

134/ME



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 1.020/150-I 2/2000

An das  
Präsidium des Nationalrates  
Parlament  
1010 Wien

Museumstraße 7  
A-1070 Wien

Briefanschrift  
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon 0222/52 1 52-0\* Telefax 0222/52 1 52/2727

Fernschreiber 131264 jusmi a Teletex 3222548 = bmjust

Sachbearbeiter Dr. Christian Rauscher

Klappe 2128 (DW)

Betreff: Entwurf für ein Bundesgesetz, mit dem das KHVG 1994 und das EKHG geändert werden; Begutachtungsverfahren.

Das Bundesministerium für Justiz beeht sich, gemäß einer Entschließung des Nationalrates den Entwurf für ein Bundesgesetz, mit dem das KHVG 1994 und das EKHG geändert werden, in 25-facher Ausfertigung zur gefälligen Kenntnisnahme zu übersenden.

Die im Begutachtungsverfahren befassten Stellen wurden um Stellungnahme bis

7. Februar 2001

ersucht.

Der Gesetzesentwurf steht auch auf der Website des Bundesministeriums für Justiz ([www.bmj.gv.at](http://www.bmj.gv.at)) zur Einsicht und zum Download bereit.

22. Dezember 2000  
Für den Bundesminister:  
Dr. Gerhard Hopf

Beilagen: 25 Ausf.

F.d.R.d.A.:

**Entwurf****Bundesgesetz, mit dem das KHVG 1994 und das EKHG geändert werden**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I**  
**Änderungen des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetzes 1994**

Das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994, BGBl. Nr. 651, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 71/1997, wird wie folgt geändert:

*1. In § 7 Abs. 1 werden der Betrag von "150 000 S" durch den Betrag von "11 000 Euro" und der Betrag von "300 000 S" durch den Betrag von "22 000 Euro" ersetzt.*

*2. In § 9 Abs. 2 wird der Betrag von "150 000 S" durch den Betrag von "30 000 Euro" ersetzt.*

*3. § 9 Abs. 3 und 4 lauten:*

*"(3) Die Pauschalversicherungssumme beträgt*

- 1. für Omnibusse mit nicht mehr als 19 Plätzen (Sitz- und Stehplätzen) außer dem Lenkerplatz sowie Lastkraftwagen mit mehr als acht, jedoch nicht mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz 6 Millionen Euro,*
- 2. für Omnibusse und Lastkraftwagen mit mehr als 19 Plätzen für je weitere angefangene fünf Plätze zusätzlich 1,5 Millionen Euro,*
- 3. für Omnibusanhänger mit nicht mehr als zehn Plätzen 3 Millionen Euro und für je weitere angefangene fünf Plätze zusätzlich 1,5 Millionen Euro,*
- 4. für alle anderen Fahrzeuge 3 Millionen Euro.*

*(4) Für Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 GGBG angeführten Vorschriften befördert werden und die gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen sind, beträgt die gesetzliche Versicherungssumme*

- 1. für die Tötung oder Verletzung einer Person 3 Millionen Euro,*
- 2. für die Tötung oder Verletzung mehrerer Personen 6 Millionen Euro*
- 3. für Sachschäden insgesamt 6 Millionen Euro*
- 4. für bloße Vermögensschäden 30 000 Euro."*

*4. § 9 Abs. 5 entfällt.*

*5. § 14b Abs. 1 entfällt.*

*6. § 16 lautet:*

*"§ 16. Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer bei Beendigung des Versicherungsvertrags auf Verlangen eine Bescheinigung darüber auszustellen, wann der Versicherungsvertrag begonnen und geendet hat und wann Versicherungsfälle eingetreten sind, für die er eine Entschädigungsleistung zu seinen Lasten erbracht oder eine Rückstellung gebildet hat. Leistungen auschließlich aufgrund eines Teilungsabkommens von Versicherern*

untereinander oder zwischen Versicherern und Sozialversicherungsträgern sind dabei nicht zu berücksichtigen. Das gleiche gilt für Leistungen und Rückstellungen, die der Versicherungsnehmer dem Versicherer erstattet hat".

7. Die Überschrift zum 6. Abschnitt lautet:

"Bestimmungen für den EWR"

8. In § 30 Abs. 1 und Abs. 2 werden jeweils vor den Worten "im Dienstleistungsverkehr" die Worte "über eine Zweigniederlassung oder" eingefügt:

9. In § 37a erhält der bisherige Text die Absatzbezeichnung "(1)" und es wird folgender Abs. 2 angefügt:

"(2) Die §§ 7, 9, 14b, 16 und 30 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr.XX/2001 treten mit 1. Juli 2001 in Kraft. Bestehende Versicherungsverträge sind bis zu diesem Zeitpunkt an die geänderten Bestimmungen anzupassen."

## Artikel II

### Änderungen des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes

Das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, BGBl. Nr. 48/1959, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 140/1997, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Z 2 lautet:

"2. durch das Kraftfahrzeug ohne den Willen des Halters befördert wurde oder"

2. In § 15 Abs. 1 werden der Betrag von "4 000 000 S" durch den Betrag von "800 000 Euro" und der Betrag von "240 000 S" durch den Betrag von "48 000 Euro" ersetzt.

3. In § 15 Abs. 3 Z 1 wird der Betrag von "12 000 000 S" durch den Betrag von "2 400 000 Euro" ersetzt.

4. § 15 Abs. 3 Z 2 und 3 lauten:

"2. für den Halter eines Omnibusses mit nicht mehr als 19 Plätzen (Sitz- und Stehplätzen) außer dem Lenkerplatz sowie für den Halter eines Lastkraftwagens mit mehr als acht, jedoch nicht mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz überdies 2 400 000 Euro bezüglich der beförderten Menschen, für den Halter eines Omnibusses und den Halter eines Lastkraftwagens mit mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz für je weitere angefangene fünf Plätze überdies je 1 200 000 Euro bezüglich der beförderten Menschen;

3. für den Halter eines Kraftfahrzeugs, mit dem gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 GGBG angeführten Vorschriften befördert werden und das gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen ist, überdies mit 3 600 000 Euro für Schäden infolge der gefährlichen Beschaffenheit des Gutes."

5. In § 16 Abs. 1 Z 1 wird der Betrag von "2 000 000 S" durch den Betrag von "400 000 Euro" ersetzt.

*6. § 16 Abs. 1 Z 2 lautet:*

"2. für den Halter eines Kraftfahrzeugs, mit dem gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 GGBG angeführten Vorschriften befördert werden und das gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen ist, überdies mit 3 600 000 Euro für Schäden infolge der gefährlichen Beschaffenheit des Gutes."

*7. In § 22 Abs. 3 lautet die Z 3:*

"3. das Atomhaftungsgesetz 1999, BGBl. I Nr. 170/1998,".

*8. In § 21 erhält der bisherige Text die Absatzbezeichnung "(1)" und es wird folgender Abs. 2 angefügt:*

"(2) § 3 Z 2, § 15 Abs. 1 und 3, § 16 Abs. 1 sowie § 22 Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2001 treten mit 1. Juli 2001 in Kraft. Die geänderten Bestimmungen sind auf Unfälle anzuwenden, die sich nach dem 30. Juni 2001 ereignet haben."

## Vorblatt

### 1. Problem

Die Mindestsummen für die Haftpflichtversicherung von Kraftfahrzeugen sind in Österreich - gemessen am europäischen Durchschnitt - relativ niedrig. Bei folgenschweren Unfällen ist nicht sichergestellt, dass für alle Schäden Versicherungsdeckung besteht, was sowohl aus der Sicht der potenziell Geschädigten als auch der potenziellen Schädiger äußerst problematisch sein kann.

Für den Transport gefährlicher Güter mit gewöhnlichen Kfz ist derzeit eine - auf die Dauer dieses Transports beschränkte - Erhöhung der Mindestversicherungssumme vorgesehen. Diese Regelung ist praxisfremd, sie ist den wenigsten Kfz-Haltern bekannt und wird daher häufig aus Unwissenheit nicht beachtet.

§ 16 KHVG 1994 über die Bestätigung des Schadenverlaufs stellt noch auf die rechtliche Situation vor dem Jahr 1994 ab, als eine bestimmte Art und Weise der Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf gesetzlich vorgeschrieben war. Die Bestimmung wird der inzwischen eingetretenen Liberalisierung dieses Rechtsbereichs nicht gerecht.

### 2. Ziele und Inhalt des Entwurfs

Durch eine deutliche Anhebung (etwa Verdreifachung) der Mindestversicherungssummen des KHVG 1994 soll das Schutzniveau in der österreichischen Kfz-Haftpflichtversicherung erhöht werden. Parallel dazu sollen die Haftungshöchstbeträge des EKHG um den selben Faktor (2,752) angehoben werden.

Die Regeln über die Versicherung von Gefahrguttransporten sollen praxisgerechter gefasst werden.

Die übrigen Änderungen dienen der Anpassung des Gesetzes an geänderte Verhältnisse auf dem inländischen Versicherungsmarkt.

### 3. Alternativen

Bei einer Beibehaltung des geltenden Rechts wären die oben dargelegten Defizite in Kauf zu nehmen, was besonders bei den Mindestversicherungssummen des KHVG 1994 - sowohl für Schädiger als auch für Geschädigte - problematisch wäre. Eine geringere als die im Entwurf vorgesehene Anhebung der Mindestversicherungssummen würde den Schutz der Unfallbeteiligten nur entsprechend geringer verbessern. Eine stärkere Anhebung wäre zwar durchaus zu begrüßen. Im Hinblick auf die mit höheren Versicherungssummen verbundenen Prämienhöhungen wäre die allgemeine Akzeptanz einer solchen weitergehenden Änderung aber fraglich.

Schließlich könnte auf die begleitende Anhebung der Haftungshöchstbeträge des EKHG verzichtet werden. Dies würde jedoch einem - durchaus sinnvollen - internationalen Trend zur Erhöhung oder gar Beseitigung von Höchstbeträgen im Bereich der Gefährdungshaftung zuwider laufen und auch dem Umstand nicht Rechnung tragen, dass die Haftungshöchstgrenzen ohnedies relativ deutlich unter den Mindestversicherungssummen des EKHG angesiedelt sind.

### 4. Kosten

Eine Belastung des Bundeshaushaltes ist nicht zu erwarten, zumal für die vom Bund gehaltenen Kraftfahrzeuge in der Regel ohnehin keine Haftpflichtversicherung besteht (vgl. § 59 Abs. 2 KFG 1967).

**5. Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich**

Die mit dem Entwurf verbundenen Kostensteigerungen werden äußerst geringfügig sein, zumal der überwiegende Teil der Versicherten über höhere Pauschalversicherungssummen verfügt. Den Mehrkosten steht überdies ein Vorteil aus der höheren Versicherungsdeckung gegenüber.

**7. Kompetenz**

Das Recht des privaten Versicherungsvertrags und das Schadenersatzrecht sind als Teil des Zivilrechtswesens (Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG) in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache.

**8. EU-Konformität**

Ist gegeben.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

In der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung wird das Schutzniveau wesentlich durch die gesetzlich festgelegten Mindestversicherungssummen bestimmt. In Österreich ist derzeit für PKW eine Pauschalversicherungssumme von mindestens 15 Millionen S vorgesehen (§ 9 Abs. 3 Z 4 KHVG 1994), für Omnibusse, Omnibusanhänger, bestimmte LKW und für die Beförderung gefährlicher Güter gelten höhere Mindestsummen. Mit seiner allgemeinen Mindestversicherungssumme von 15 Millionen S weist Österreich im europäischen Vergleich ein relativ geringes Schutzniveau auf. Nur Griechenland, Italien, die Niederlande und Portugal schreiben noch geringere Summen vor. In denjenigen Staaten, die getrennte Versicherungssummen für Personenschäden einerseits und Sachschäden andererseits anordnen (Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Vereiniges Königreich, Irland und Spanien), liegen - mit Ausnahme Griechenlands - die Mindestsummen für Personenschäden deutlich über dem Betrag von 15 Millionen S (in Deutschland etwa bei 105 Millionen S; in Finnland, Frankreich, dem Vereinigten Königreich, Irland und Spanien besteht für Personenschäden sogar eine beträchtlich nicht begrenzte Versicherungsdeckung), die Deckungssumme für Sachschäden liegt teilweise unter der österreichischen Pauschalversicherungssumme.

Einige folgenschwere Verkehrsunfälle - wie etwa der Brandunfall im Tauerntunnel im Frühjahr 1999, bei dem ein Gesamtschaden von weit über 100 Millionen S entstanden ist - haben gezeigt, dass die derzeit geltende allgemeine Mindestversicherungssumme zu niedrig ist und nicht ausreicht. Ist die Schadensumme höher als die Deckung der Haftpflichtversicherung, so wird einerseits der Geschädigte in vielen Fällen nicht den Ersatz seines gesamten Schadens erhalten können, da der Schädiger mit dem übersteigenden Schadenbetrag finanziell überfordert ist. Andererseits ist dies naturgemäß auch für den Schädiger selbst äußerst problematisch, da er damit rechnen muss, womöglich ein Leben lang für die Abdeckung (zumindest eines Teils) des höheren Schadens Anspruch genommen zu werden. Das Schadenereignis kann für ihn durchaus existenzbedrohende Folgen haben.

Es wird daher vorgeschlagen, die Mindestversicherungssummen des KHVG 1994 deutlich anzuheben, sie etwa zu verdreifachen. Zugleich können die Beträge auf Euro umgestellt werden. Zur Erzielung runder Euro-Beträge bietet sich ein Faktor von 2,752 an.

Innerhalb der Europäischen Union gibt es im Übrigen Bestrebungen - im Rahmen einer fünften Kfz-Richtlinie - für den gesamten Bereich der Union eine allgemeine Kfz-Mindestdeckung von 2 Millionen Euro vorzuschreiben, also jene Mitgliedstaaten, deren Schutzniveau derzeit noch niedriger liegt, zu einer entsprechenden Verbesserung des Versicherungsschutzes zu verhalten.

Die Erhöhung der Mindestversicherungssummen wird sich nach Einschätzung der österreichischen Versicherungswirtschaft bei einem Vertrag mit derzeitiger Mindestdeckung in eine Prämiererhöhung im niedrigen einstelligen Prozentbereich niederschlagen, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, dass derzeit schon etwa 85 bis 90 % aller Kfz-Haftpflichtversicherungsverträge - auf freiwilliger Basis - eine deutlich über der gesetzlichen Mindestdeckungssumme liegende Versicherungssumme aufweisen. Auf diese Verträge wird sich

die vorgeschlagene Anhebung der Mindestsummen des KHVG 1994 entweder gar nicht oder nur sehr geringfügig auswirken.

Die vorgesehene begleitende Anhebung der Haftungsgrenzen des EKHG wird sich ebenfalls nur geringfügig in den Versicherungsprämien niederschlagen, zumal - jedenfalls im Kfz-Bereich - in den meisten Fällen ein Verschulden zumindest eines Unfallbeteiligten mitspielt und daher die Gefährdungshaftung des EKHG nicht zum Tragen kommt. Mit der geringfügigen Preissteigerung wäre eine deutliche Verbesserung des Schutzniveaus im Bereich der Gefährdungshaftung für Kfz und Eisenbahnen verbunden.

Nachteilige Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich sind durch die dargestellten Kostensteigerungen nicht zu erwarten. Der geringfügigen Erhöhung der Versicherungsprämien (wobei im Übrigen zu erwarten ist, dass der hohe Konkurrenzdruck am Versicherungsmarkt die Preissteigerungen bescheiden ausfallen lassen wird) steht zudem der enorme volkswirtschaftliche Nutzen einer ausreichenden Kfz-Haftpflicht gegenüber. Dadurch kann auch verhindert werden, dass große Schadenereignisse zur Vernichtung wirtschaftlicher Existzen mit all ihren negativen Folgeerscheinungen führen.

Die vorgesehene Änderung des KHVG 1994 bietet zugleich die Möglichkeit, ein derzeit unbefriedigendes, weil praxisfremdes Element des Haftpflichtversicherungssystems für Gefahrguttransporte zu beseitigen. Dabei geht es um das Erfordernis, auch für "gewöhnliche" Kraftfahrzeuge, etwa private PKW (für die Dauer des Transports), die höhere Versicherungsdeckung für Gefahrguttransporte einzuhalten, wenn mit dem Fahrzeug gefährliche Güter transportiert werden (s. § 9 Abs. 5 KHVG 1994).

Schließlich wird vorgeschlagen, begleitend zur Erhöhung der Mindestdeckungssummen des KHVG 1994 die Haftungshöchstgrenzen des EKHG um den selben Faktor anzuheben und ebenfalls auf Euro umzustellen.

## Besonderer Teil

### Zu Art I (Änderungen des KHVG)

#### Zu § 7 KHVG 1994

Die Höchstbeträge für den Regress des Versicherers wegen Leistungsfreiheit sollen an sich nicht verändert, sondern nur auf Euro umgestellt und "geglättet" werden.

#### Zu § 9 KHVG 1994

Aus den oben im Allgemeinen Teil näher dargelegten Gründen wird vorgeschlagen, die Mindestversicherungssumme nach § 9 Abs. 3 Z 4 KHVG 1994 auf einen Betrag von 3 Millionen Euro anzuheben, also sie etwa zu verdreifachen. Mit einer derartigen Haftpflichtversicherung sollten in der Regel auch die Folgen schwererer Unfallereignisse abgedeckt sein.

Gleichzeitig sollen auch die anderen in § 9 KHVG 1994 normierten Versicherungssummen (für Omnibusse, LKW und Gefahrguttransporte) um denselben Faktor angehoben werden, um auch bei diesen besonders gefahrengeneigten Fahrzeugen das derzeitige Schutzniveau im Interesse von potentiellen Schädigern und Geschädigten deutlich zu erhöhen.

Diese Maßnahme bietet zugleich die Möglichkeit, ein derzeit unbefriedigendes, weil praxisfremdes Element des Haftpflichtversicherungssystems für Gefahrguttransporte zu beseitigen. Dabei geht es um das Erfordernis, auch für "gewöhnliche" Kraftfahrzeuge, etwa private PKW (für die Dauer des Transports, wie etwa des Transports kleiner Gasflaschen für den

persönlichen Bedarf), die höhere Versicherungsdeckung für Gefahrguttransporte einzuhalten, wenn mit dem Fahrzeug gefährliche Güter transportiert werden (s. § 9 Abs. 5 KHVG 1994). In vielen Fällen, vor allem wenn es sich um Kleinmengen handelt, dürfte den Lenkern und Haltern die Notwendigkeit der vorübergehend höheren Deckung gar nicht bewußt sein, sodass der Transport mit einem nicht ausreichend versicherten Fahrzeug durchgeführt wird. Um diesem Problem abzuhelfen, wird vorgeschlagen, die erweiterte Versicherungspflicht für Gefahrguttransporte an die Kennzeichnungspflicht nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz zu binden und sie dadurch in praxisgerechter Weise abzugrenzen und zu verdeutlichen. Die Beförderung von Kleinmengen gefährlicher Stoffe in normalen Fahrzeugen sollte durch die Erweiterung der allgemeinen Mindestversicherungssumme hinreichend abgedeckt sein, sodass auf eine Anhebung der Versicherungssumme für bloß vorübergehende Transporte verzichtet werden kann. Durch die Verwendung des Begriffs "Fahrzeuge" in § 9 Abs. 4 ist sichergestellt (s. § 1 Abs. 1 KFG 1967), dass auch Anhänger zur Beförderung gefährlicher Güter von der Regelung erfasst sind, für die nach der geltenden Fassung des § 9 (Abs. 5) die Erhöhung der Mindestdeckungssummen in jedem Fall gilt.

#### **Zu § 14b KHVG 1994**

Die bisherige Regelung ist davon ausgegangen, dass das Österreichische Statistische Zentralamt (jetzt: Bundesanstalt Statistik Österreich) einen Index erstellen kann, der spezifisch dem Schadenbedarf in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Rechnung trägt. Dies war nicht möglich, da die erforderlichen Daten zum Teil nicht verfügbar waren oder die Erfassung der Daten einen zu großen Aufwand bedeutet hätte. Damit fehlt nun allerdings auch die Berechtigung für die nur als Übergangslösung gedachte Prämienanpassung im Ausmaß des individuellen Schadenbedarfs, die in der Praxis für die Versicherungsnehmer nicht nachvollziehbar ist. Angesichts der Begrenzung der Vertragsdauer auf höchstens ein Jahr erscheint diese Ausnahmebestimmung für die Versicherungsunternehmen überhaupt entbehrlich; für Verbrauchergeschäfte gilt damit die allgemeine Regelung des § 6 Abs. 1 Z 5 KSchG.

#### **Zu § 16 KHVG 1994**

Die Bestimmung über die Schadenverlaufsbestätigung nimmt in ihrer geltenden Fassung nicht darauf Bedacht, dass das "Bonus-Malus-System" in der Kfz-Haftpflichtversicherung seit der Aufhebung der Verordnung über die Prämienbemessung nach dem Schadenverlauf durch die Verordnung des Bundesministers für Finanzen BGBI. Nr. 722/1994 nicht mehr zwingend anzuwenden ist. Das kann vor allem dann zu Problemen führen, wenn ein Versicherungsnehmer von einem Versicherer mit Fixtarif zu einem Versicherer wechselt, der die Prämie nach dem Schadenverlauf bemisst. Nach der geltenden Fassung des § 16 KHVG 1994 hätte er gegen seinen bisherigen Versicherer keinen Anspruch auf eine Bestätigung des Schadenverlaufs, weil eine solche Bestätigung nur bei Beendigung eines Versicherungsvertrags, "für den die Prämie nach dem Schadenverlauf des Versicherungsverhältnisses bemessen wurde", auszustellen ist. Der in Aussicht genommene neue Versicherer würde aber die Bestätigung des Vorversicherers benötigen, um den neuen Versicherungsnehmer in sein schadenverlaufabhängiges PrämienSchema einreihen zu können. Diesem Problem soll durch die Streichung der zitierten Wortfolge in § 16 KHVG 1994 abgeholfen werden.

Weiters berücksichtigt § 16 KHVG in seiner geltenden Fassung nicht die - bei seiner Einführung noch nicht praktizierte - Möglichkeit eines Freischadenbonus. Es ist daher zumindest zweifelhaft, ob der erste Schadenfall eines Versicherungsnehmers, der infolge des

Freischadenbonus nicht zu einer Prämien erhöhung geführt hat, in die Bestätigung des Schadenverlaufs aufzunehmen ist, verlangt doch § 16 nur die Berücksichtigung solcher Versicherungsfälle, "die für die Bemessung nach dem Schadenverlauf berücksichtigt wurden". Zwar könnte argumentiert werden, dass auch der "Verbrauch des Freischadensbonus" eine Berücksichtigung in diesem Sinn ist, die derzeitige Fassung der Bestimmung würde aber auch die gegenteilige Argumentation zulassen.

Es sollen aber "Freischäden" jedenfalls in die Bestätigung aufzunehmen sein, um anderen Versicherern eine Information über den wahren Schadenverlauf zu bieten. Ob sich dieser Schaden bei einem Versichererwechsel konkret in der Prämieneinstufung auswirkt oder nicht, hängt sodann (abgesehen vom Aushandeln von Sonderkonditionen) vom Prämien system dieses neuen Versicherers ab. Sieht auch dieser einen Freischadenbonus vor, so wird er den neuen Versicherungsnehmer in seine "Nullstufe" einreihen, andernfalls in die erste Schadenstufe.

Die vorgeschlagene Änderung des § 16 KHVG 1994 soll die Verpflichtung zur Bekanntgabe (auch) des Freischadens durch eine an die entsprechenden Passagen der üblichen AKHB angelehnte Formulierung sicherstellen.

### **Zu § 30 KHVG**

Die bisherige Fassung hat nicht dem Umstand Rechnung getragen, dass gemäß Art. 10 Abs. 2, letzter Unterabsatz der Richtlinie 73/239/EWG auch Versicherungsunternehmen, die über eine Zweigniederlassung in Österreich tätig sind, dieselben Pflichten zu erfüllen haben, wie Unternehmen, die im Wege des freien Dienstleistungsverkehrs die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung betreiben. Dies wird nun richtiggestellt.

### **Zu § 37a KHVG**

Die Änderungen des KHVG sollen erst mit 1. Juli 2001 in Kraft treten, damit nach der Bekanntmachung der Gesetzesänderungen im Bundesgesetzblatt für die Versicherer und ihre Kunden ein hinreichend langer Zeitraum verbleibt, um sich auf die neue Rechtslage einzustellen. Eine ausreichende Legisvakanz ist umso bedeutender, als die neuen Bestimmungen auch auf bestehende Haftpflichtversicherungsverträge anzuwenden sein sollen, diese sollen bis zum 1. Juli 2001 an die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen - insbesondere an die neuen Mindestdeckungssummen - angepasst werden. Sofern nicht auf freiwilliger Basis ohnehin bereits eine entsprechend hohe Versicherungsdeckung besteht, wären also die Versicherungssummen bestehender Verträge durch Vereinbarung auf die neuen Versicherungssummen anzuheben. Die daraus allenfalls resultierende Prämien erhöhung wird den Versicherungsnehmer nicht zur Kündigung nach § 14a KHVG 1994 berechtigen (vgl. § 15 KHVG).

### **Zu Artikel II (Änderungen des EKHG)**

#### **Zu § 3 EKHG**

Die Streichung der "Autostopper-Bestimmung" des § 3 Z 2 EKHG wird vor allem von den Autofahrerclubs schon seit Längerem gefordert. Es ist in der Tat nicht einsichtig, aus welchen Gründen ein ohne Entgelt in dem Fahrzeug Beförderter nicht den Schutz der Gefährdungshaftungsbestimmungen des EKHG genießen soll, zumal auch derartige Schäden ohnedies in der obligatorischen Haftpflichtversicherung Deckung finden könnten. Außerdem führt die derzeitige Regelung in den (wenigen) Fällen, in denen sie in der Praxis zu Anwendung kommt, immer wieder zu heiklen Rechts- und Beweisfragen über die Angemessenheit oder Unangemessenheit des dem Halter zugeflossenen Entgelts. Durch die vorgeschlagene Streichung des zweiten Falles des § 3 Z 2 EKHG würden diese Schwierigkeiten beseitigt. Auch die

Entscheidung der Frage, ob die Initiative zur Beförderung vom Beförderten selbst ausgegangen ist (s. etwa OGH 10.3.1983 SZ 56/45 = ZVR 1984/98) wird dadurch obsolet.

Der Haftungsausschluss für den "blinden Passagier" in § 3 Z 2 soll hingegen bestehen bleiben.

### **Zu den §§ 15 und 16 EKHG**

Wie im Allgemeinen Teil bereits ausgeführt, wird vorgeschlagen, die Haftungshöchstbeträge des EKHG um denselben Faktor (2,752), wie die Mindestversicherungssummen des KHVG 1994 anzuheben. Das Verhältnis dieser Beträge bleibt dadurch gewahrt, insbesondere bleibt sichergestellt, dass die Risiken aus der Gefährdungshaftung in den Mindestversicherungssummen Deckung finden.

In § 16 EKHG soll die Haftung für die Beförderung gefährlicher Güter wie in § 9 KHVG 1994 praxisgerechter geregelt werden. Auf die Erläuterungen zu § 9 Abs. 4 KHVG 1994 sei zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Auch im EKHG kann gleichzeitig auf den Euro umgestellt werden.

### **Zu § 21 EKHG**

Auch für die Änderungen des EKHG wird ein Inkrafttreten mit 1. Juli 2001 vorgeschlagen. Die geänderten Bestimmungen sollen auf Unfälle anzuwenden sein, die sich ab diesem Zeitpunkt ereignen. Bis zum 1. Juli 2001 muss in den Kfz-Haftpflichtversicherungsverträgen Vorsorge für die höheren Haftungsgrenzen des EKHG getroffen worden sein (s. die Änderung des § 37a KHVG).