen

§ 5. (1) Für Versicherungen gemäß § 2 Abs. 1 können von den Versicherungsunternehmen besondere Versicherungsbedingungen festgelegt werden. Für diese und ihre Änderungen ist der Zeitpunkt anzugeben, ab dem sie angewendet werden. Danach dürfen neue Versicherungsverträge nur mehr unter Zugrundelegung der neuen oder geänderten Bedingungen abgeschlossen werden.

(2) § 3 Abs. 3 ist auf besondere Versicherungsbedingungen sinngemäß anzuwenden.

Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen

§ 6. (1) Für Versicherungsverträge, die für Kraftfahrzeuge oder Anhänger mit ausländischem Kennzeichen zum Nachweis einer Haftung gemäß § 62 Abs. 1 KFG 1967 abgeschlossen werden, hat der Bundesminister für Finanzen mit Verordnung die wegen der Eigenart dieser Versicherung erforderlichen Abweichungen von den Allgemeinen Versicherungsbedingungen gemäß § 3 Abs. 1 festzusetzen.

(2) Eine Versicherung für Kraftfahrzeuge oder Anhänger mit ausländischem Kennzeichen zum Nachweis einer Haftung gemäß § 62 Abs. 1 KFG 1967 kann beim Zollamt abgeschlossen werden, wofür dort die Prämien zu entrichten sind. Das Zollamt hat die Prämien entgegenzunehmen und die Polizzae auszufolgen, die als Bestätigung der Prämienzahlung gilt.

(3) Der Bundesminister für Finanzen ist ermächtigt, für den Betrieb der Versicherung gemäß § 1

Abs. 2 die Ausfallhaftung des Bundes bis höchstens 90 vH des Verlustes unter der Voraussetzung zu übernehmen, daß der Bund mit mindestens 60 vH an einem Gewinn beteiligt wird. Der Verlust und der Gewinn sind unter sinngemäßer Anwendung der Grundsätze für die gesonderte Erfolgsrechnung (§ 21) zu ermitteln.

III. Abschnitt

Tarif

Versicherungssummen

§ 7. (1) Dem Tarif sind folgende Versicherungssummen zugrunde zu legen:

1. für Omnibusse mit nicht mehr als 19 Plätzen (Sitz- und Stehplätze) außer dem Lenkerplatz 20 Millionen Schilling,
2. für alle anderen Kraftfahrzeuge und Anhänger, die nicht unter Abs. 2 oder 3 fallen, 10 Millionen Schilling,
3. für Omnibusse mit mehr als 19 Plätzen und für Omnibusanhänger mit mehr als zehn Plätzen für je weitere angefangene fünf Plätze 5 Millionen Schilling.

(2) Auf Lastkraftwagen mit Beförderung von mehr als acht Personen außer dem Lenker gemäß § 106 Abs. 5 KFG 1967 sind bis zu 19 Personen Abs. 1 Z 1 und bei mehr als 19 Personen Z 3 anzuwenden.

(3) In den Fällen des Abs. 1 Z 1 und 3 beträgt die Versicherungssumme für die Tötung oder Verletzung eines Menschen innerhalb der Pauschalsumme 10 Millionen Schilling.

(4) Für Kraftfahrzeuge und Anhänger, die unter § 16 Abs. 1 GGSt fallen, sind dem Tarif folgende Versicherungssummen zugrunde zu legen:

1. für die Tötung oder Verletzung eines Menschen 10 Millionen Schilling,
2. für die Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen 24 Millionen Schilling,
3. für Schäden an Sachen insgesamt 24 Millionen Schilling,
4. für Vermögensschäden, die nicht Personen- oder Sachschäden sind, 120 000 S.

(5) Die in Abs. 1 angeführten Summen umfassen Personen- und Sachschäden sowie Vermögensschäden im Sinne des Abs. 4 Z 4.

(6) Der Bundesminister für Finanzen kann mit Verordnung höhere als die in Abs. 1 bis 5 festgesetzten Summen bestimmen, soweit dies dem Interesse an einem wirksamen Schutz der Versicherten und der geschädigten Dritten zu angemessenen Prämien entspricht.

Aufbau des Tarifes

§ 8. (1) Der Bundesminister für Finanzen hat die Gliederung des Tarifes gemäß den Abs. 2 bis 5 mit

Verordnung zu bestimmen. Hierbei ist auf die unterschiedliche vom Versicherer getragene Gefahr Bedacht zu nehmen.

(2) Eigene Hauptgruppen sind jedenfalls für folgende Fahrzeuge zu bilden:

1. Krafräder (§ 3 Abs. 1 Z 1 KFG 1967),
2. Personen- und Kombinationskraftwagen (§ 3 Abs. 1 Z 2 lit. a und b KFG 1967),
3. Omnibusse (§ 3 Abs. 1 Z 2 lit. c KFG 1967) und Omnibusanhänger (§ 2 Z 25 a KFG 1967),
4. Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Motorkarren (§ 3 Abs. 1 Z 2 lit. d bis f KFG 1967),
5. Anhänger (§ 3 Abs. 1 Z 4 KFG 1967) außer Omnibusanhängern,
6. Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind oder mit denen gefährliche Güter befördert werden (§ 1 Abs. 1 Z 2 GGSt).

(3) Fahrzeuge mit besonderer Verwendungsbestimmung sind aus den in Abs. 2 angeführten Hauptgruppen auszuscheiden und in eigenen Hauptgruppen zusammenzufassen, soweit dies wegen der vom Versicherer getragenen Gefahr erforderlich ist. Fahrzeuge und Anhänger, die in Abs. 2 nicht erfaßt sind, sind je nach der vom Versicherer getragenen Gefahr in den Tarif einzuordnen.

(4) Soweit es einer schadengerechten Verteilung der Prämienlast auf die Versicherungsnehmer und deren Interesse an einem wirksamen Versicherungsschutz zu angemessenen Prämien dient, ist der Tarif innerhalb der Hauptgruppen für gleichartige Fahrzeuge nach den für die vom Versicherer getragene Gefahr wesentlichen Merkmalen zu gliedern. Für Fahrzeuge mit besonderer Verwendungsbestimmung kann innerhalb der Hauptgruppen im Hinblick auf die vom Versicherer getragene Gefahr die Festsetzung von Zu- und Abschlägen von den Prämien oder eine gesonderte Prämienbemessung vorgesehen werden.

Schadenersatzbeitrag

§ 9. (1) Schadenersatzbeitrag ist der teilweise Ersatz von Entschädigungsleistungen, die der Versicherer zu seinen Lasten durch den Versicherungsnehmer erbracht hat.

(2) Der Schadenersatzbeitrag gilt für den Fall des Zahlungsverzuges als Prämie, auf die die §§ 38 und 39 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 sinngemäß anzuwenden sind. Der Schadenersatzbeitrag ist Versicherungsentgelt im Sinne des Versicherungssteuergesetzes 1953, BGBl. Nr. 133, in der jeweils geltenden Fassung; er ist im Jahresabschluß des Versicherungsunternehmens als Prämie auszuweisen.

Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf

§ 10. (1) Unter Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf ist die Veränderung der Prämie unter Bedachtnahme auf Entschädigungsleistungen zu verstehen, die der Versicherer aus dem Versicherungsvertrag erbracht hat oder zu erbringen hat.

(2) Der Bundesminister für Finanzen hat mit Verordnung die allgemeinen Voraussetzungen für die Festsetzung einer Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf zu bestimmen, wenn es dem Ausgleich der Interessen der Versicherungsnehmer zu angemessenen Prämien dient. Hierbei ist darauf bedacht zu nehmen, daß die Interessen der Versicherungsnehmer untereinander an einem wirksamen Versicherungsschutz zu angemessenen Prämien ausgeglichen werden.

(3) Der Bundesminister für Finanzen hat mit Verordnung auch zu bestimmen, bei welchen Fahrzeugen jedenfalls eine Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf zu erfolgen hat.

Prämiennachlaß bei Anspruchsverzicht

§ 11. (1) Der Bundesminister für Finanzen kann mit Verordnung bestimmen, daß bei einem Verzicht auf bestimmte Ersatzansprüche des Versicherungsnehmers als geschädigten Dritten gegen den Versicherer, der eine Verminderung der von den Versicherungsunternehmen insgesamt getragenen Gefahr herbeiführt, ein Nachlaß von der Prämie zu gewähren ist.

(2) Ersatzansprüche im Sinne des Abs. 1 sind jedenfalls Ansprüche auf Ersatz von Mietwagenkosten oder auf Ersatz von Reparaturkosten, sofern nicht die Rechnung eines zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechtigten Gewerbetreibenden vorliegt.

