

BUNDESMINISTERIUM FÜR FINANZEN

GZ. 90 0142/25-V/12/87 1251

Entwurf eines Kraftfahrzeug-Haftpflicht-
versicherungsgesetzes 1987

Johannesgasse 14

Postfach 2

A-1015 Wien

Telefon 52 46 78 / Kl. 85

52 46 70 / Kl.

52 46 79 / Kl.

Durchwahl

Gesetzesentwurf	
Zl.	19-GE/19
Datum	6.4.1987
Verteilt	7. APR. 1987

Sachbearbeiter:

DR Dr. Baran

An

den Präsident des Nationalrates, das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Bundesministerium für öffentl. Wirtschaft und Verkehr, Sektion V, Bundesministerium für öffentl. Wirtschaft und Verkehr, alle übrigen Ressorts, die Präsidialabteilung 1, Präsidialabteilung 2, den Rechnungshof, die Volksanwaltschaft, das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie, Geschäftsführung des Fam.Pol.Beirates, die Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, das Amt der Burgenländischen, Kärntner, Niederösterreichischen, Oberösterreichischen, Salzburger, Steiermärkischen, Tiroler, Vorarlberger Landesregierung, die Wiener Landesregierung (Stadtssenat), den österreichischen Städtebund, österreichischen Gemeindebund, österreichischen Gewerkschaftsbund, die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs, den österreichischen Arbeiterkammertag, österreichischen Landarbeiterkammertag, die Kammer für Arbeiter und Angestellte in der Land- und Forstwirtschaft in Niederösterreich, Vereinigung österreichischer Industrieller, Kammer der Wirtschaftstrehändler, österreichische Notariatskammer, österreichische Apothekerkammer, österreichische Ärztekammer, den österreichischen Rechtsanwaltskammertag, die Bundes-Ingenieurkammer, den Zentralausschuß für die sonstigen Bediensteten beim Bundesministerium für Finanzen, österreichischen Gewerkschaftsbund Gewerkschaft der öffentl. Bediensteten, Bundessektion Finanz, Zentralausschuß für die Bediensteten des Zollwachdienstes beim Bundesministerium für Finanzen, österreichischen Gewerkschaftsbund Gewerkschaft der öffentl. Bediensteten, Bundessektion Zollwache, die Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe Österreichs, Rektorenkonferenz, den Verband der Akademikerinnen Österreichs, die Vereinigung der Finanzakademiker Österreichs, das Sekretariat der österreichischen Bischofskonferenz, die österreichische Bundessportorganisation, Oesterreichische Nationalbank, das Institut für Finanzrecht an der Universität Wien, an der WU-Wien, an der Universität Graz, den österreichischen Bundesfeuerwehrverband, österreichischen Gewerbeverein, Handelsverband, Hauptverband der Land- und Forstwirtschaftsbetriebe Österreichs, das Österreichische Norminstitut, Büro des Datenschutzrates und der Datenschutzkommission, die österreichische Bankwissenschaftliche Gesellschaft, den ÖAMTC, ARBÖ, österreichischen Rat für Wissenschaft und Forschung, die Zentralstelle österreichischer Landesjagdverbände, österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre, den Verband Reisender Kaufleute Österreichs, österreichischen ARGE für Rehabilitation, das Wirtschaftsforum der Führungskräfte, den Verband der Elektrizitätswerke Österreichs.

- 2 -

Das Bundesministerium für Finanzen beehrt sich, in der Anlage den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1987 - KHVG 1987) samt Vorblatt und Erläuterungen mit dem Ersuchen zu übermitteln, hiezu bis zum

5. Mai 1987

Stellung zu nehmen. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt eine Stellungnahme nicht eingelangt sein, darf angenommen werden, daß gegen den Entwurf keine Einwände bestehen.

1. April 1987

Für den Bundesminister:

Dr. Baran

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



Zu Z1. 90 0142/25-V/12/87

E n t w u r f

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

Der Nationalrat hat beschlossen:

ERSTES HAUPTSTÜCK: KRAFTFAHRZEUG-HAFTPFLICHTVERSICHERUNG

I. Abschnitt

Anwendungsbereich

P f l i c h t v e r s i c h e r u n g

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz ist auf Versicherungsverträge anzuwenden, die in Erfüllung der Versicherungspflicht gemäß § 59 Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes 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 Kraftfahrgesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl.Nr. 209/1979, in der jeweils geltenden Fassung (GGSt) abgeschlossen werden.

(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. Auf solche Versicherungsverträge sind der II., III. und VI. Abschnitt dieses Hauptstücks sowie § 21 anzuwenden.

(3) Die Prämien für die Versicherung gemäß Abs. 2 sind beim Zollamt zu entrichten. Dieses hat die Prämien entgegenzunehmen und die Polizze auszufolgen, die als Bestätigung der Prämienzahlung gilt.

(4) Der Bundesminister für Finanzen ist ermächtigt, für den Betrieb der Versicherung gemäß 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 (§ 22) zu ermitteln.

F r e i w i l l i g e V e r s i c h e r u n g

§ 2. (1) Der II. und IV. Abschnitt dieses Hauptstücks sind auch anzuwenden, soweit

1. sich der örtliche Geltungsbereich der Versicherung über das Bundesgebiet hinaus erstreckt,
2. Schadenereignisse erfaßt werden, die nicht auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eintreten,
3. höhere als die vorgeschriebenen Mindestversicherungssummen vereinbart werden (freiwillige Höherversicherung).

(2) In den Fällen des Abs. 1 Z 2 und 3 ist auch der VI. Abschnitt dieses Hauptstücks anzuwenden.

