



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Präsidium
des Nationalrates

Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

Betrifft	GESETZENTWURF
Zi.	19. GEZ 87
Datum:	19. MAI 1987
Verteilt	20. Mai 1987 Kreuz

Dr. Pointner

Ihre Zeichen

Unsere Zeichen

Telefon (0222) 65 37 65

Datum

VA-4211

Durchwahl 357

18.5.1987

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes über
die Kraftfahrzeug-Haftpflichtver-
sicherung (Kfz-Haftpflichtversi-
cherungsgesetz 1987);
Stellungnahme

Der Österreichische Arbeiterkammertag übersendet 25 Exemplare seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen Information.

Der Präsident:

[Handwritten signature]

Der Kammeramtsdirektor:
iA

[Handwritten signature]

Beilagen

ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1011 Wien, Brauberggasse-Strasse 23-25 Postfach 534

An das
Bundesministerium für FinanzenJohannesgasse 14
1015 WienBund. Dr. Nr.
90.0142/25-V/12/87Univ.-Dr. Zeichen
VA/Dr Fu/4211Einfachen (2000 €) Dr. Nr.
Durchwahl 357Datum
8.5.1987

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes über
die Kraftfahrzeug-Haftpflichtver-
sicherung (Kfz-Haftpflichtversi-
cherungsgesetz 1987)
(Stellungnahme)

Der Österreichische Arbeiterkammertag nimmt zum oa Gesetzesentwurf wie folgt
Stellung:

Ziel der Novelle ist es, für eine ausreichende Eigenmittelausstattung der
Versicherungsunternehmen und eine Bildung entsprechender Rückstellungen zu
sorgen, um so dauernde Verluste in der Kfz-Haftpflichtversicherung zu verhin-
dern. Andererseits soll auch durch einen verstärkten Wettbewerb sichergestellt
werden, daß die Allgemeinheit zur Deckung ungerechtfertigt hoher Kosten nicht
mit überhöhten Prämien belastet wird.

Der Kammertag anerkennt, daß die vorgesehenen Bestimmungen des § 15, wodurch
Vereinbarungen der Versicherungsunternehmungen ihrem Inhalt nach dem § 1 des
Kartellgesetzes unterliegen und das § 18 (2), nach dem der Versicherungsnehmer
bei Tarifänderungen innerhalb von drei Monaten den Vertrag kündigen kann, zu
einem erhöhten Wettbewerb führen können.

Auf der anderen Seite ist jedoch zu befürchten, daß die grundsätzlich freie
Tarifgestaltung - deren zwingende Notwendigkeit vom Kammertag nicht gesehen

- 2 -

wird - unmittelbar zu einem starken Anheben der Versicherungsprämien führen wird. Daß es durch die Freigabe zu einem erhöhten Wettbewerb kommt, ist - wenn man die Situation in anderen Versicherungsbereichen betrachtet - eher skeptisch zu beurteilen. Es sollte daher ein Beobachtungszeitraum von längstens zwei Jahren in Aussicht genommen werden, nach dem die Entwicklung in den Fragen des Wettbewerbs und der Prämiengestaltung einer neuerlichen Überprüfung unterzogen wird. Ebenso wäre es sinnvoll, festzustellen, ob die Neuregelung zu dem gewünschten Kostenbewußtsein und den damit verbundenen Einsparungen im Bereich der Versicherung geführt hat.

Der Kammertag fordert weiters, daß vor Erlassung dieses Gesetzes auch die vorgesehenen Verordnungen der §§ 9 bis 12 ausgearbeitet und diskutiert werden.

Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, daß es in Zukunft von besonderer Wichtigkeit sein wird, bei den Bestimmungen, die sich an die Versicherungsnehmer richten, auf besondere Übersichtlichkeit Rücksicht zu nehmen, da nur so der einzelne Versicherungsnehmer die Möglichkeit hat, die für ihn günstigste Versicherung auszuwählen.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 7

Bei den Versicherungssummen sollte für die Tötung oder Verletzung eines Menschen für alle Fahrzeugkategorien eine gleich hohe Versicherungssumme zugrundegelegt werden. Insgesamt sollte eine Anhebung der bestehenden Beträge erfolgen.

Zu § 8

Die in diesem Paragraph vorgesehenen Verordnungen sollten noch vor Erlassung des Gesetzes ausgearbeitet und diskutiert werden.