(3) Die Gewährung eines Nachlasses gemäß Abs. 1 ist nur zulässig, wenn

1. sich der Versicherungsnehmer verpflichtet, auch die mitversicherten Personen zum Verzicht auf die gleichen Ersatzansprüche zu veranlassen,
2. sich der Verzicht auch auf die Ansprüche gegen den entschädigungspflichtigen Versicherten erstreckt, soweit diesem ein Deckungsanspruch aus dem Versicherungsvertrag zusteht.

Unternehmenstarif

§ 12. (1) Die Versicherungsunternehmen müssen für alle Kraftfahrzeuge und Anhänger innerhalb des gemäß § 8 vorgeschriebenen Tarifaufbaus Prämienbeträge in Form von Jahresprämien festsetzen.

(2) Die Versicherungsunternehmen können im Unternehmenstarif Schadenersatzbeiträge (§ 9) vorsehen, soweit dies durch die vom Versicherer getragene Gefahr gerechtfertigt ist und dazu dient, die Interessen der Versicherungsnehmer untereinander an einem wirksamen Versicherungsschutz zu angemessenen Prämien auszugleichen. Die Schadenersatzbeiträge können betraglich oder im Verhältnis zur Prämie festgesetzt werden. Schadenersatzbeiträge dürfen nicht nach regionalen oder altersmäßigen Merkmalen festgesetzt werden.

(3) Außer den Jahresprämien dürfen noch vorgeesehen werden:

1. die Entrichtung der Prämie in Teilbeträgen einschließlich hiefür vorgeschriebener Zuschläge (unterjährige Zahlungsweise),
2. der Abschluß von Versicherungen mit kürzerer als einjähriger Laufzeit und das Verhältnis der Prämien hiefür zur Jahresprämie (Kurztarif),
3. eine gesonderte Abgeltung der Ausfertigung der Polizze und von Polizzennachträgen sowie von Kosten, die dem Versicherer bei der Einhebung der Prämie erwachsen (Nebenleistungen).

(4) Neben den gemäß § 8 vorgesehenen Merkmalen können die Versicherungsunternehmen weitere Unterscheidungsmerkmale für die Prämienbemessung vorsehen, die wegen der vom Versicherer getragenen Gefahr oder seines Betriebsaufwandes sachlich begründet sind. Das Interesse an einem wirksamen Schutz aller Versicherten und der geschädigten Dritten zu angemessenen Prämien darf dadurch nicht beeinträchtigt werden. Soweit die Prämie nach dem Schadenverlauf zu bemessen ist (§ 10 Abs. 2), dürfen im Unternehmenstarif keine Unterscheidungsmerkmale nach dem Schadenverlauf vorgeesehen werden.

Anwendung, Auflegung und Vorlage des Unternehmenstarifs

§ 13. (1) Im Unternehmenstarif ist zu bestimmen, ab welchem Zeitpunkt dieser oder eine Änderung desselben angewendet werden soll. Hiefür kommt nur der 1. März oder 1. September in Betracht.

(2) Die Versicherungsunternehmen haben ihren geltenden Unternehmenstarif einschließlich allfälliger Schadenersatzbeiträge an allen Geschäftsstellen zur Einsichtnahme aufzulegen.

(3) Die Versicherungsunternehmen haben einen neuen Unternehmenstarif und jede Änderung des Unternehmenstarifs der Versicherungsaufsichtsbehörde (§ 115 Abs. 1 VAG) unverzüglich vorzulegen.

Höchstprämien

§ 14. Wenn die durchschnittliche Höhe der Prämien im Hinblick auf die bei den Versicherungsun-

ternehmen bestehenden betriebswirtschaftlichen Verhältnisse und die jeweilige wirtschaftliche Lage der Versicherungsnehmer unangemessen hoch ist, kann der Bundesminister für Finanzen durch Verordnung Höchstprämien festsetzen.

Verbindlichkeit des Tarifs

§ 15. (1) Vom Unternehmenstarif darf nicht abgewichen werden. Als Abweichung ist jeder Unterschied zwischen dem vereinbarten und dem sich aus dem Tarif ergebenden Versicherungsentgelt anzusehen.

(2) Als Abweichung vom Unternehmenstarif gilt auch jede unmittelbare oder mittelbare geldwerte Zuwendung, welcher Art auch immer, an den Versicherungsnehmer sowie jede Herabsetzung anderer Leistungsverpflichtungen des Versicherungsnehmers, die in der Absicht erfolgen, das Versicherungsentgelt zu mindern.

Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen

§ 16. (1) Für Versicherungsverträge, die für Kraftfahrzeuge oder Anhänger mit ausländischem Kennzeichen zum Nachweis einer Haftung gemäß § 62 Abs. 1 KFG 1967 abgeschlossen werden, hat der Bundesminister für Finanzen mit Verordnung eine der Eigenart dieser Versicherung entsprechende, gegenüber § 8 vereinfachte Gliederung des Tarifs festzusetzen.

(2) Die Prämie kann nach der Laufzeit des Vertrages unterschiedlich festgesetzt werden.

IV. Abschnitt

Sonstige Bestimmungen über den Versicherungsvertrag

Laufzeit; Kündigung

§ 17. (1) Die Versicherungsverträge dürfen nicht mit einer längeren als einjährigen Laufzeit abgeschlossen werden. Ist eine längere Laufzeit vereinbart worden, so gilt der Vertrag als auf ein Jahr abgeschlossen.

(2) Der Versicherungsvertrag verlängert sich um jeweils ein Jahr, wenn er nicht einen Monat vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Beträgt die Vertragsdauer weniger als ein Jahr, so endet der Vertrag, ohne daß es hierzu einer Kündigung bedarf.

Wirkung auf bestehende Verträge

§ 18. (1) Neue Versicherungsbedingungen und Tarife sowie Änderungen von diesen gelten auch für im Zeitpunkt ihres Inkrafttretens bestehende Versicherungsverträge.

(2) In der freiwilligen Höherversicherung (§ 2 Abs. 2 Z 2) verändert sich die Mehrprämie im glei-

chen Verhältnis wie die Prämie für die Pflichtversicherung. Bei einer Änderung der Versicherungssumme für die Pflichtversicherung ändert sich die vereinbarte zusätzliche Versicherungssumme im gleichen Verhältnis. Erhöht sich die Prämie, so kann die freiwillige Höherversicherung vom Versicherungsnehmer für sich allein innerhalb eines Monats, nachdem er davon in Kenntnis gesetzt wurde, mit Wirkung zum Zeitpunkt der Erhöhung gekündigt werden.

Wegfall des versicherten Interesses; Veräußerung

§ 19. (1) Der dauernde Wegfall des versicherten Interesses wird gegenüber dem Versicherer nur wirksam, wenn die Zulassung auf Grund einer Abmeldung oder infolge Zeitablaufs erloschen oder aufgehoben und dem Versicherer der Typenschein oder der Bescheid über die Einzelgenehmigung überlassen worden ist.

(2) Wird das versicherte Fahrzeug veräußert, so erlischt der Versicherungsvertrag, sobald dem Erwerber ein Zulassungsschein ausgestellt wurde, der Versicherungsschutz auf Grund eines vom Erwerber abgeschlossenen Versicherungsvertrages begonnen hat oder keine Versicherungspflicht mehr besteht. Die §§ 69 bis 73 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 sind nicht anzuwenden.

Forderungsübergang

§ 20. Der Versicherer kann eine gemäß § 158 f des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 auf ihn übergegangene Forderung des geschädigten Dritten nur gegen einen Versicherten geltend machen, der durch sein Verhalten die Freiheit des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung herbeigeführt oder an der Herbeiführung mitgewirkt hat.

V. Abschnitt

Rechnungslegung

Gesonderte Erfolgsrechnung

§ 21. (1) Für die Versicherungen gemäß § 1 Abs. 1 ist für jedes Geschäftsjahr eine gesonderte Erfolgsrechnung zu erstellen. Die gesonderte Erfolgsrechnung ist Bestandteil des Jahresabschlusses des Versicherungsunternehmens.

(2) Die gesonderte Erfolgsrechnung hat die auf die Versicherungen gemäß § 1 Abs. 1 entfallenden Aufwendungen und Erträge zu enthalten, die aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Versicherungsunternehmens abzuleiten sind. Soweit Aufwendungen und Erträge der Versicherungen gemäß § 1 Abs. 1 nicht unmittelbar der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zurechenbar sind, sind sie nach ihrer Verursachung anteilmäßig zuzurechnen.

(3) § 83 Abs. 2 Z 1 lit. d VAG bleibt unberührt.

VI. Abschnitt

Direktes Klagerecht

Anspruchsberechtigung

§ 22. (1) Der geschädigte Dritte kann den ihm zustehenden Schadenersatzanspruch im Rahmen des betreffenden Versicherungsvertrages auch gegen den Versicherer geltend machen. Der Versicherer und der ersatzpflichtige Versicherte haften als Gesamtschuldner.

(2) § 158 c Abs. 5 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 ist nicht anzuwenden.

Verjährung

§ 23. (1) Der Schadenersatzanspruch des geschädigten Dritten gegen den Versicherer unterliegt der gleichen Verjährung wie der Schadenersatzanspruch gegen den ersatzpflichtigen Versicherten. Die Verjährung beginnt mit dem Zeitpunkt, mit dem die Verjährung des Schadenersatzanspruches gegen den ersatzpflichtigen Versicherten beginnt, endet jedoch spätestens zehn Jahre nach dem Schadeneignis.

(2) Ist der Schadenersatzanspruch des geschädigten Dritten dem Versicherer gemeldet worden, so ist die Verjährung bis zur Zustellung einer schriftlichen Erklärung des Versicherers, daß er den Schadenersatzanspruch ablehnt, gehemmt. Weitere Anmeldungen desselben Schadenersatzanspruches hemmen die Verjährung jedoch nicht. Die Hemmung oder die Unterbrechung der Verjährung des Schadenersatzanspruches gegen den ersatzpflichtigen Versicherten bewirkt auch die Hemmung oder die Unterbrechung der noch laufenden Verjährung des Schadenersatzanspruches gegen den Versicherer und umgekehrt.

Urteilswirkung

§ 24. Soweit durch rechtskräftiges Urteil ein Schadenersatzanspruch des geschädigten Dritten aberkannt wird, wirkt das Urteil, wenn es zwischen dem geschädigten Dritten und dem Versicherer ergeht, auch zugunsten des Versicherten; wenn es zwischen dem geschädigten Dritten und dem Versicherten ergeht, wirkt es auch zugunsten des Versicherers.

Pflichten des geschädigten Dritten

§ 25. (1) Der geschädigte Dritte, der seinen Schadenersatzanspruch gegen den ersatzpflichtigen Versicherten oder gegen den Versicherer geltend machen will, hat diesem das Schadeneignis binnen vier Wochen von dem Zeitpunkt an schriftlich anzuzeigen, zu dem er von der Person des Versicherers Kenntnis erhalten hat oder erhalten hätte müssen. Wenn er den Schadenersatzanspruch gegen den ersatzpflichtigen Versicherten gericht-

lich geltend macht, hat er dies dem Versicherer unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

(2) Der Versicherer kann vom geschädigten Dritten Auskunft verlangen, soweit sie zur Feststellung des Schadenereignisses und der Höhe des Schadens erforderlich und dem geschädigten Dritten zumutbar ist. Zur Vorlage von Belegen ist der geschädigte Dritte nur insoweit verpflichtet, als ihm die Beschaffung zugemutet werden kann.

(3) Verletzt der geschädigte Dritte die Pflichten gemäß Abs. 1 und 2, so beschränkt sich die Haftung des Versicherers auf den Betrag, den er auch bei gehöriger Erfüllung der Pflichten zu leisten gehabt hätte. Diese Rechtsfolge tritt bezüglich der Pflichten gemäß Abs. 2 nur ein, wenn der Versicherer den geschädigten Dritten vorher ausdrücklich schriftlich auf die Folgen der Verletzung hingewiesen hat.

(4) Abs. 3 erster Satz gilt sinngemäß, wenn der Versicherungsnehmer mit dem Dritten ohne Einwilligung des Versicherers einen Vergleich abschließt oder dessen Anspruch anerkennt; § 154 Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 ist entsprechend anzuwenden.

(5) Die §§ 158 d und 158 e des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 sind nicht anzuwenden.

VII. Abschnitt

Außergewöhnliche Risiken

Anspruchsberechtigung

§ 26. (1) Fahrzeugbesitzer, die nachweisen können, daß drei Versicherungsunternehmen, die die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung betreiben dürfen, den Abschluß eines Versicherungsvertrages für ein der Versicherungspflicht unterliegendes Fahrzeug abgelehnt haben, haben gegenüber dem Fachverband der Versicherungsunternehmen den Anspruch, daß ihnen ein Versicherer zugewiesen wird.

(2) Kommt der Fachverband der Versicherungsunternehmen der Verpflichtung gemäß Abs. 1 nicht innerhalb von zwei Wochen nach, so hat die Versicherungsaufsichtsbehörde auf Antrag des Fahrzeugbesitzers unverzüglich einen Versicherer zuzuweisen.

(3) Als Versicherer darf gemäß Abs. 1 oder 2 nur ein Versicherungsunternehmen zugewiesen werden, das zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigt ist. Die Versicherungsunternehmen sind in alphabetischer Reihenfolge zuzuweisen.

(4) Das Versicherungsunternehmen, das dem Halter gemäß Abs. 1 oder 2 zugewiesen wurde, ist verpflichtet, für das betreffende Fahrzeug einen Versicherungsvertrag abzuschließen. Dieser Vertrag muß sich auf die Erfüllung der Versicherungs-

pflcht beschränken; eine Erweiterung des örtlichen Geltungsbereiches gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 und Abs. 2 Z 1 ist jedoch zulässig.

Prämienbemessung

§ 27. Für einen Versicherungsvertrag gemäß § 26 kann entweder

1. ein Zuschlag zu der sich aus dem Unternehmenstarif ergebenden Prämie von höchstens 50 vH oder
2. unbeschadet eines gemäß § 12 Abs. 2 vorgesehenen Schadenersatzbeitrages ein Schadenersatzbeitrag vorgesehen werden, der für ein Versicherungsjahr das Ausmaß der Jahresprämie nicht übersteigen darf.

VIII. Abschnitt

Ausschuß für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Zusammensetzung

§ 28. (1) Zur Beratung des Bundesministers für Finanzen bei der Vollziehung der §§ 3, 4, 7, 8, 10, 11, 14 und 21 dieses Bundesgesetzes ist ein Ausschuß für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu bilden. In diesen sind je ein Vertreter der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, des Österreichischen Arbeiterkammertages, der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs, des Österreichischen Gewerkschaftsbundes, des Fachverbandes der Versicherungsunternehmen, des Auto-, Motor- und Radfahrerbundes Österreichs und des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Clubs zu entsenden.

(2) Die Tätigkeit im Ausschuß für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist ein unbesoldetes Ehrenamt.

(3) Der Ausschuß für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung hat aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter des Vorsitzenden für die Dauer von zwei Jahren zu wählen. Wiederwahl ist zulässig.

Verfahren

§ 29. (1) Der Ausschuß für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung hat sich eine Geschäftsordnung zu geben.

(2) Der Ausschuß faßt seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Der Ausschuß ist bei Anwesenheit von mindestens zwei Dritteln der Mitglieder beschlußfähig.

(3) Die in der Minderheit gebliebenen Mitglieder können begründete Minderheitsvoten abgeben, die dem Bundesminister für Finanzen zur Kenntnis zu bringen sind.

(4) Der Ausschuß hat zu seinen Beratungen Vertreter des Bundesministers für Finanzen, in Angelegenheiten, in denen das Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr oder dem Bundesminister für Justiz herzustellen ist, auch Vertreter dieser Bundesminister einzuladen. Diese sind anzuhören. Der Ausschuß darf ferner zu seinen Beratungen Sachverständige beiziehen.

ZWEITES HAUPTSTÜCK: ÄNDERUNGEN DES KFG 1967 UND DES GGST

§ 30. Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 106/1986, wird geändert wie folgt:

1. Im § 37 Abs. 2 lit. b, § 45 Abs. 3 lit. c, § 46 Abs. 2 erster Satz, § 52 Abs. 2 und § 106 Abs. 5 dritter Satz entfallen jeweils die Worte „in zweifacher Ausfertigung“.

2. Im § 43 Abs. 4 lit. d entfällt der Klammersausdruck „(§ 59 Abs. 3)“.

3. § 44 Abs. 1 lit. b entfällt.

4. Im § 59 Abs. 2 dritter Satz entfallen die Worte „dem nach § 60 Abs. 2 festgesetzten Tarif zugrunde liegenden“.

5. § 59 Abs. 3 und 5 entfallen.

6. §§ 59 a und 60 entfallen.

7. § 61 Abs. 1 und 2 lautet:

„(1) Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer auf Verlangen binnen fünf Tagen nach der Übernahme der Verpflichtungen aus einer vorgeschriebenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (§ 59) eine Bestätigung über die Übernahme dieser Verpflichtungen, die Versicherungsbestätigung, kostenlos auszustellen.

(2) Die Behörde hat den Versicherer, dessen Versicherungsbestätigung (Abs. 1) ihr vorgelegt worden ist, unter Angabe des zugewiesenen Kennzeichens, zu verständigen von

- a) der Zulassung des Fahrzeuges,
- b) der Zuweisung eines anderen Kennzeichens,
- c) der Abmeldung des Fahrzeuges oder der Aufhebung der Zulassung, sofern der Versicherer nicht eine Anzeige gemäß Abs. 4 erstattet hat.

In der Verständigung sind die Merkmale der Versicherungsbestätigung sowie im Falle der lit. a die in ihr enthaltenen Daten mit dem in den Zulassungsschein eingetragenen Wortlaut anzuführen.“

8. § 61 Abs. 3 entfällt.

9. Im § 62 Abs. 1 erster Satz entfallen die Worte „im Umfang der §§ 59 und 60“.

10. Im § 62 Abs. 2 zweiter Satz entfällt das Zitat „nach Abs. 3“.

11. § 62 Abs. 3 bis 6 entfallen.

12. § 63 entfällt.

Im § 106 Abs. 5 dritter Satz entfallen die Worte „in zweifacher Ausfertigung“.

13. § 136 Abs. 1 lit. c lautet:

„c) des § 59 Abs. 1 und 2 und des § 62 Abs. 1, 7 und 8 mit den Bundesministern für Justiz und für Finanzen;“

14. § 136 Abs. 2 lautet:

„(2) Mit der Vollziehung des § 45 Abs. 6 dritter Satz zweiter Halbsatz, des § 57 Abs. 6 zweiter Satz, des § 62 Abs. 2, des § 67 Abs. 4 a letzter Satz und Abs. 7, des § 68 Abs. 2 zweiter Satz und des § 77 Abs. 1 zweiter Satz ist der Bundesminister für Finanzen betraut; er hat bei der Vollziehung des § 62 Abs. 2 erster Satz mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr das Einvernehmen zu pflegen.“

15. § 136 Abs. 3 entfällt.

§ 31. Das Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und über eine Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (GGSt), BGBl. Nr. 209/1979, wird geändert wie folgt:

1. Im § 16 Abs. 1 entfallen die Worte „nach Maßgabe des Abs. 2“.

2. § 16 Abs. 2 entfällt.

3. § 16 Abs. 3 lautet:

„(3) §§ 59 Abs. 2, 61 und 62 KFG 1967 gelten sinngemäß.“

4. § 46 Abs. 1 und 2 lautet:

„(1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut; er hat bei der Vollziehung des § 16, soweit damit nicht gemäß Abs. 2 der Bundesminister für Finanzen betraut ist, das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zu pflegen.“

(2) Mit der Vollziehung des § 16 Abs. 3 hinsichtlich des § 62 Abs. 2 KFG 1967 und des § 31 ist der Bundesminister für Finanzen betraut. Er hat bei der Vollziehung des § 16 Abs. 3 hinsichtlich des § 62 Abs. 2 erster Satz KFG 1967 und des § 31 das Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu pflegen.“

5. § 46 Abs. 3 entfällt.

DRITTES HAUPTSTÜCK: ÄNDERUNG DES KARTELLGESETZES

§ 32. Das Kartellgesetz, BGBl. Nr. 460/1972, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 501/1984, wird geändert wie folgt:

§ 5 Abs. 1 Z 4 lautet:

- „4. auf Kartelle von Banken, Bausparkassen oder privaten Versicherungsunternehmen — mit Ausnahme von Kartellen über Prämienbeträge des Unternehmenstarifs in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung —, die der Aufsicht des Bundesministers für Finanzen auf Grund des Bundesgesetzes vom 24. Jänner 1979, BGBl. Nr. 63, über das Kreditwesen (KWG) und des Bundesgesetzes vom 18. Oktober 1978, BGBl. Nr. 569, über den Betrieb und die Beaufsichtigung der Vertragsversicherung (VAG), beide Gesetze in der jeweils geltenden Fassung, unterstehen.“

VIERTES HAUPTSTÜCK: SCHLUSS- UND ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

Inkrafttreten

§ 33. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. August 1987 in Kraft.

(2) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden. Sie dürfen frühestens mit dem in Abs. 1 bezeichneten Zeitpunkt in Kraft gesetzt werden.

(3) Der V. Abschnitt des Ersten Hauptstücks ist erstmals auf das erste Geschäftsjahr anzuwenden, das nach dem 31. Juli 1987 beginnt.

Allgemeine Versicherungsbedingungen

§ 34. Solange nicht eine Verordnung gemäß § 3 Abs. 1 erlassen wurde, gelten die mit Verordnung des Bundesministers für Finanzen vom 11. November 1985, BGBl. Nr. 492, festgesetzten Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (AKHB 1985) mit Ausnahme der §§ 4 Abs. 2 erster bis dritter Satz, § 11 Abs. 1 und § 13 Abs. 1, 2 und 4. Durch dieses Bundesgesetz aufgehobene Bestimmungen des KFG 1967 sind, insofern in den AKHB 1985 auf sie verwiesen wird, weiter anzuwenden.

Bestehender Tarif

§ 35. (1) Solange nicht ein neuer Tarif oder eine Änderung des Tarifs gemäß § 13 Abs. 1 angewendet wird, ist der unmittelbar vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes geltende Tarif weiter anzuwenden. § 15 ist auf diesen Tarif anzuwenden.

(2) Vereinbarungen über Prämiennachlässe bei Verzicht auf Ersatz von Mietkosten eines Ersatzfahrzeuges und des Verdienstentganges dürfen in der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes zulässigen Form abgeschlossen werden, solange darüber keine Regelung gemäß § 11 erfolgt ist.

Bestehende Verträge

§ 36. (1) Soweit es sich nicht schon aus den vorgegangenen Bestimmungen ergibt, gelten die §§ 18 bis 20 und 22 bis 25 auch für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehende Versicherungsverträge.

(2) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehende Versicherungsverträge laufen längstens ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes ab.

Ausschuß

§ 37. Der Ausschuß für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (§ 28) ist innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zu seiner konstituierenden Sitzung vom Bundesminister für Finanzen einzuberufen. Dieser hat in die Sitzung einen Vertreter zu entsenden, der die Sitzung zur Wahl des ersten Vorsitzenden und seines Stellvertreters zu leiten hat.

Vollziehung

§ 38. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut:

1. hinsichtlich des § 2 Abs. 3, des § 3 Abs. 2, des § 9 Abs. 2 erster Satz, des § 17 Abs. 1 zweiter Satz und Abs. 2, der §§ 18 bis 20, der §§ 22 bis 25, des § 26 Abs. 1 und Abs. 3 in Verbindung mit Abs. 1, des § 32, des § 34 und des § 36 der Bundesminister für Justiz;
2. hinsichtlich der §§ 30 und 31 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr;
3. hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Bundesminister für Finanzen, und zwar
 - a) hinsichtlich des § 3 Abs. 1 erster Satz, des § 4, des § 6 Abs. 1, des § 7 Abs. 5, des § 8, des § 10 Abs. 2, des § 14 und des § 16 Abs. 1 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr;
 - b) hinsichtlich des § 3 Abs. 1 erster Satz, des § 4 und des § 6 Abs. 1 auch des Bundesministers für Justiz.

VORBLATT

Problem:

1. Durch die VAG-Novelle, BGBl. Nr. 558/1986, wird den Versicherungsunternehmen vorgeschrieben, Eigenmittel in bestimmter Höhe zu halten. Damit ist die Festsetzung der Prämien in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung durch Verordnung des Bundesministers für Finanzen nicht vereinbar. Diese entzieht nämlich den Versicherungsunternehmen die Entscheidung über einen wesentlichen Teil ihrer Einnahmen, aus denen die Eigenmittelausstattung bestritten werden muß.

2. Die verordnungsmäßige Festsetzung der Prämien für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bewirkt eine unangemessene Alleinverantwortung des Bundesministers für Finanzen für wesentliche unternehmerische Entscheidungen der Versicherungswirtschaft. Dies widerspricht der dem System der materiellen Staatsaufsicht innewohnenden Aufgabenverteilung zwischen der gestaltenden Funktion der Versicherungsunternehmen und der kontrollierenden Funktion der Versicherungsaufsichtsbehörde.

Zielsetzung:

Der Entwurf geht davon aus, daß dem Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Wirkungskräfte des Marktes erschlossen werden sollen. Daraus soll eine Prämienbemessung durch die einzelnen Versicherungsunternehmen resultieren, die einerseits die Versicherungsunternehmen nicht durch insuffiziente Prämien gefährdet und andererseits die Versicherungsnehmer nicht durch ungerechtfertigt hohe Prämien belastet.

Rechtssystematisch wird die Festsetzung der Versicherungspflicht und die Überwachung ihrer Erfüllung nach wie vor den kraftfahrrechtlichen Vorschriften überlassen. Die versicherungsvertragsrechtlichen und versicherungsaufsichtsrechtlichen Sonderbestimmungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung werden im Entwurf zusammengefaßt.

Alternativen:

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die Prämienfestsetzung in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung anders als nach der geltenden Rechtslage zu regeln. Die im Entwurf vorgesehenen Regelungen tragen den vorstehend dargestellten Problemen und Zielsetzungen Rechnung und sind auch verwaltungsökonomisch und ordnungspolitisch sinnvoll.

Kosten:

Unmittelbar sind durch die Verwirklichung des Entwurfs zusätzliche Kosten für den Bund infolge eines zusätzlichen Personalbedarfes der Versicherungsaufsichtsbehörde nicht verbunden. Ob allerdings in weiterer Folge eine verstärkte Überwachung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung oder die Erlassung von Verordnungen zu einem vermehrten Personalbedarf der Versicherungsaufsichtsbehörde führt, kann derzeit noch nicht verläßlich beurteilt werden.

Erläuterungen

Allgemeines

1. In den meisten Industriestaaten ist zum Schutze aller Verkehrsteilnehmer der Abschluß einer Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge gesetzlich vorgeschrieben, wobei durch die Rechtsordnung bestimmte Vertragsinhalte zwingend festgelegt sind. Das Europäische Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, BGBl. Nr. 236/1972, bildet hiefür in einem bedeutenden Teil der europäischen Staaten eine zwischenstaatlich verbindliche Rechtsgrundlage.

In Österreich besteht seit 1. Juni 1930 Versicherungspflicht. Die geltenden gesetzlichen Grundlagen für diese Pflichtversicherung sind die §§ 59 bis 63 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, in der Fassung der 6. KFG-Novelle, BGBl. Nr. 362/1982, und der § 16 des Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und über eine Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 209/1979. Aus rechtssystematischen, ordnungs- und wirtschaftspolitischen Gründen ist es angebracht, diese mit Abstand wichtigste Sparte in der Schaden- und Unfallversicherung geschlossen in einem eigenen Bundesgesetz zu regeln. Die Festsetzung der Versicherungspflicht selbst und die Überwachung ihrer Erfüllung bleiben nach wie vor Teil des Kraftfahrrechts.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG („Zivilrechtswesen einschließlich des wirtschaftlichen Assoziationswesens“), Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Kraftfahrwesen“) und Art. 10 Abs. 1 Z 11 B-VG („Vertragsversicherungswesen“). Nach der Anlage zu § 2, Teil 2, lit. C, Z 3 des Bundesministeriengesetzes 1986 ressortieren die Angelegenheiten der Vertragsversicherungsaufsicht zum Bundesminister für Finanzen. Trotz enger Verknüpfung mit dem Kraftfahr- und Versicherungsvertragsrecht hat daher die legislative Initiative zu einer umfassenden Neuordnung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vom Bundesminister für Finanzen auszugehen.

2. Mit 1. Jänner 1987 ist die Novelle zum Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG), BGBl.

Nr. 558/1986, in Kraft getreten. § 73 b VAG in der Fassung dieser Novelle sieht vor, daß die Versicherungsunternehmen jederzeit Eigenmittel in bestimmter Höhe halten müssen. Mit dieser Rechtslage ist die verordnungsmäßige Festsetzung der Tarife in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gemäß § 60 Abs. 2 KFG 1967 nicht mehr vereinbar. Den Versicherungsunternehmen kann nicht auf der einen Seite die Pflicht zur Bildung von Eigenmitteln auferlegt werden und auf der anderen Seite die Verfügung über eine wesentliche Ertragskomponente vorenthalten bleiben.

Die Prämien in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung machen im Durchschnitt zirka 18 Prozent der Gesamtprämien aller Versicherungsunternehmen aus, bei den die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung intensiv betreibenden Versicherungsunternehmen wesentlich mehr. Die Ergebnisse dieses Versicherungszweiges beeinflussen daher das Gesamtgeschäft und die Kapitalbildung der Versicherungsunternehmen wesentlich.

Die VAG-Novelle bildet den Anstoß, aber nicht den einzigen Anlaß, von der verordnungsmäßigen Festsetzung der Prämien in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abzugehen und die für diese Versicherung maßgebende Rechtslage neu zu ordnen. Die derzeit geltende Rechtslage bürdet der Behörde die Verantwortung für wesentliche unternehmerische Entscheidungen in einem privatwirtschaftlich organisierten Wirtschaftszweig auf. Dies bildet im System der staatlichen Aufsicht über bestimmte Wirtschaftszweige einen ausgesprochenen Fremdkörper. Auch nach dem schärfsten dieser Systeme, der materiellen Staatsaufsicht, wie sie für den Betrieb der Vertragsversicherung gilt, kommt den Unternehmen innerhalb der gesetzlichen Rahmenbedingungen die gestaltende Funktion, der staatlichen Aufsicht die kontrollierende Funktion zu. Dabei ist auf die Eigenart der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Bedacht zu nehmen. Ordnungspolitisch sind davon die gesetzlichen Rahmenbedingungen entscheidend betroffen, nicht aber die grundsätzliche Aufgabenverteilung zwischen privaten Wirtschaftssubjekten und staatlicher Aufsicht.

3. Die Eigenart der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung liegt darin, daß sie zugleich Pflicht-

versicherung und Massengeschäft ist. Das hat in den meisten Staaten, die eine Versicherungspflicht für das Halten von Kraftfahrzeugen kennen, zu einer besonderen rechtlichen Ausgestaltung dieses Versicherungszweiges geführt. Die vollkommene Gleichstellung mit anderen Versicherungszweigen der Schaden- und Unfallversicherung ist ebenso eine Extremlösung wie die behördliche Festsetzung der gesamten Vertragsgrundlagen, also der Versicherungsbedingungen und der Prämien, wie es derzeit in Österreich vorgesehen ist. Dazwischen liegt ein weites Feld möglicher Lösungen, mit denen in verschiedenen Staaten versucht wird, der Eigenart der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gerecht zu werden.

Aus zwei Gründen bewirkt die Verknüpfung von Pflichtversicherung und Massengeschäft eine Verzerrung der Marktsituation, von denen der erste prämienerhöhend, der zweite prämiensenkend wirkt.

a) Wegen der Pflichtversicherung ist der Halter, der ein versicherungspflichtiges Fahrzeug verwenden will, auf den Abschluß einer Haftpflichtversicherung angewiesen. Der Versicherer nimmt allein dadurch eine überlegene Marktposition ein, die ihn dazu verleiten könnte, höhere Prämien zu verlangen, als es bei einem ausgewogenen Kräfteverhältnis zwischen Anbietern und Nachfragenden der Fall wäre. Andere Pflichtversicherungen betreffen regelmäßig Wirtschaftstreibende oder Selbständige, die, allein oder in Vertretungskörpern organisiert, den Versicherungsunternehmen auf dem Markt ebenbürtig gegenüberstehen.

b) Die Pflichtversicherung in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung führt dazu, daß der überwiegende Teil der erwachsenen Bevölkerung auf diesem Weg zwangsläufig mit einem Versicherungsunternehmen in Kontakt kommt, was vor allem für jüngere Menschen, die zum ersten Mal ein Kraftfahrzeug erwerben, gilt. Das Versicherungsunternehmen erhält dadurch eine unvergleichliche Chance, sein Geschäft auch in anderen Versicherungszweigen zu beleben, indem es zumindest latentes Nachfragepotential aktiviert. Das könnte die Versicherungsunternehmen veranlassen, sich diesen leichten Zugang zum Markt durch insuffiziente Prämien in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu verbreitern. Die Versicherungsunternehmen sollen weder die Zwangslage der Fahrzeughalter zu ungerechtfertigten Vorteilen nützen noch durch ein gefährliches Spiel um Marktanteile ihre eigene Existenz gefährden.

Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nimmt durch ihre Besonderheiten eine einzigartige Stellung ein. Die Annäherung an das allgemeine versicherungsaufsichtsrechtliche Instrumentarium in der Schaden- und Unfallversicherung kann daher nicht zu einer völligen Gleichstellung führen. Viele Probleme, die in der Kraftfahrzeug-Haft-

pflchtversicherung zu lösen sind, zB die Prämien-suffizienz oder die anteilige Zuordnung nicht unmittelbar zurechenbarer Kosten, sind zwar allgemeiner Natur, gewinnen aber in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung schärfere Akzente.

4. Im Entwurf soll der besonderen Empfindlichkeit der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gegenüber marktstörenden Momenten vor allem dadurch Rechnung getragen werden, daß die Prämienbemessung in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung dem Kartellrecht unterworfen wird (§ 32). Die Zwangslage der Fahrzeughalter, die auf den Abschluß dieser Versicherung angewiesen sind, macht Tarifabsprachen besonders wirksam und gefährlich. Anders als in anderen Versicherungszweigen, in denen die Einrichtungen des Versicherungsaufsichtsrechts genügen, um die Nichtanwendung des Kartellrechts auszugleichen, bedarf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, wenn die Prämien nicht behördlich festgesetzt oder genehmigt werden, einer kartellrechtlichen Regelung, um das Funktionieren des Marktes zu sichern.

Einem dauernden Festhalten der Versicherungsunternehmen an insuffizienten Prämien, wodurch die finanzielle Grundlage zum Nachteil der Gesamtheit der Versicherten gefährdet würde, muß mit den allgemeinen aufsichtsbehördlichen Mitteln nach dem VAG begegnet werden:

a) Die notwendige Eigenmittelausstattung ist den Unternehmen in § 73 b VAG vorgeschrieben. Entspricht die Eigenmittelausstattung nicht mehr dem Gesetz, so hat die Versicherungsaufsichtsbehörde die erforderlichen Maßnahmen nach § 104 Abs. 1 VAG zu treffen. Letztlich kann auf Grund des § 107 Abs. 3 VAG die Genehmigung des Betriebes der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung widerrufen werden.

b) Der Bildung ausreichender Rückstellungen ist besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es muß verhindert werden, daß ein Unternehmen zwar die Vorschriften über die Eigenmittelausstattung erfüllt, aber durch den Übergang zu einer ungerechtfertigt optimistischen Einschätzung seiner künftigen Verpflichtungen tatsächlich seine finanzielle Basis aushöhlt. Auch hiebei stehen der Versicherungsaufsichtsbehörde die allgemeinen aufsichtsrechtlichen Mittel der §§ 104 ff. VAG zu Verfügung.

Im übrigen ist es der Kern der vorgesehenen Neuregelung, daß die Versicherungsunternehmen die Prämien in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung unter eigener Verantwortung und nach selbständiger Beurteilung der maßgebenden Kriterien und betriebswirtschaftlicher Kalkulation festsetzen. Es ist das vorrangige Anliegen des Entwurfs, dem Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Kräfte eines gesunden Wettbewerbes in einem freien Markt zu erschließen. Mag es sich darum handeln, die Liquidierungspraxis zu

straffen, oder darum, Rationalisierungsreserven auszuschöpfen: stets bildet die Möglichkeit, das Erreichte unmittelbar in Wettbewerbsvorteile umzusetzen, den stärksten Anreiz, die Situation für alle Beteiligten zu verbessern.

Mit derzeit je zirka 11 Milliarden Schilling Prämien und Leistungen ist die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung volkswirtschaftlich bedeutend. Es muß daher vom Gesetzgeber wirksam vorgesorgt werden, Kapitalfehlleitungen und Verluste zu verhindern. Daher muß in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, soweit es mit dem Versicherungsgedanken vereinbar ist, das Verursachungsprinzip gelten. Wer die Solidaritätsgemeinschaft der Versicherten belastet, hat als Versicherter über Prämien oder Schadenersatzbeiträge und als Versicherungsunternehmen und Kapitaleigner durch straffe Rationalisierung und Kostenminimierung des gesamten Geschäftsbetriebes seinen Beitrag dazu zu leisten, daß der Versicherungszweig insgesamt selbsttragend ist. Nur so kann die Belastung anderer Versicherungszweige und Versicherter vermieden und die Leistungsfähigkeit der Versicherungsunternehmen auf Dauer gesichert werden.

Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung darf keine geschützte Zone mit garantierter Deckung für ungerechtfertigt hohe Kosten sein. Umgekehrt darf die berechnete Sorge der Allgemeinheit vor überhöhten Prämien nicht dazu führen, daß die Prämienforderungen der Versicherungswirtschaft auf ein Niveau gedrückt werden, das aus der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung eine ständige, gleichsam institutionalisierte Verlustquelle macht.

Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1:

Anwendungsbereich des Gesetzes ist zunächst nur die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, die in Erfüllung der Versicherungspflicht abgeschlossen wird (Pflichtversicherung). Maßgebend für die Versicherungspflicht bleiben die Bestimmungen des § 59 Abs. 1 und 2 KFG 1967. § 16 Abs. 1 GGSt enthält die Verpflichtung zur Vereinbarung höherer Versicherungssummen, wenn gefährliche Güter befördert werden. Die entsprechenden Summen sind in § 7 Abs. 4 des Entwurfs enthalten.

Abs. 2 regelt, welche Bestimmungen für die Versicherung gelten, die zum Nachweis einer Haftung für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen abgeschlossen wird, wenn ein solcher Nachweis nicht durch eine Grüne Versicherungskarte erbracht wird oder bereits auf Grund des Kennzeichens als erbracht gilt (Grenzversicherung). Die Bestimmungen entsprechen weitgehend dem geltenden § 62 Abs. 3 und 4 KFG 1967. Von der Anwendung der §§ 17 bis 19 des Entwurfs auf die Grenzversicherung kann wegen der Kurzfristigkeit dieser Versicherung abgesehen werden.

Zu § 2:

Die gesetzliche Pflichtversicherung erstreckt sich wesensgemäß nur auf das Bundesgebiet. Die zunehmende Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Kraftfahrzeugen hat aber schon lange dazu geführt, daß eine Erstreckung des Versicherungsschutzes über das Bundesgebiet hinaus in allen Fällen vereinbart wird. Die nähere Regelung darüber findet sich in § 25 Abs. 1 AKHB 1985. Ebenso wird der Versicherungsschutz gemäß § 25 Abs. 2 AKHB 1985 allgemein auch auf Schadenergebnisse ausgedehnt, die nicht auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eintreten, obwohl diese auf Grund des § 1 Abs. 1 KFG 1967 nicht unter die Versicherungspflicht fallen.

Da diese Vereinbarungen mit der Vereinbarung zur Erfüllung der Versicherungspflicht untrennbar verbunden sind, ist es notwendig, daß der Vertragsinhalt (die allgemeinen Versicherungsbedingungen), soweit nicht wesensbedingte Besonderheiten vorliegen, der gleiche ist. Daraus ergibt sich die Anwendung des II. Abschnittes. Der IV. Abschnitt muß wegen der Untrennbarkeit des Vertrages ebenfalls auf die räumliche Erweiterung des Versicherungsschutzes angewendet werden. Im Fall des Abs. 1 kommt wegen mangels Anwendbarkeit des § 158 f. VersVG die Anwendung des § 20 allerdings nicht in Betracht.

Im Fall des Abs. 2 Z 1 sind auch die versicherungsvertragsgesetzlichen Bestimmungen über die Pflichtversicherung (§§ 158 b ff. VersVG mit den sich aus dem VI. Abschnitt ergebenden Einschränkungen) und der VI. Abschnitt über das direkte Klagerecht gegenüber dem Versicherer anzuwenden.

Außer in räumlicher Hinsicht kann der Versicherungsschutz auch betraglich über die Versicherungspflicht hinaus erweitert werden (freiwillige Höherversicherung). Auch hier ist der übrige Vertragsinhalt mit den zur Erfüllung der Versicherungspflicht erforderlichen Vereinbarungen untrennbar verbunden. Dies bedingt die Anwendung des II. und IV. Abschnittes. Die Anwendung des § 20 kommt allerdings nicht in Betracht. § 18 Abs. 2 enthält für die freiwillige Höherversicherung besondere Kündigungsbestimmungen. Das direkte Klagerecht nach dem VI. Abschnitt gilt grundsätzlich auch für die freiwillige Höherversicherung, doch sind diese Bestimmungen für sie insoweit gegenstandslos, als sie die für die freiwillige Höherversicherung ohnehin nicht geltenden versicherungsvertragsgesetzlichen Bestimmungen über die Pflichtversicherung betreffen.

Zu § 3:

Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen sollen wie bisher (§ 60 Abs. 1 und 2 KFG 1967) durch Verordnung festgesetzt werden. Dies ist notwendig, um einerseits die Einhaltung der zwischen-

staatlich verbindlichen Vorschriften des Europäischen Übereinkommens und andererseits die Einheitlichkeit des Vertragsinhalts zu gewährleisten, die erst eine Vergleichbarkeit der Unternehmenstarife und damit das Funktionieren des Marktes ermöglicht.

Die Versicherungsunternehmen sind aufsichtsrechtlich verpflichtet, sich an die ordnungsmäßig festgesetzten allgemeinen Bedingungen zu halten. Die zivilrechtliche Gültigkeit von Abweichungen zum Vorteil des Versicherten wird dadurch nicht berührt. Auf Abweichungen zum Nachteil des Versicherten kann sich das Versicherungsunternehmen nach Abs. 2 nicht berufen. Diese Bestimmung entspricht dem § 60 Abs. 1 zweiter Satz KFG 1967.

Nach Abs. 3 wird bestimmt, daß die Versicherungsnehmer jederzeit über die aktuelle Fassung der Allgemeinen Versicherungsbedingungen in Kenntnis zu setzen sind.

Zu § 4:

Diese Bestimmung bildet die gesetzliche Determinierung des Inhalts der Allgemeinen Versicherungsbedingungen und damit auch der in § 3 enthaltenen Verordnungsmächtigung. Gemäß § 8 VAG bilden die Allgemeinen Versicherungsbedingungen, deren wesentlicher Inhalt in § 9 VAG geregelt ist, einen integrierenden Bestandteil des Geschäftsplans eines Versicherungsunternehmens. Ergänzend kommen auch andere Rechtsvorschriften, wie das Europäische Übereinkommen, das Versicherungsvertragsgesetz sowie straßenverkehrs- und kraftfahrrechtliche Vorschriften, zur Anwendung. Abs. 3 entspricht dem geltenden § 60 Abs. 2 Z 1 KFG 1967.

Der Ordnungsgeber kann den Versicherungsschutz über den gesetzlich gebotenen Umfang hinaus ausdehnen, zB indem Ansprüche von Angehörigen nicht vom Versicherungsschutz ausgeschlossen werden, wie es das Europäische Übereinkommen erlauben würde. Der Ordnungsgeber kann insbesondere auch davon Abstand nehmen, Obliegenheiten festzusetzen, die gesetzlich zulässig wären. Die Bedachtnahme auf das Interesse an einem ausreichenden Versicherungsschutz zu angemessenen Prämien bedeutet, daß sich der Ordnungsgeber in der einen Richtung das Versicherungsbedürfnis und in der anderen Richtung die wirtschaftliche Belastbarkeit der Versicherungsnehmer vor Augen zu halten und ein diese Gesichtspunkte möglichst ausgewogen berücksichtigendes Ergebnis zu finden hat.

Zu § 5:

Für die Fälle der freiwilligen Versicherung können besondere Versicherungsbedingungen festgesetzt werden, die wie alle Versicherungsbedingungen als Bestandteile des Geschäftsplans der Genehmigung durch die Versicherungsaufsichtsbehörde

unterliegen. Sie sollen wie die ordnungsmäßig festgesetzten Bedingungen aufsichtsrechtlich verbindlich und den Versicherungsnehmern zur Kenntnis zu bringen sein. Eine Bezeichnung des Wirksamkeitsbeginns ist im Gegensatz zu anderen aufsichtsbehördlich genehmigten Versicherungsbedingungen wegen der Wirkung von Änderungen auf bestehende Verträge (§ 18 Abs. 1) erforderlich.

Zu § 6:

Für die Grenzversicherung kann sich aus ihrer Eigenart die Notwendigkeit zur Festsetzung abweichender allgemeiner Versicherungsbedingungen ergeben. Dem trägt Abs. 1 Rechnung, der dem geltenden § 62 Abs. 5 KFG 1967 entspricht. Die Abs. 2 und 3 entsprechen weitgehend den geltenden § 62 Abs. 3 und 4 KFG 1967. Die bisher gesetzlich noch vorgesehene Möglichkeit, daß sich die Versicherung auf die Ersatzleistung an den Geschädigten auf Rechnung des Versicherungsnehmers beschränken kann (Schadenbehandlungsversicherung), soll entfallen.

Zu § 7:

Der geltende § 59 Abs. 3 KFG 1967 sieht in Anknüpfung an die Höchsthaftungsbeträge nach dem EKHG gesetzliche Mindestversicherungssummen vor. Der geltende § 60 Abs. 2 enthält die Ermächtigung des Ordnungsgebers, höhere Versicherungssummen vorzuschreiben. Hievon wurde im lit. i der Vorbemerkungen zum Tarif für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 364/1982 Gebrauch gemacht. Der Entwurf übernimmt im wesentlichen diese Regelung. Die bisherige gesetzliche Anknüpfung an das EKHG entfällt. Durch Verordnung sollen höhere als die gesetzlichen Versicherungssummen vorgeschrieben werden können.

Zu § 8:

Zentraler Gegenstand der ordnungsmäßigen Tarifbestimmungen ist der Aufbau des Tarifs nach Fahrzeugkategorien, für die unterschiedliche Prämien festgesetzt werden. Als unterschiedliche Art des Fahrzeuges sind auch unterschiedliche Größenmerkmale wie Hubraum, Motorleistung oder Nutzlast zu verstehen. Die Einteilung in Hauptgruppen nach Abs. 2 lehnt sich an die bestehende Tarifstruktur an.

Zu § 9:

Diese Bestimmung enthält nur allgemeine Regelungen über den Schadenersatzbeitrag. Inwiefern tatsächlich Schadenersatzbeiträge eingehoben werden, bestimmt gemäß § 12 Abs. 2 der Unternehmenstarif. Der Schadenersatzbeitrag erfüllt in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Funktion des Selbstbehalts, der wegen der direkten

Ansprüche des Geschädigten gegen den Versicherer nicht in Betracht kommt.

Die Bestimmung über die Verzugsfolgen entspricht dem geltenden § 60 Abs. 4 KFG 1967. Die Behandlung als Prämie in abgabenrechtlicher und rechnungslegungsmäßiger Hinsicht entspricht der bestehenden Praxis. In anderer Hinsicht, zB für die Berechnung von Provisionen, ist der Schadenersatzbeitrag nicht als Prämie anzusehen.

Zu § 10:

Über die Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf (Bonus-Malus-System) sind durch Verordnung jedenfalls die allgemeinen Bestimmungen festzusetzen. Darüber hinaus kann die Anwendung des Bonus-Malus-Systems für bestimmte Fahrzeugarten vorgeschrieben werden, wie es derzeit für Personen- und Kombinationskraftwagen der Fall ist. Dabei ist vor allem auf den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit zu achten.

Zu § 11:

Nach dem Vorbild des bereits bestehenden „Spalttarifs“ bei Verzicht auf den Ersatz von Mietwagenkosten sieht der Entwurf allgemein vor, daß der Versicherungsnehmer auf bestimmte Schadenersatzansprüche prämienvirksam verzichten kann, die ihm als Geschädigtem zustehen. Dadurch wird die Versichertengemeinschaft von den Kosten für Schadenleistungen entlastet, die nicht für alle Versicherungsnehmer von wesentlicher Bedeutung sind. Als weiteres Beispiel ist der Verzicht auf den Ersatz von Reparaturkosten, sofern nicht die Rechnung einer befugten Reparaturwerkstätte vorliegt, ausdrücklich vorgesehen. Eine solche Regelung würde auch verkehrspolitischen, gewerberechtlichen und abgabenrechtlichen Interessen entgegenkommen.

Zu § 12:

Abs. 1 verwirklicht die zentrale Zielsetzung des Entwurfs, wonach die Prämienbeträge von den Versicherungsunternehmen selbst festzusetzen sind. Die dafür maßgebenden Erwägungen sind dem allgemeinen Teil der Erläuterungen zu entnehmen. Die einzelnen Versicherungsunternehmen unterliegen bei der Tariffestsetzung keiner besonderen, sondern nur der allgemeinen aufsichtbehördlichen Kontrolle nach dem VAG. Das bedeutet, daß insbesondere der Gleichbehandlungsgrundsatz gemäß § 104 Abs. 3 VAG befolgt werden muß.

Im Hinblick auf die Bedeutung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für das Gesamtgeschäft ist darauf zu achten, daß die Prämien den Schadenaufwand und den Betriebsaufwand decken und einen angemessenen Beitrag dieses Versicherungszweiges zu der gemäß § 73 b VAG erforderlichen Kapitalbildung sichern. Der Schadenaufwand

kann für Zwecke der Prämienkalkulation aus allgemeinen Schadenstatistiken ermittelt werden.

Abs. 2 regelt die Voraussetzungen, unter denen im Unternehmenstarif Schadenersatzbeiträge festgesetzt werden können. Regional und altersabhängig spezifizierte Schadenersatzbeiträge sind nicht zulässig, weil mit ihnen das Verbot umgangen werden könnte, entsprechende Differenzierungen in der Prämienbemessung vorzunehmen (Abs. 4 dritter Satz).

Abs. 3 enthält eine taxative Aufzählung jener Besonderheiten der Prämienbemessung, die der Unternehmenstarif neben der Festsetzung der Jahresprämien enthalten kann. Sie entsprechen den Bestimmungen im geltenden verordnungsmäßig festgesetzten Tarif.

Grundsätzlich sind die Unternehmen berechtigt, den verordnungsmäßig festgesetzten Tarifaufbau durch zusätzliche Merkmale zu ergänzen und zu verfeinern. Soweit ein Bonus-Malus-System ordnungsmäßig vorgeschrieben ist, soll es allerdings bei Differenzierungsmerkmalen nach Art und Verwendung des Fahrzeuges sein Bewenden haben. Es wird vorausgesetzt, daß Unterschiede im Schadenverlauf, zB auf Grund des Ortes der Zulassung (Regionaltarif) oder des Lebensalters des Lenkers, im Bonus-Malus-System ohnehin ausreichend zur Geltung kommen. Auf Grund eines unterschiedlichen Betriebsaufwandes können Differenzierungen vorgenommen werden, wenn sich Fälle eines abweichenden Betriebsaufwandes entsprechend typisieren lassen, wie zB in der geltenden Regelung über die Schalterpolizze.

Zu § 13:

Im Hinblick auf die Auswirkungen der Tarifänderungen auf bestehende Verträge (§ 18) ist es notwendig, daß der Zeitpunkt einer Änderung eindeutig feststeht. Er muß daher einen Bestandteil des Unternehmenstarifs bilden. Aus Gründen der Transparenz sollen nur der 1. März und der 1. September jedes Kalenderjahres dafür in Betracht kommen.

Durch die Möglichkeit einer Einsichtnahme jedes Interessenten in den Unternehmenstarif wird gewährleistet, daß sich die Versicherungsnehmer über den Tarif jedes Versicherungsunternehmens informieren können.

Zu § 14:

Reichen die Vorkehrungen zu einer marktgerechten Prämienfestsetzung nicht aus, um eine Stabilisierung der Prämien auf unangemessen hohem Niveau zu verhindern, so können durch Verordnungen Höchstprämien festgesetzt werden. Diese Maßnahme ist nur in der Pflichtversicherung geboten und ausschließlich als Verbraucherschutz-Vorsichtsmaßnahme gegen extreme Mißbräuche der

Marktposition zu verstehen. Die Höchstprämien bedeuten keine behördliche Prämienfestsetzung. Sie bewirken nur, daß dem Unternehmenstarif bestimmte Schranken gesetzt sind.

Zu § 15:

Da die verordnungsmäßige Festsetzung der Tarifstruktur und der Unternehmenstarif alle maßgebenden Kriterien für die Prämienbemessung zu berücksichtigen haben, bleibt für Abweichungen vom Unternehmenstarif kein Raum. Sie sind daher aufsichtsrechtlich unzulässig. Zivilrechtliche Auswirkungen hat diese Bestimmung nicht.

Zu § 16:

Diese Bestimmung enthält die erforderlichen Sondervorschriften für die Grenzversicherung. Abs. 1 entspricht inhaltlich dem geltenden § 62 Abs. 5 KFG 1967.

Zu § 17:

Die Laufzeit der Versicherungsverträge wird mit zivilrechtlicher Wirkung auf ein Jahr beschränkt. Dadurch wird den Versicherungsnehmern der Wechsel des Versicherers erleichtert. Die Kündigungsfrist für die Vermeidung einer automatischen Verlängerung wird in der gleichen Absicht gegenüber § 11 Abs. 1 AKHB 1985 auf einen Monat verkürzt.

Zu § 18:

Die Auswirkung von Änderungen der Versicherungsbedingungen und des Tarifs auf bestehende Versicherungsverträge entspricht dem geltenden § 60 Abs. 3 KFG 1967. Die Möglichkeit, die freiwillige Höherversicherung bei einer Tarifänderung für sich allein zu kündigen, ist ebenfalls bereits im geltenden Geschäftsplan enthalten. Neu ist lediglich, daß sich auch bei einer Änderung der Versicherungssumme für die Pflichtversicherung die vereinbarte höhere Versicherungssumme ändert.

Zu § 19:

Abs. 1 entspricht im wesentlichen § 13 Abs. 1 und 2 AKHB 1985.

Bei Veräußerung des versicherten Fahrzeuges, worunter auch der Rechtsübergang von Todes wegen fällt, werden nach der geltenden Rechtslage die versicherungsvertraglichen Bestimmungen über die Veräußerung der versicherten Sache angewendet. Diese bestehen im Kern darin, daß der Versicherungsvertrag auf den Erwerber übergeht. Dies entspricht nicht mehr den Erwartungen und der Rechtsüberzeugung der Mehrheit der Betroffenen. Der Entwurf sieht daher vor, daß der Versicherungsvertrag bei Veräußerung des versicherten Fahrzeuges erlischt. Eine Lücke im Versicherungsschutz darf dadurch nicht eintreten.

Zu § 20:

Diese Bestimmung entspricht dem geltenden § 63 Abs. 5 zweiter Satz KFG 1967.

Zu § 21:

Die Erstellung einer gesonderten Erfolgsrechnung für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist bereits derzeit durch die Verordnung BGBl. Nr. 463/1982 vorgesehen. Der Entwurf schafft dafür eine neue Rechtsgrundlage und regelt die wesentlichen Merkmale im Einklang mit der geltenden Rechtslage.

Zu den §§ 22 bis 25:

Die Regelungen über das direkte Klagerecht des Geschädigten gegen den Versicherer entsprechen inhaltlich vollkommen dem geltenden § 63 KFG 1967.

Zu den §§ 26 und 27:

Die Festsetzung der Versicherungspflicht erfordert flankierende Maßnahmen für den Fall, daß ein Fahrzeugbesitzer keinen Versicherungsschutz findet. Bereits derzeit besteht für diesen Zweck der sogenannte „Pool für notleidende Risiken“. Der Entwurf schafft für eine solche Einrichtung die entsprechende Rechtsgrundlage. Die Versicherungsunternehmen sollen im Interesse der Solidaritätsgemeinschaft der Versicherten für diese zumeist außergewöhnlich hohen Risiken wahlweise einen Prämienzuschlag oder Schadenersatzbeiträge einheben können.

Zu den §§ 28 und 29:

Der Entwurf sieht die Einsetzung eines Ausschusses für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zur Beratung des Bundesministers bei bestimmten Angelegenheiten der Vollziehung des Gesetzes vor. Dadurch soll der in bestimmten Einrichtungen konzentrierte Sachverstand für die näheren Regelungen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nutzbar gemacht werden. Dem Ausschuss kommt insgesamt eine bloß beratende Funktion zu; die Entscheidung in der Vollziehung obliegt ausschließlich den zuständigen Bundesministern.

Zu den §§ 30 und 31:

Die Änderungen des KFG 1967 und der GGSt enthalten größtenteils Anpassungen, die sich zwangsläufig aus den vorangehenden Bestimmungen des Entwurfs ergeben.

Die sogenannte „Prämieninkassohilfe“ gemäß dem geltenden § 61 Abs. 3 KFG 1967 bewirkt eine im Verhältnis zu den damit verbundenen Vorteilen unangemessenen Aufwand bei den Zulassungs- und Sicherheitsbehörden und soll daher entfallen. Der Geschädigte ist im Fall des Prämienzahlungsverzuges

16

110 der Beilagen

ges durch § 158 c Abs. 1 VersVG ausreichend geschützt.

Die Neufassung des § 61 Abs. 1 und 2 KFG 1967 soll den Schriftverkehr zwischen Versicherungsunternehmen und Behörden auch durch Austausch von EDV-Datenträgern ermöglichen.

Zu § 32:

Die hier vorgesehene Änderung des Kartellgesetzes bewirkt, daß die Bestimmungen dieses Gesetzes

auf die Prämienbemessung in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in vollem Umfang und mit allen Konsequenzen anzuwenden sind. Diese Sonderstellung ist durch die im allgemeinen Teil der Erläuterungen dargestellte Eigentümlichkeit der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung begründet.

Zu den §§ 33 bis 38:

Diese Bestimmungen enthalten die erforderlichen Schluß- und Übergangsregelungen.