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

- 3 -

II. AbschnittVersicherungsbedingungen

V e r o r d n u n g s m ä ß i g e F e s t s e t z u n g

§ 3. (1) Die allgemeinen Versicherungsbedingungen sind mit Verordnung festzusetzen. Versicherungsverträge dürfen nur unter Zugrundelegung dieser allgemeinen Versicherungsbedingungen abgeschlossen werden.

(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.

I n h a l t d e r a l l g e m e i n e n V e r s i c h e -
r u n g s b e d i n g u n g e n

§ 4. (1) In den allgemeinen Versicherungsbedingungen müssen die in § 9 Abs. 1 des Versicherungsaufsichtsgesetzes, BGBl.Nr. 569/1978, in der jeweiligen Fassung (VAG) angeführten Gegenstände geregelt werden.

(2) Die Versicherung muß mindestens den in Art. 3 der dem Europäischen Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, BGBl.Nr. 236/1972, beigefügten Bestimmungen unter Berücksichtigung der hiezu von Österreich erklärten Vorbehalte festgesetzten Deckungsumfang aufweisen.

(3) Vom Versicherungsschutz dürfen nur Ansprüche ausgeschlossen werden, die unter Art. 4 der dem Europäischen Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge beigefügten Bestimmungen unter Berücksichtigung der hiezu von Österreich erklärten Vorbehalte fallen.

(4) Als Obliegenheiten dürfen festgesetzt werden

1. die in Art. 7 der dem Europäischen Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge beigefügten Bestimmungen angeführten Pflichten,
2. die im Versicherungsvertragsgesetz 1958 angeführten Pflichten des Versicherungsnehmers,
3. 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,
4. die Erfüllung der für die Einstufung nach dem Tarif maßgebenden Voraussetzungen,
5. 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.

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

(6) Soweit es dem Interesse an einem wirksamen Schutz der Versicherten und der geschädigten Dritten zu angemessenen Prämien entspricht, kann der Versicherungsschutz über den gesetzlich vorgeschriebenen Umfang hinaus erweitert und von der Festsetzung gesetzlich zulässiger Obliegenheiten abgesehen werden.

- 5 -

B e s o n d e r e V e r s i c h e r u n g s b e d i n g u n g e n

§ 5. (1) Für die Fälle, in denen sich der Versicherungsschutz über die Versicherungspflicht hinaus erstreckt (§ 2 Abs. 1), können besondere Versicherungsbedingungen festgesetzt werden. Für solche Bedingungen 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 Versicherungsbedingungen gemäß Abs. 1 anzuwenden.

F a h r z e u g e m i t a u s l ä n d i s c h e m K e n n z e i c h e n

§ 6. Für Versicherungsverträge, die für Kraftfahrzeuge oder Anhänger mit ausländischem Kennzeichen zum Nachweis einer Haftung gemäß § 62 Abs. 1 KFG 1967 abgeschlossen werden, sind mit Verordnung jene Abweichungen von den gemäß § 3 Abs. 1 festgesetzten allgemeinen Versicherungsbedingungen festzusetzen, die wegen der Eigenart dieser Versicherung erforderlich sind.

III. Abschnitt

Tarif

V e r s i c h e r u n g s s u m m e n

§ 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 Mio.S,
2. für alle anderen Kraftfahrzeuge und Anhänger, die nicht unter Abs. 2 oder 3 fallen, 10 Mio.S,
3. für Omnibusse mit mehr als 19 Plätzen und für Omnibusanhänger mit mehr als zehn Plätzen für je weitere angefangene fünf Plätze 5 Mio.S.

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

(3) 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 Mio.S,
2. für die Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen 24 Mio.S,
3. für Schäden an Sachen insgesamt 24 Mio.S,
4. für Vermögensschäden, die nicht Personen- oder Sachschäden sind, 120.000 S.

(4) Die in Abs. 1 angeführten Summen umfassen Personen- und Sachschäden sowie bis zum Höchstbetrag von 120.000 S Vermögensschäden, die nicht Personen- oder Sachschäden sind.

(5) Mit Verordnung können dem Tarif höhere als die in Abs. 1 bis 4 festgesetzten Summen zugrunde gelegt werden, soweit dies dem Interesse an einem wirksamen Schutz der Versicherten und der geschädigten Dritten zu angemessenen Prämien entspricht.

V e r o r d n u n g s m ä ß i g e F e s t s e t z u n g

§ 8. (1) Der Aufbau des Tarifes (§ 9) und die allgemeinen Bestimmungen über Schadenersatzbeiträge (§ 10) sind mit Verordnung festzusetzen.

- 7 -

(2) Mit Verordnung können ferner eine Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf (§ 11) und Prämiennachlässe bei Anspruchsverzicht (§ 12) festgesetzt werden.

(3) Von gemäß Abs. 1 und 2 festgesetzten Bestimmungen darf nicht abgewichen werden.

A u f b a u d e s T a r i f e s

§ 9. (1) Der Tarif ist nach Art und Verwendungsbestimmung der Fahrzeuge zu gliedern, wobei auf die unterschiedliche vom Versicherer getragene Gefahr Bedacht zu nehmen ist.

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

1. Krafträder (§ 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 25a 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.

S c h a d e n e r s a t z b e i t r a g

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

(2) Mit Verordnung ist insbesondere das Entstehen und die Fälligkeit der Verpflichtung zu Schadenersatzbeiträgen zu regeln.

(3) Auf den Schadenersatzbeitrag sind die §§ 38 und 39 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 sinngemäß anzuwenden. Der Schadenersatzbeitrag ist Versicherungsentgelt im Sinn des Versicherungssteuergesetzes 1953, BGBl.Nr. 133, in der jeweils geltenden Fassung. Er ist im Jahresabschluß des Versicherungsunternehmens als Prämie auszuweisen.

P r ä m i e n b e m e s s u n g n a c h d e m S c h a d e n v e r l a u f

§ 11. (1) Unter Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf ist die Veränderung der Prämie unter Bedachtnahme auf Entschädigungs-

leistungen zu verstehen, die der Versicherer aus dem Versicherungsvertrag erbracht hat oder zu erbringen hat.

(2) Eine Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf kann festgesetzt werden, sofern dies dazu dient, die Interessen der Versicherungsnehmer untereinander an einem wirksamen Versicherungsschutz zu angemessenen Prämien auszugleichen.

(3) Durch Verordnung ist zu bestimmen, wie sich die Prämie unter Bedachtnahme auf Entschädigungsleistungen, die der Versicherer zu seinen Lasten erbracht oder für die er eine Rückstellung gebildet hat, verändert.

P r ä m i e n n a c h l a ß b e i A n s p r u c h s v e r -
z i c h t

§ 12. (1) Für den Fall, daß der Versicherungsnehmer in einem Versicherungsvertrag gemäß § 1 Abs. 1 oder 2 auf bestimmte Ersatzansprüche verzichtet, die ihm als geschädigtem Dritten gegen den Versicherer zustehen, kann im Hinblick auf die Verminderung der von den Versicherungsunternehmen insgesamt getragenen Gefahr ein Nachlaß von der Prämie festgesetzt werden.

(2) Als Verzicht gemäß Abs. 1 kommen insbesondere der Verzicht auf den Ersatz von Mietwagenkosten oder von Reparaturkosten, sofern nicht die Rechnung einer befugten Reparaturwerkstätte vorliegt, in Betracht, wenn der Versicherungsnehmer Schadenersatzansprüche wegen der Beschädigung eines Fahrzeuges gegen einen durch eine Versicherung gemäß § 1 Versicherten hat.

(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.

U n t e r n e h m e n s t a r i f

§ 13. (1) Die Versicherungsunternehmen müssen für alle Kraftfahrzeuge und Anhänger innerhalb des gemäß § 9 vorgeschriebenen Tarifaufbaus Prämienbeträge in Form von Jahresprämien festsetzen.

(2) Die Tarife können Schadenersatzbeiträge (§ 10) 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.

(3) Die Tarife können außer in den verordnungsmäßig festgesetzten Fällen (§§ 11 und 12) eine Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf oder Prämiennachlässe bei Anspruchsverzicht vorsehen, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen (§§ 11 Abs. 2 und 12 Abs. 1) vorliegen. § 12 Abs. 3 ist zu beachten.

(4) Außer den Jahresprämien dürfen unter sachlich begründeten Voraussetzungen und im sachlich begründeten Ausmaß vorgesehen werden:

1. die Entrichtung der Prämie in Teilbeträgen einschließlich hiefür vorgeschriebener Zuschläge (unterjährig Zahlungsweise),
2. der Abschluß von Versicherungen mit kürzerer als einjähriger Laufzeit und das Verhältnis der Prämien hiefür zur Jahresprämie (Kurztarif),

- 11 -

3. eine gesonderte Abgeltung der Ausfertigung der Polizze und von Polizzennachträgen sowie von Kosten, die dem Versicherer bei der Einhebung der Prämie erwachsen (Nebenleistungen).

(5) Neben den gemäß § 9 vorgesehenen Merkmalen können weitere Unterscheidungsmerkmale für die Prämienbemessung vorgesehen werden, 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 verordnungsmäßig eine Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf festgesetzt ist (§ 11 Abs. 2), dürfen keine anderen Unterscheidungsmerkmale als nach Art und Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges vorgesehen werden.

A n w e n d u n g , A u f l e g u n g u n d V o r l a g e d e s U n t e r n e h m e n s t a r i f s

§ 14. (1) Der Zeitpunkt, von dem an ein Unternehmenstarif oder eine Änderung des Unternehmenstarifs angewendet wird, bildet einen Bestandteil des Unternehmenstarifs.

(2) Die Versicherungsunternehmen haben ihren Unternehmenstarif 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.

K a r t e l l e

§ 15. (1) Kartelle von Versicherungsunternehmen (§ 5 Abs. 1 Z 4 des Kartellgesetzes, BGBl.Nr. 460/1972, in der jeweils

geltenden Fassung), die Prämienbeträge des Unternehmenstarifes betreffen, sind unzulässig.

(2) Eine gemäß Abs. 1 unzulässige Vereinbarung zwischen Versicherungsunternehmen ist ungültig. Dies ist, wenn sie der Versicherungsaufsichtsbehörde zur Kenntnis gelangt, von dieser von Amts wegen, sonst auf Grund eines Antrags festzustellen. Zu einem solchen Antrag sind nur die in § 5 Abs. 3 Z 1 des Kartellgesetzes angeführten Einrichtungen und jedes Versicherungsunternehmen, das die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung betreiben darf, berechtigt.

(3) Die in Abs. 2 genannten Personen sind berechtigt, einen Antrag auf Erlassung einer Anordnung gemäß § 104 Abs. 1 VAG zu stellen, die sich gegen eine gemäß Abs. 1 unzulässige Verhaltensform richtet.

(4) Wer eine gemäß Abs. 1 unzulässige Vereinbarung abschließt oder sich sonst in einer nach dieser Bestimmung unzulässigen Weise verhält, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Versicherungsaufsichtsbehörde mit einer Geldstrafe bis 500 000 S zu bestrafen.

(5) Soweit es im Interesse der Versicherten und der geschädigten Dritten an einem wirksamen Versicherungsschutz zu angemessenen Prämien erforderlich ist, kann der Bundesminister für Finanzen durch Verordnung Höchstprämien festsetzen.

V e r b i n d l i c h k e i t d e s T a r i f s

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

- 13 -

(2) Als Minderung des Versicherungsentgelts gilt jede in der hierauf gerichteten Absicht erfolgte unmittelbare oder mittelbare geldwerte Zuwendung, welcher Art auch immer, an den Versicherungsnehmer sowie jede in dieser Absicht erfolgte Herabsetzung anderer Leistungsverpflichtungen des Versicherungsnehmers.

F a h r z e u g e m i t a u s l ä n d i s c h e m
K e n n z e i c h e n

§ 17. (1) Für Versicherungsverträge, die für Kraftfahrzeuge oder Anhänger mit ausländischem Kennzeichen zum Nachweis einer Haftung gemäß § 62 Abs. 1 KFG 1967 abgeschlossen werden, ist mit Verordnung eine der Eigenart dieser Versicherung entsprechende, gegenüber § 9 vereinfachte Gliederung des Tarifs festzusetzen.

(2) Die Prämie kann nach der Laufzeit des Vertrages unterschiedlich festgesetzt werden. Darüber hinaus sind Abweichungen von der gemäß Abs. 1 festgesetzten Gliederung unzulässig. Die Prämien müssen einheitlich sein. Die §§ 13 und 15 sind nicht anzuwenden.

IV. Abschnitt

Sonstige Bestimmungen über den Versicherungsvertrag

L a u f z e i t ; K ü n d i g u n g

§ 18. (1) Die Versicherungsverträge dürfen nicht mit einer längeren als fünfjährigen Laufzeit abgeschlossen werden. Ist eine längere Laufzeit vereinbart worden, so gilt der Vertrag als auf fünf Jahre abgeschlossen.

(2) Wird ein neuer Unternehmenstarif eingeführt oder der bestehende Unternehmenstarif geändert, so sind die Versicherungsnehmer, deren Verträge betroffen sind, berechtigt, den Versicherungsvertrag innerhalb von drei Monaten nach dem gemäß § 14 Abs. 1 festgesetzten Zeitpunkt zu kündigen. Die Kündigung wird wirksam, sobald der Versicherungsschutz auf Grund eines neuen für das versicherte Fahrzeug abgeschlossenen Versicherungsvertrages begonnen hat. Der Versicherungsnehmer darf nicht schlechter gestellt werden als bei dauerndem Wegfall des versicherten Interesses.

W i r k u n g a u f b e s t e h e n d e V e r t r ä g e

§ 19. (1) Neue Versicherungsbedingungen und Tarife sowie deren Änderungen wirken auch auf bestehende Versicherungsverträge.

(2) Für die Wirkung auf bestehende Versicherungsverträge ist folgender Zeitpunkt maßgebend:

1. bei Verordnungen das Inkrafttreten,
2. bei besonderen Versicherungsbedingungen der gemäß § 5 zweiter Satz angegebene Zeitpunkt,
3. beim Unternehmenstarif der gemäß § 14 Abs. 1 festgesetzte Zeitpunkt.

(3) In der freiwilligen Höherversicherung (§ 2 Abs. 1 Z 3) verändert sich die Mehrprämie im gleichen 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 Kenntnis erlangt hat, mit Wirkung zum Zeitpunkt der Erhöhung gekündigt werden.

- 15 -

W e g f a l l d e s v e r s i c h e r t e n I n t e r -
e s s e s ; V e r ä u ß e r u n g

§ 20. (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 oder der Versicherungsschutz auf Grund eines vom Erwerber abgeschlossenen Versicherungsvertrages begonnen hat. Die Bestimmungen des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 über die Veräußerung der versicherten Sache sind nicht anzuwenden.

F o r d e r u n g s ü b e r g a n g

§ 21. 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

G e s o n d e r t e E r f o l g s r e c h n u n g

§ 22. (1) Für die Versicherung 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 Versicherung 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 Versicherung gemäß § 1 Abs. 1 nicht unmittelbar zugerechnet werden können, sind sie nach einem betriebswirtschaftlich begründeten Verfahren anteilig zuzuordnen.

(3) Erfolgsüberträge zwischen Abteilungen eines Versicherungsunternehmens, Zuweisungen an Rücklagen und Auflösungen von Rücklagen sowie die Ergebnisse der abgegebenen Rückversicherung sind nicht zu berücksichtigen.

(4) § 83 Abs. 2 Z 1 lit. d VAG bleibt unberührt.

VI. Abschnitt

Direktes Klagerecht

A n s p r u c h s b e r e c h t i g u n g

§ 23. (1) Der geschädigte Dritte kann den ihm zustehenden, durch eine Versicherung gemäß § 1 gedeckten Schadenersatzanspruch im Rahmen des betreffenden Versicherungsvertrages auch gegen den

- 17 -

Versicherer geltend machen. Der Versicherer und der ersatzpflichtige Versicherte haften als Gesamtschuldner.

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

V e r j ä h r u n g

§ 24. (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, tritt jedoch jedenfalls zehn Jahre nach dem Schadenereignis ein.

(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 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.

U r t e i l s w i r k u n g

§ 25. Soweit durch rechtskräftiges Urteil ein Schadenersatzanspruch des geschädigten Dritten aberkannt wird, wirkt das Urteil, wenn es zwischen dem geschädigten Dritten und dem Versiche-

rer ergeht, auch zugunsten des Versicherten; wenn es zwischen dem geschädigten Dritten und dem Versicherten ergeht, wirkt es auch zugunsten des Versicherers.

P f l i c h t e n d e s g e s c h ä d i g t e n
D r i t t e n

§ 26. (1) Der geschädigte Dritte, der seinen Schadenersatzanspruch gegen den ersatzpflichtigen Versicherten oder gegen den Versicherer geltend machen will, hat diesem das Schadenereignis 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 gerichtlich 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.

- 19 -

(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

A n s p r u c h s b e r e c h t i g u n g

§ 27. (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 Halters 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.

(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 Versicherungspflicht

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

P r ä m i e n b e m e s s u n g

§ 28. (1) Für einen Versicherungsvertrag gemäß § 27 kann entweder

1. ein Zuschlag zu der sich aus dem Unternehmenstarif ergebenden Prämie von höchstens 50 vH oder
2. unbeschadet eines gemäß § 13 Abs. 2 vorgesehenen Schadenersatzbeitrages ein Schadenersatzbeitrag vorgesehen werden, der für ein Versicherungsjahr das Ausmaß der Jahresprämie nicht übersteigen darf.

(2) § 16 ist nach Maßgabe des Abs. 1 nicht anzuwenden. Auf den Schadenersatzbeitrag gemäß Abs. 1 Z 2 ist § 10 Abs. 3 anzuwenden.

VIII. Abschnitt

Ausschuß für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Z u s a m m e n s e t z u n g

§ 29. (1) Zur Beratung des Bundesministers für Finanzen bei der Vollziehung 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 Versicherungsunter-

nehmungen, 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.

V e r f a h r e n

§ 30. (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: ANDERUNGEN DES KFG 1967 UND DES GGST

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

1. Im § 43 Abs. 4 lit. d entfällt der Klammerausdruck " (§ 59 Abs. 3)".

2. Im § 44 Abs. 1 entfällt die lit. b.

3. Im § 59 Abs. 2 dritter Satz entfallen die Worte "dem nach § 60 Abs. 2 festgesetzten Tarif zugrunde liegenden".

4. Im § 59 entfallen die Abs. 3 und 5.

5. §§ 59 a und 60 entfallen.

6. Im § 61 lauten die Abs. 1 und 2:

"(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,

- 23 -

- 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."

7. Im § 61 entfällt der Abs. 3.

8. Im § 62 Abs. 1 erster Satz entfallen die Worte "im Umfang der §§ 59 und 60".

9. Im § 62 Abs. 2 zweiter Satz entfällt das Zitat "nach Abs. 3".

10. Im § 62 entfallen die Abs. 3 bis 6.

11. § 63 entfällt.

12. Im § 136 lautet der Abs. 2:

"(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."

13. Im § 136 entfällt der Abs. 3.

§ 32. Das Bundesgesetz vom 23. Februar 1979, BGBl. 209, über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und über eine Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (GGSt) wird geändert wie folgt:

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

2. Im § 16 entfällt der Abs. 2.

3. Im § 16 lautet der Abs. 3:

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

4. Im § 46 lauten die Abs. 1 und 2:

"(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. Im § 46 entfällt der Abs. 3.

DRITTES HAUPTSTÜCK: SCHLUSS- UND ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

I n k r a f t t r e t e n

§ 33. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Juli 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 30. Juni 1987 beginnt.

B e s t e h e n d e V o r s c h r i f t e n

§ 34. (1) Durch das Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bleiben unberührt:

1. die Verordnung des Bundesministers für Finanzen vom 11. November 1985, BGBl.Nr. 492, über die Festsetzung von allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeug Haftpflichtversicherung, soweit ihr nicht Bestimmungen dieses Bundesgesetzes entgegenstehen;
2. die Verordnung des Bundesministers für Finanzen vom 12. Jänner 1976, BGBl.Nr. 63, über die Festsetzung eines Tarifes für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in der Fassung der Verordnungen BGBl.Nr. 380/1977, BGBl.Nr. 683/1977, BGBl.Nr. 198/1980, BGBl.Nr. 606/1980,

- BGBI.Nr. 577/1981, BGBI.Nr. 364/1982, BGBI.Nr. 348/1983, BGBI.Nr. 529/1984 und BGBI.Nr. 264/1986, soweit dem nicht Bestimmungen dieses Bundesgesetzes entgegenstehen, und mit Ausnahme der lit. a bis d, f, h, i und j Abs. 1 erster Satz der Vorbemerkungen sowie der Prämienbeträge und der Sätze von Prämienbeträgen;
3. die Verordnung des Bundesministers für Finanzen vom 13. Oktober 1983, BGBI.Nr. 508, über die Grenzversicherung mit Ausnahme der Prämienbeträge gemäß Art. II Abs. 1;
 4. die Verordnung des Bundesministers für Finanzen vom 3. September 1982, BGBI.Nr. 463, über die Erstellung einer gesonderten Erfolgsrechnung für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung.

(2) Soweit in den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (AKHB 1985) auf durch dieses Bundesgesetz aufgehobene Bestimmungen des KFG 1967 verwiesen wird, bleiben diese unberührt. Auf die Versicherungssummen gemäß § 7 ist § 4 Abs. 1 AKHB 1985 anzuwenden. § 4 Abs. 2 erster bis dritter Satz AKHB 1985 ist nicht anzuwenden.

B e s t e h e n d e r T a r i f

§ 35. (1) Solange nicht ein neuer Tarif oder eine Änderung des Tarifs gemäß § 14 Abs. 1 angewendet wird, ist der unmittelbar vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes geltende Tarif weiter anzuwenden. § 16 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 § 12 erfolgt ist.

B e s t e h e n d e V e r t r ä g e

§ 36. (1) Die §§ 18 Abs. 2, 19 bis 21 und 23 bis 26 gelten auch für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehende Versicherungsverträge.

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

(3) Vereinbarungen, wonach von dem unmittelbar vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes geltenden Tarif abgewichen wird, verlieren mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes ihre Wirksamkeit.

A u s s c h u ß

§ 37. Der Ausschuß für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (§ 29) 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.

V o l l z i e h u n g

§ 38. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut:

1. hinsichtlich des § 2 Abs. 2 und 3, des § 3 Abs. 2, des § 10 Abs. 3 erster Satz, des § 18 Abs. 1 und Abs. 2 zweiter Satz, der §§ 19 bis 21, des § 22 Abs. 1 zweiter Satz, soweit Bestimmungen betroffen sind, mit deren Vollziehung der Bundesminister für Justiz betraut ist,

- der §§ 23 bis 26, des § 27 Abs. 1 und Abs. 3 in Verbindung mit Abs. 1 und des § 36 der Bundesminister für Justiz;
2. hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Bundesminister für Finanzen, und zwar
- a) hinsichtlich des § 3 Abs. 1 erster Satz, der §§ 4 und 6, des § 7 Abs. 5 des § 8 Abs. 1 und 2, des § 9, des § 10 Abs. 1, des § 15 Abs. 5 und des § 17 Abs. 1 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr;
- b) hinsichtlich des § 3 Abs. 1 erster Satz und der §§ 4 und 6 auch des Bundesministers für Justiz.

V o r b l a t t

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 nach § 15 Abs. 5 zu einem vermehrten Personalbedarf der Versicherungsaufsichtsbehörde führt, kann derzeit noch nicht verlässlich beurteilt werden.

E r l ä u t e r u n g e n

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 1929 Versicherungspflicht. Die geltenden gesetzlichen Grundlagen für diese Pflichtversicherung sind die §§ 59 bis 63 des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl.Nr. 267, in der Fassung der 6. KFG-Novelle, BGBl.Nr. 362/1982, und § 16 des Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und über eine Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl.Nr. 209/1979. Aus rechts-systematischen, ordnungs- und wirtschaftspolitischen Gründen ist es angebracht, diese mit Abstand wichtigste Sparte in der Schaden- und Unfallversicherung geschlossen in einem eigenen Bundesgesetz zu regeln, wie es z.B. auch in der Bundesrepublik Deutschland der Fall ist. 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. 9 B-VG ("Kraftfahrwesen") und Art. 10 Abs. 1 Z. 11 B-VG ("Vertragsversicherungswesen"). Nach der Anlage zu § 2, Teil 2, lit. D, Z 3 des Bundesministerien-gesetzes 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.

Eine teilweise inhaltliche Neuordnung der Materie ist aus den im folgenden dargestellten Gründen geboten:

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 ca. 18 % der Gesamtprämien aller Versicherungsunternehmen aus, bei den die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung betreibenden Versicherungsunternehmen zumeist wesentlich mehr. Das zeigt, welche Bedeutung die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung innerhalb des Gesamtgeschäftes der Versicherungsunternehmen hat. Die Ergebnisse dieses Versicherungszweiges beeinflussen daher die Kapitalbildung wesentlich.

Die durch die VAG-Novelle geschaffene Zwangslage 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. Diese Rechtslage bürdet der Behörde die Verantwortung für wesentliche unternehmerische Entscheidungen in einem privatwirtschaftlich organisierten Wirtschaftszweig auf.

Das 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 Pflichtversicherung und Massenge-

schäft 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 diesen wirkt der erste prämienerhöhend, der zweite prämiensenkend.

a) Da es sich um eine Pflichtversicherung handelt, 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 sonstige Selbständige, die in der Lage sind, allein oder in Vertretungskörpern organisiert, den Versicherungsunternehmen auf dem Markt ebenbürtig gegenüberzutreten.

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. Das gilt vor allem für jüngere Menschen, die zum ersten Mal ein Kraftfahrzeug erwerben. 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-Haftpflichtversicherung zu lösen sind, z.B. die Prämiensuffizienz oder die anteilige Zuordnung nicht unmittelbar zurechenbarer Kosten, sind zwar allgemeine Probleme, nehmen aber in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung schärfere Akzente an.

4. Im Entwurf soll der besonderen Empfindlichkeit der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gegenüber marktstörenden Momenten durch folgende Instrumente Rechnung getragen werden:

a) Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung wird besonderen, an das Kartellrecht anknüpfenden Regelungen gegen Wettbewerbsbeschränkungen unterworfen (§ 15). 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 kartellrechtsähnlichen Regelung, um das Funktionieren des Marktes zu sichern.

b) Die den Versicherungsnehmern eingeräumte Möglichkeit, den Versicherungsvertrag bei jeder Prämienerrhöhung zu kündigen (§ 18 Abs. 2), bildet ein starkes Druckmittel gegen ungerechtfertigte Prämienerrhöhungen; sie soll eine stabilisierende Wirkung auf das Prämienniveau ausüben.

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 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 hierbei stehen der Versicherungsaufsichtsbehörde die allgemeinen aufsichtsrechtlichen Mittel der §§ 104 ff VAG zur 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 festsetzen. Hierbei sollen sie keiner institutionellen vorbeugenden Beeinflussung durch die Versicherungsaufsichtsbehörde unterliegen. Es ist das vorrangige Anliegen des Entwurfs, dem Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Kräfte eines gesunden Wettbewerbes 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 ca. 11 Mrd.S Prämien und Leistungen ist die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung volkswirtschaftlich bedeutend. Es muß daher vom Gesetzgeber wirksam vorgesorgt werden, Kapitalfehlleitungen und Verluste zu verhindern. Daher muß auch 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 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 auch ungerechtfertigt hoher Kosten sein. Umgekehrt darf die berechtignte 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. 3 des Entwurfs enthalten.

Abs. 2 bis 4 enthält die wesentlichen gesetzlichen Regelungen für die Versicherung zum Nachweis einer Haftung für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, wenn ein solcher Nachweis nicht durch eine Grüne Versicherungskarte erbracht wird oder bereits aufgrund des Kennzeichens als erbracht gilt (Grenzversicherung). Die Bestimmungen entsprechen weitgehend dem 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. Von der Anwendung der § 18 bis 20 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 Schadenereignisse ausgedehnt, die nicht auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eintreten, obwohl diese aufgrund

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 Z 1 kommt wegen mangels Anwendbarkeit des § 158 f VersVG die Anwendung des § 21 allerdings nicht in Betracht.

Im Fall des Abs. 1 Z 2 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 § 21 kommt allerdings nicht in Betracht. § 19 Abs. 3 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 zwischenstaatlich verbindlichen Vorschriften des Europäischen Übereinkommens und andererseits die Einheitlichkeit des Vertragsinhalts zu gewährleisten, die erst eine Vergleichbarkeit der Unternehmens- tarife und damit das Funktionieren des Marktes ermöglicht.

Die Versicherungsunternehmen sind aufsichtsrechtlich verpflichtet, sich an die verordnungsmäßig 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 Verordnungsermächtigung. Hierbei wird im wesentlichen auf Bestimmungen in anderen Rechtsvorschriften (VAG, Europäisches Übereinkommen, Versicherungsvertragsgesetz, straßenverkehrs- und kraftfahrrechtliche Vorschriften) hingewiesen. Abs. 5 entspricht dem geltenden § 60 Abs. 2 Z 1 KFG 1967. Abs. 6 enthält die gesetzliche Determinierung für die Entscheidung des Ordnungsgebers, vom gesetzlich zulässigen Vertragsinhalt zum Vorteil der Versicherten abzuweichen (z.B. Verzicht auf den Ausschluß der Ansprüche von Angehörigen des Versicherungsnehmers).

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 verordnungsmäßig festgesetzten Bedingungen aufsichtsrechtlich verbindlich und den Versicherungsnehmern zur Kenntnis zu bringen sein.

Zu § 6:

Für die Grenzversicherung kann sich aus ihrer Eigenart die Notwendigkeit zur Festsetzung abweichender allgemeiner Versicherungsbedingungen ergeben. Die Bestimmung entspricht dem geltenden § 62 Abs. 5 KFG 1967.

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 Verordnungsgebers, höhere Versicherungssummen vorzuschreiben. Hievon wurde im lit. i der Vorbemerkungen zum Tarif für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung 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:

Diese Bestimmung setzt fest, welche Gegenstände des Tarifs nach wie vor einer verordnungsmäßigen Regelung überlassen werden. Diese verordnungsmäßige Regelung ist wie bei den allgemeinen Versicherungsbedingungen erforderlich, um die Einheitlichkeit der Tarifstruktur zu wahren und damit die Vergleichbarkeit der Unternehmenstarife herzustellen, von der die Markttransparenz abhängt. Die verordnungsmäßigen Tarifbestimmungen sind aufsichtsrechtlich verbindlich.

Zu § 9:

Zentraler Gegenstand der verordnungsmäßigen 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 § 10:

Durch Verordnung sind die allgemeinen Bestimmungen über Schadenersatzbeiträge zu regeln. Inwiefern tatsächlich Schadenersatzbeiträge eingehoben werden, bestimmt gemäß § 13 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 § 6o Abs. 4 KFG 1967. Die Behandlung als Prämie in abgabenrechtlicher und rechnungslegungsmäßiger Hinsicht entspricht der bestehenden Praxis.

Zu § 11:

Auch über die Prämienbemessung (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. Der Unternehmenstarif kann das Bonus-Malus-System auf weitere Fahrzeugarten ausdehnen.

Zu § 12:

Nach dem Vorbild des bereits bestehenden "Spalttarifes" 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 gewerberechtlichen, verkehrspolitischen und abgabenrechtlichen Interessen entgegenkommen.

Wie beim Bonus-Malus-System sollen Verzichtstatbestände ordnungsmäßig vorgeschrieben und darüber hinaus im Unternehmenstarif vorgesehen werden können.

Zu § 13:

Abs. 1 enthält die Kernaussage 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 aufsichtsbehördlichen Kontrolle nach dem VAG. Das bedeutet, daß insbesondere der Gleichbehandlungsgrundsatz gemäß § 104 Abs. 3 VAG befolgt werden muß.

Die Abs. 2 und 3 enthalten die Bestimmungen über die Regelungen einer Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf und eines Prämiennachlasses bei Anspruchsverzicht im Unternehmenstarif (siehe Erläuterungen zu den §§ 11 und 12).

Abs. 4 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 verordnungsmäßig vorgeschrieben ist, soll es allerdings bei Differenzierungsmerkmalen nach Art und Verwendung des Fahrzeuges sein Bewenden haben. Es wird vorausgesetzt, daß Unterschiede im Schadenverlauf auf Grund anderer Merkmale, z.B. Ort der Zulassung des Fahrzeuges (Regionaltarif) oder Lebensalter des Lenkers, durch das Bonus-Malus-System ausreichend erfaßt werden.

Zu § 14:

Im Hinblick auf die Auswirkungen der Tarifänderungen auf bestehende Verträge (§ 19) ist es notwendig, daß der Zeitpunkt einer Änderung eindeutig feststeht. Er muß daher einen Bestandteil des Unternehmenstarifs bilden.

Durch die Möglichkeit einer Einsichtnahme jedes Interessenten in den Unternehmenstarif wird gewährleistet, daß sich die Versicherungsnehmer über den Tarif jedes Versicherungsunternehmens informieren können. Dies erleichtert ihnen im Zusammenhalt mit der Kündigungsmöglichkeit bei Prämienenerhöhungen (§ 18 Abs. 2) die Wahrnehmung ihrer Interessen.

Zu § 15:

Die im allgemeinen Teil der Erläuterungen dargestellten Besonderheiten des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgeschäftes

machen es erforderlich, eine Ausnützung der Marktmacht der Versicherer durch Festsetzung ungerechtfertigt hoher Prämien zu verhindern. Diese werden vorausgesetzt, wenn die Versicherungsunternehmen ein Kartell zur Prämienbemessung bilden.

Ein solches Kartell wird zwar nicht dem Kartellgesetz, aber einer besonderen versicherungsaufsichtsrechtlichen Regelung unterworfen. Es ist sowohl aufsichtsrechtlich unzulässig als auch zivilrechtlich ungültig. Die Versicherungsaufsichtsbehörde hat einerseits aufsichtsrechtlich die Ergebnisse zu beseitigen, die aus dem Kartell entstanden sind, andererseits die zivilrechtliche Ungültigkeit des Kartells festzustellen. In beiden Fällen sind die in § 5 Abs. 3 Z 1 Kartellgesetz angeführten Einrichtungen und jedes Versicherungsunternehmen antragsberechtigt und genießen Parteistellung. Überdies werden Kartelle zur Prämienbemessung unter Strafe gestellt.

Reichen alle Vorkehrungen zu einer marktgerechten Prämienfestsetzung nicht aus, um eine Stabilisierung der Prämien auf unangemessen hohem Niveau zu verhindern, so können durch Verordnung Höchstprämien festgesetzt werden. Diese Höchstprämien bedeuten keine behördliche Prämienfestsetzung. Sie bewirken nur, daß dem Unternehmenstarif bestimmte Schranken gesetzt sind.

Zu § 16:

Da die ordnungsmäßige 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 § 17:

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

Zu § 18:

Die mögliche Auswahl zwischen unterschiedlichen Unternehmenstarifen ist nur sinnvoll, wenn dem Versicherungsnehmer der

Wechsel des Versicherers erleichtert wird. Hiezu dienen die beiden in dieser Bestimmung vorgesehenen Einrichtungen.

Die Laufzeit der Versicherungsverträge wird mit zivilrechtlicher Wirkung auf 5 Jahre beschränkt. Dies ist auch im Hinblick auf die durchschnittliche Verweildauer eines Fahrzeuges bei einem Halter gerechtfertigt.

Ferner wird den Versicherungsnehmern das Recht auf Kündigung des Vertrages eingeräumt, wenn sich der Unternehmenstarif ändert. Für die Ausübung dieses Kündigungsrechts ist eine Frist von 3 Monaten nach Wirksamkeitsbeginn der Änderung vorgesehen, damit sich der Versicherungsnehmer den für seine Entscheidungsbildung erforderlichen Überblick über die Marktverhältnisse verschaffen kann. Eine Lücke im Versicherungsschutz darf durch die Kündigung nicht eintreten.

Zu § 19:

Die Auswirkung von Änderungen der Versicherungsbedingungen und des Tarifes 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 § 20:

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

Bei Veräußerung des versicherten Fahrzeuges 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 Rechtsüberzeugungen 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 § 21:

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

Zu § 22:

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 §§ 23 bis 26:

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

Zu den §§ 27 und 28:

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 für diese zumeist außergewöhnlich hohen Risiken wahlweise einen Prämienzuschlag oder Schadenersatzbeiträge einheben können.

Zu den §§ 29 und 30:

Der Entwurf sieht die Einsetzung eines Ausschusses für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zur Beratung des Bundesministers bei der Vollziehung des Gesetzes vor. Dadurch soll der in bestimmten Einrichtungen konzentrierte Sachverstand für die näheren Regelungen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nutzbar gemacht werden. Der Ausschuß kann den Bundesminister für Finanzen z.B. in der Frage beraten, ob eine Verordnung gemäß § 15 Abs. 5 zu erlassen ist.

Zu den § 31 und 32:

Die Änderungen des KFG 1967 und des 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 einen 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 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 den §§ 33 bis 38:

Diese Bestimmungen enthalten die erforderlichen Schluß- und Übergangsregelungen.

Die Aufrechterhaltung der geltenden Verordnungen gemäß § 34 Abs. 1 soll nur sicherstellen, daß keine Regelungslücke eintritt, wenn neue Verordnungen nicht rechtzeitig erlassen werden können. Von besonderer Bedeutung ist die Anwendung der Bestimmungen über die Kündigung und die Laufzeitbeschränkung auf bestehende Verträge (§ 36).