Zu § 9 (4)

Der Kammertag weist ausdrücklich darauf hin, daß es seiner Meinung nach bei der Gliederung der Tarife innerhalb der Hauptgruppen zu keiner Differenzierung nach Region oder Alter kommen darf.

- 3 -

- 3 -

Zu § 10

Bei der Festsetzung eines Schadenersatzbeitrages ist darauf zu dringen, daß dieser für alle Versicherungsunternehmungen in gleicher Form erlassen werden muß und es - nicht wie es in den Erläuterungen zu § 13 ausgeführt wird - der Willkür der einzelnen Unternehmungen überlassen werden darf, inwieweit ein Schadenersatzbeitrag angewendet werden wird.

Zu § 12

Die Bestimmung dieses Paragraphen erscheint vor allem in Absatz 2 bezüglich des Ersatzes von Mietwagen- oder Reparaturkosten und des damit verbundenen Prämiennachlasses nicht sinnvoll zu sein. Beim Ersatz von Mietwagenkosten ist nämlich keine Identität zwischen der Versicherung, die die Prämie festsetzt, und der Versicherung, die im Schadensfall die Mietwagenkosten zu erbringen hat, gegeben. Bei der Ablöse von Reparaturkosten brächte ein derartiger Verzicht des Versicherungsnehmers durch die zu erwartende vermehrte Anzahl vorgelegter Rechnungen nur einen zusätzlichen Aufwand und zusätzliche Schadensabwicklungskosten bei den Versicherungsunternehmungen.

Zu § 13 (5)

Beim Unternehmenstarif sollte eine Unterscheidung der Prämienbemessung auch nach der Höhe des Betriebsaufwandes festgelegt werden dürfen.

Zu § 14

Zur Veröffentlichung des Unternehmenstarifes müßte klargestellt werden, daß die unverzügliche Vorlage gegenüber der Versicherungsaufsichtsbehörde eine ausreichende Frist beinhalten müßte, bis zu der der Tarif in Kraft tritt. Außerdem sollte auch eine Information aller Ausschußmitglieder erfolgen. Eine Erhöhung der Tarife sollte nicht öfter als einmal jährlich zulässig sein.

Zu § 15 (5)

Die in diesem Absatz festgelegte Möglichkeit des Bundesministers zur Verordnung von Höchstprämien sollte im Interesse der Versicherten oder der geschädigten

- 4 -

- 4 -

Dritten erfolgen können.

Zu § 18 (1)

Die Laufzeit der Versicherungsverträge sollte generell auf ein Jahr begrenzt werden.

Zu § 18 (2)

Es müßte auch festgelegt werden, daß jeder Versicherungsnehmer, dessen Vertrag von einer Tarifierhöhung betroffen ist, bereits vor Inkrafttreten informiert wird, damit er seine dreimonatige Kündigungsfrist voll ausschöpfen kann.

Zu § 19

Zusätzlich zu den Bestimmungen des § 19 "Wirkung auf bestehende Verträge" sollte auch eine Erklärung des Versicherungsverbandes erfolgen, daß gleichzeitig mit der Kündigungsmöglichkeit der Kfz-Haftpflichtversicherung auch eine Kündigung aller anderen kraftfahrzeugbezogenen Versicherungen erfolgen kann.

Zu § 27 (1)

Es ist nicht klagestellt, unter welchen Voraussetzungen Versicherungsunternehmen Fahrzeuge ablehnen dürfen. Hier wäre eine Klarstellung notwendig.

Zu § 28 (1)

Dieser Paragraph sieht vor, daß gemäß § 27 abgelehnte Fahrzeuge eine um 50 % erhöhte Prämie oder einen zusätzlichen Schadenersatzbeitrag im maximalen Ausmaß einer Jahresprämie bezahlen müssen. Diese Bestimmung wird insbesondere deswegen abgelehnt, weil ohnedies durch das Bonus-Malus-System bereits eine Staffelung der Prämien in einer Relation von 1 : 4 zwischen niedrigster und höchster Prämie möglich ist. Eine weitergehende Differenzierung scheint im Interesse der Erhaltung des Versicherungsprinzipes nicht gerechtfertigt.

- 5 -

Zu § 33 (1)

Ein Inkrafttreten mit 1.7.1987 erscheint wegen der zahlreichen noch zu klärenden Punkte problematisch.

Der Präsident:



Der Kammeramtsdirektor:

