

## Vorblatt

### Problem

Die Mindestsummen für die Haftpflichtversicherung von Kraftfahrzeugen sind in Österreich im Vergleich zum europäischen Durchschnitt relativ niedrig. Bei folgenschweren Unfällen ist nicht sichergestellt, dass für alle Schäden Versicherungsdeckung besteht, was aus der Sicht sowohl der Verkehrsoffer als auch der Lenker und Halter von Fahrzeugen äußerst problematisch sein kann. Zudem bereitet die Prämienanpassung aufgrund der geltenden Rechtslage sowohl den Versicherungsnehmern als auch den Haftpflichtversicherern Probleme.

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

### Ziele und Inhalt

Durch eine deutliche Anhebung (etwa Verdreifachung) der Mindestversicherungssummen des KHVG 1994 soll das Schutzniveau in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung erhöht werden. Parallel dazu sollen die Haftungshöchstbeträge des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes und weiterer Haftpflichtgesetze um den selben Faktor (2,752) angehoben werden.

Die besonderen Vorgaben für Prämienanpassungsklauseln in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sollen modifiziert werden. Der Versicherer soll ermächtigt werden, Prämienänderungen an Hand der Entwicklung eines Verbraucherpreisindex vorzunehmen. Die Vorschriften über die Versicherung von Gefahrguttransporten sollen praxisgerechter gefasst werden.

### Alternativen

Bei einer Beibehaltung des geltenden Rechts wären die oben dargelegten Defizite in Kauf zu nehmen, was besonders bei den Mindestversicherungssummen sowohl für die Opfer als auch für die Haftpflichtigen 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 könnte die allgemeine Akzeptanz einer solchen weitergehenden Änderung derzeit aber fraglich sein. Ferner könnte auf die begleitende Anhebung der Haftungshöchstbeträge in der Gefährdungshaftung verzichtet werden. Dies würde jedoch dem 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 angesiedelt sind.

Die Beibehaltung der bisherigen Vorgaben an Prämienanpassungsklauseln in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung würde den Versicherungsnehmern und kleineren Versicherungsunternehmen Probleme bereiten. Das erscheint aber im Interesse der Verbraucher und unter Bedachtnahme auf den auch in diesem Bereich wünschenswerten Wettbewerb nicht sinnvoll.

### Kosten

Eine nennenswerte Belastung der öffentlichen Haushalte ist nicht zu erwarten, zumal für die von der öffentlichen Hand gehaltenen Kraftfahrzeuge in der Regel ohnehin keine Versicherungspflicht besteht (siehe § 59 Abs. 2 KFG 1967). Sofern Gebietskörperschaften aber Haftpflichtversicherungsverträge abgeschlossen haben, werden die mit der Erhöhung der Versicherungssummen verbundenen Prämienhöhungen marginal sein. Allfällige Mehrausgaben des Bundes können innerhalb der den betroffenen Ressorts zur Verfügung stehenden Mittel bedeckt werden.

### Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich

Die mit dem Vorhaben allein verbundenen Kostensteigerungen werden nur geringfügig sein, weil der überwiegende Teil der Versicherten über höhere Pauschalversicherungssummen verfügt. Den Mehrkosten stehen über die Vorteile aus der höheren Versicherungsdeckung gegenüber.

### 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.

### **Aspekte der Deregulierung**

Die Anhebung der Versicherungssummen dient sowohl dem Schutz der Versicherten als auch dem Schutz der Verkehrstopfer. Aspekte der Deregulierung werden damit nicht berührt.

### **Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union**

Die Haftpflichtversicherungssummen und die Haftungshöchstbeträge in der Gefährdungshaftung verstoßen nicht gegen die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts.

## **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 1 090 092 Euro vorgesehen (§ 9 Abs. 3 Z 4 Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz - KHVG 1994). Für Omnibusse, Omnibusanhänger, bestimmte LKW und für die Beförderung gefährlicher Güter gelten höhere Mindestsummen. Mit einer solchen allgemeinen Mindestversicherungssumme weist Österreich im europäischen Vergleich ein relativ geringes Schutzniveau auf. Nur wenige Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft schreiben noch geringere Summen vor. In denjenigen Staaten, die getrennte Versicherungssummen für Personen- und für Sachschäden anordnen (Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Vereinigtes Königreich, Irland und Spanien), liegen mit Ausnahme Griechenlands die Mindestsummen für Personenschäden deutlich über diesem Betrag. In Finnland, Frankreich, dem Vereinigten Königreich, Irland und Spanien besteht für Personenschäden eine betraglich nicht begrenzte Versicherungsdeckung. Die Deckungssumme für Sachschäden liegt dagegen teilweise unter der österreichischen Pauschalversicherungssumme.

Die derzeit geltende allgemeine Mindestversicherungssumme kann bei folgenreichen Verkehrsunfällen zu Problemen führen. Ist die Schadensumme höher als die Deckung der Haftpflichtversicherung, so tragen das Verkehrstopfer oder seine Angehörigen das Risiko, nicht den Ersatz des gesamten Schadens zu erhalten, wenn der Schädiger den die Deckungssumme übersteigenden Schadensbetrag nicht aufbringen kann. Diese Situation ist auch für den Ersatzpflichtigen selbst (also in der Regel den Lenker oder Halter des Fahrzeugs) äußerst problematisch, da er damit rechnen muss, auf lange Zeit oder vielleicht gar lebenslang für die Abdeckung (zumindest eines Teiles) des höheren Schadens in Anspruch genommen zu werden. Das Schadenereignis kann also auch für ihn durchaus existenzbedrohende Folgen haben.

In der Europäischen Gemeinschaft gibt es Bestrebungen, im Rahmen einer „5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinie“ eine einheitliche Mindestdeckung vorzuschreiben (siehe den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Rates und des Europäischen Parlaments zur Änderung der Richtlinien 72/66/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, ABl. Nr. C 287E vom 24. September 2002, S. 387). Damit sollen die Mitgliedstaaten zu einer Verbesserung des Versicherungsschutzes verhalten werden. Die Kommission schlägt eine Mindestversicherungssumme von 1 000 000 Euro je Unfallopfer für Personenschäden und von 500 000 Euro je Schadenfall für Sachschäden ohne Summenbegrenzung für Personenschäden vor. Diese und andere Vorschläge werden derzeit im Rat und im Europäischen Parlament behandelt. Auch wenn der Ausgang dieser Arbeiten gerade bei den Versicherungssummen noch nicht prophezeit werden kann, lässt sich doch schon sagen, dass künftig nach dem In-Kraft-Treten der „5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinie“ wesentlich höhere Versicherungssummen, als sie das österreichische Recht bislang vorsieht, notwendig sein werden. Es empfiehlt sich, mit einer stufenweisen Anhebung der Versicherungssummen rechtzeitig zu beginnen, um nicht nach In-Kraft-Treten der Richtlinie einen zu hohen „Sprung“ von den bisherigen Mindestversicherungssummen zu den vom Gemeinschaftsrecht geforderten Summen zu provozieren.

Daher wird vorgeschlagen, die Mindestversicherungssummen des KHVG 1994 deutlich anzuheben, sie etwa zu verdreifachen. Zur Erzielung runder Beträge bietet sich ein Faktor von 2,752 an.

Die Erhöhung der Mindestversicherungssummen wird sich nach Einschätzung der Versicherungswirtschaft bei Verträgen mit der bisherigen Mindestdeckung in einer Prämienerrhöhung von maximal 2 – 3 % niederschlagen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass derzeit schon etwa 75 % aller Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsverträge auf freiwilliger Basis eine deutlich über der gesetzlichen Mindestdeckungssumme liegende Versicherungssumme aufweisen. Auf diese Verträge kann sich die vorgeschlagene Anhebung der Mindestsummen des KHVG 1994 nicht oder nur geringfügig auswirken. Im Übrigen werden schon die derzeitigen Mindestdeckungssummen nur in ganz wenigen Fällen ausgeschöpft, sodass

die Versicherungsleistungen und -prämien allein wegen der Erhöhung der Deckungssummen insgesamt nicht wesentlich steigen können.

Parallel zur Anhebung der Versicherungssummen sollen auch die Betragsgrenzen in der Gefährdungshaftung für Kraftfahrzeuge und Eisenbahnen angehoben werden. Diese Anhebung der Haftungsgrenzen kann sich ebenfalls kaum in den Versicherungsprämien niederschlagen, zumal - jedenfalls im Kraftfahrzeug-Bereich - in den meisten Fällen ein Verschulden zumindest eines Unfallbeteiligten mitspielt und daher die Gefährdungshaftung des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG) und ihre Höchstbeträge nicht zum Tragen kommen. Mit der Anhebung der Haftungsbeträge ist aber eine deutliche Verbesserung des Schutzniveaus dieser Gefährdungshaftung verbunden. Diese Anpassung erfordert wieder die Erhöhung der Haftungshöchstbeträge in anderen Haftpflichtgesetzen, die sich betragsmäßig an den in der Verkehrshaftpflicht maßgeblichen Summen orientieren.

Nachteilige Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich sind durch die dargestellten Maßnahmen nicht zu erwarten. Einer allenfalls damit verbundenen geringfügigen Erhöhung der Versicherungsprämien steht zudem der volkswirtschaftliche Nutzen einer ausreichenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gegenüber. Dadurch kann zu minimalen Kosten verhindert werden, dass große Schadenereignisse zur Vernichtung wirtschaftlicher Existenzen mit allen ihren negativen Folgeerscheinungen führen.

Die vorgesehene Änderung bietet zugleich die Möglichkeit, die derzeit unbefriedigende und praxisfremde Regelung der Haftpflichtversicherung 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 (§ 9 Abs. 5 KHVG 1994).

Zudem soll aus Anlass der Novelle auch die Sonderregel über Prämienanpassungsklauseln in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung geändert werden. Das geltende Recht lässt eine Erhöhung nur in dem Ausmaß zu, in dem sich der jährliche Schadenbedarf (Zahlungen und Rückstellungen für noch nicht abgewickelte Versicherungsfälle) erhöht hat. Diese Regelung hat zu Prämienanpassungsklauseln und zu Prämien erhöhungen geführt, die die Verbraucher vielfach nicht nachvollziehen können. Weiter kann das geltende Recht aber auch Versicherungsunternehmen mit einem kleineren Kundenstock Probleme bereiten, wenn sie in einem Jahr einen höheren Schadenbedarf verzeichnen. Diese Probleme sollen dadurch gelöst werden, dass der Versicherer befugt ist, die Prämienanpassung an die Entwicklung eines Verbraucherpreisindex zu knüpfen. Das entspricht einer Anregung des Beirats für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung.

## **Besonderer Teil**

### **Zu Art. 1 (Änderung des KHVG 1994)**

#### **Zu den Z 1, 2, und 3 (§ 9 KHVG 1994)**

Aus den im Allgemeinen Teil dargelegten Gründen wird vorgeschlagen, die Mindestversicherungssumme nach § 9 Abs. 3 Z 4 KHVG 1994 auf den Betrag von 3 Millionen Euro anzuheben, sie also in etwa zu verdreifachen. Gleichzeitig sollen auch die anderen in § 9 KHVG 1994 normierten Versicherungssummen (für Omnibusse, Lastkraftwagen und Gefahrguttransporte) um den selben Faktor angehoben werden, um auch bei diesen besonders gefahrgeneigten Fahrzeugen das derzeitige Schutzniveau im Interesse der potenziellen Ersatzpflichtigen und der Geschädigten deutlich zu erhöhen.

Diese Maßnahme eröffnet zugleich die Möglichkeit, ein derzeit unbefriedigendes und praxisfremdes Element der Haftpflichtversicherung 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 (§ 9 Abs. 5 KHVG 1994). In vielen Fällen, vor allem wenn es sich um Kleinmengen gefährlicher Güter (etwa um die Mitführung handelsüblicher Gasflaschen im Kofferraum) handelt, dürfte den Lenkern und Haltern die Notwendigkeit einer vorübergehend höheren Deckung nicht bewusst sein, sodass der Transport mit einem nicht ausreichend versicherten Fahrzeug durchgeführt wird. Um diesem Problem abzuwehren, soll die erweiterte Versicherungspflicht für Gefahrguttransporte künftig an die Kennzeichnungspflicht nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz anknüpfen. Das Risiko der 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 KHVG 1994 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 Z 4, 5 und 6 (§§ 14a und 14b Abs. 1 KHVG 1994)**

Der Versicherungsnehmer hat gemäß § 14a KHVG 1994 nach einer Prämienanhebung durch den Versicherer das Recht, den Vertrag innerhalb eines Monats zu kündigen. Die Frist beginnt mit der Mitteilung der erhöhten Prämie und des Grundes der Erhöhung. Auf dieses gesetzliche Kündigungsrecht muss der Versicherer den Versicherungsnehmer aber nicht hinweisen. In der Praxis sind nach den Beobachtungen der Verbraucherorganisationen und der Autofahrerklubs derartige Mitteilungen für den Versicherungsnehmer vielfach schwer nachvollziehbar. Daher soll der Versicherer gesetzlich verpflichtet werden, den Grund für die Erhöhung der Prämie in jedem Fall klar und verständlich (vgl. § 6 Abs. 3 KSchG) zu erklären. Der Versicherer muss also zuverlässig und nachvollziehbar über die Notwendigkeit der Prämienanhebung informiert werden. Diese Maßnahme muss für ihn durchschaubar und nachvollziehbar sein. Darüber hinaus hat der Versicherer den Versicherungsnehmer über dessen gesetzliches Kündigungsrecht zu informieren, wenn er die Prämienanhebung nicht allein mit der Entwicklung des Verbraucherpreisindex begründet. Diese besonderen Informationspflichten sollen dazu beitragen, auch in diesem speziellen Bereich klare und eindeutige Verhältnisse zu schaffen und den Wettbewerb zwischen den Versicherungsunternehmen zu fördern.

§ 14b Abs. 1 KHVG 1994 regelt die gesetzlichen Anforderungen an Prämienanpassungsklauseln in den Versicherungsbedingungen, die den Versicherer zur Erhöhung der Prämien berechtigen. Solche Erhöhungen auf Grund vertraglich vereinbarter Klauseln sind nach geltendem Recht höchstens in dem Verhältnis zulässig, in dem sich der jährliche Schadenbedarf (Zahlungen und Rückstellung für noch nicht abgewickelte Versicherungsfälle) erhöht. Allgemeine Vorschriften über Vertragsbestimmungen, die eine Änderung des Entgelts vorsehen, bleiben unberührt. Auch diese Regelung bereitet in der Praxis Probleme: Die Versicherungsnehmer und insbesondere die Verbraucher können die ihnen übermittelten Gründe für die Erhöhung praktisch vielfach nicht nachvollziehen. Zudem erschwert das geltende Recht unter anderem betriebswirtschaftlich notwendige Erhöhungen der Prämien bei kleineren Versicherungsunternehmen, wenn der Schadenbedarf auf Grund eines oder mehrerer Großschäden in einem Jahr unüblich hoch ist. Der Beirat für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung hat sich daher dafür ausgesprochen, dem Versicherer die Möglichkeit zu eröffnen, als einen Maßstab für die Prämienänderung (Erhöhung oder Senkung) den Verbraucherpreisindex heranzuziehen. Dieser Anregung soll nachgekommen werden, zumal der Verbraucherpreisindex in anderen Versicherungsverträgen vielfach Verwendung findet und eine (im Vergleich mit der geltenden Rechtslage und den auf ihrer Basis verwendeten Anpassungsklauseln) transparente Grundlage solcher Entgeltänderungen bilden kann.

Für Prämienanpassungsklauseln, die nicht oder nicht allein auf die Entwicklung eines von der Bundesanstalt Statistik Austria verlautbarten Verbraucherpreisindex abstellen, sind die allgemeinen Bestimmungen über „Preisgleitklauseln“, namentlich die Bestimmung des § 6 Abs. 1 Z 5 KSchG, zu beachten. Zudem wird der Versicherer im Sinn des Transparenzgebots des § 6 Abs. 3 KSchG auch in der Vertragsklausel klar und deutlich darzulegen haben, nach welchen Parametern er eine Prämienänderung vornehmen wird.

#### **Zu Z 9 (§ 37a KHVG 1994)**

Die Änderungen des KHVG 1994 sollen mit 1. Oktober 2004 in Kraft treten. Damit wird den Versicherern ein ausreichender Zeitraum zur Vorbereitung auf die neue Rechtslage gegeben. Auch räumt ihnen die Übergangsbestimmung die Befugnis ein, Prämienänderungsklauseln in bestehenden Verträgen einseitig auf die Entwicklung eines Verbraucherpreisindex umzustellen. Die damit verbundenen Eingriffe in die Vertragsautonomie können aufgrund der durch diese Umstellung für die Versicherungsnehmer und Verbraucher verbundenen Vorteile in Kauf genommen werden.

Das Bundesministerium für Justiz wird im Übrigen die Umstellung auf neue Prämienanpassungsklauseln und die damit allenfalls verbundenen Änderungen im Prämienniveau in Kooperation mit der Finanzmarktaufsichtsbehörde, den Konsumenten- und Autofahrerorganisationen und der Versicherungswirtschaft beobachten und die Auswirkungen der vorgesehenen Gesetzesänderungen evaluieren.

#### **Zu Art. II (Änderung des EKHG)**

##### **Zu Z 1 (§ 2 EKHG)**

Seit dem In-Kraft-Treten des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103/2003, unterliegen Seilbahnen nicht mehr dem Regelungsregime des Eisenbahngesetzes 1957 und Schlepplifte nicht mehr dem Regelungsregime der Gewerbeordnung 1994. Bestimmte Seilbahnen sind jedoch gemäß § 1 Abs. 2 Eisenbahngesetz den Eisenbahnen gleichgestellt, sodass für sie nach wie vor die Haftung nach dem EKHG besteht. Zu den Seilbahnen im Sinne des Seilbahngesetzes 2003 gehören nun neben den dem Eisenbahngesetz 1957 unterliegenden Seilbahnen auch die Schlepplifte, diese sind im Sinn des Seilbahngesetzes 2003 Eisenbahnen.

Der geltende § 2 Abs. 1 erster Satz EKHG bezieht sich noch auf die Rechtslage vor der Erlassung des Seilbahngesetzes 2003. Mit der vorgeschlagenen Regelung, laut der der Begriff der Eisenbahn auch im Sinn des Seilbahngesetzes 2003 auszulegen ist, werden einerseits die Änderungen im Eisenbahnrecht auch im EKHG nachvollzogen. Andererseits ist weiterhin sichergestellt, dass Seilbahnen und auch Schlepplifte in das Haftungsregime des EKHG fallen.

#### **Zu Z 2 (§ 3 EKHG)**

Die Streichung der „Autostopper-Bestimmung“ des § 3 Z 2 EKHG wird vor allem von den Autofahrerklubs 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, könnten derartige Schäden doch ohnehin in der obligatorischen Haftpflichtversicherung Deckung finden. 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 Falls des § 3 Z 2 EKHG werden diese Schwierigkeiten beseitigt. Auch die Entscheidung der Frage, ob die Initiative zur Beförderung vom Beförderten selbst ausgegangen ist (siehe etwa OGH 10.3.1983 SZ 56/45 = ZVR 1984/98), wird dadurch obsolet.

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

#### **Zu den Z 3 – 8 (§§ 15 und 16 EKHG)**

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

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

#### **Zu Z 9 (§ 21 EKHG)**

Auch die Änderungen des EKHG sollen mit 1. Oktober 2004 in Kraft treten. Die geänderten Bestimmungen sollen aber nur auf Unfälle anzuwenden sein, die sich ab diesem Zeitpunkt ereignen.

#### **Zu Z 10 (§ 22 EKHG)**

Bei der Änderung in Abs. 3 Z 3 handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung.

#### **Zu Art. 3 (Änderung des Reichshaftpflichtgesetzes)**

Die Haftungshöchstbeträge der §§ 7a und 7b orientieren sich an den in der Verkehrshaftpflicht maßgeblichen Beträgen. Die vorgesehene Anhebung der Höchstbeträge im EKHG erfordert auch eine Anpassung der entsprechenden Beträge im Reichshaftpflichtgesetz.

#### **Zu Art. 4 (Änderung des Rohrleitungsgesetzes)**

Die Haftungshöchstbeträge des § 11 Abs. 1 Z 1 Rohrleitungsgesetz orientieren sich an den in der Verkehrshaftpflicht maßgeblichen Beträgen. Die vorgesehene Anhebung der Höchstbeträge im EKHG erfordert auch eine Anpassung der entsprechenden Beträge im Rohrleitungsgesetz. Die den Ersatz von Sachschäden betreffenden Höchstbeträge der Z 2 des § 11 Abs. 1 sollen dagegen unverändert bleiben, sie bieten einen ausreichenden Schutz.

Die Bestimmung des § 43 Abs. 5 ist durch die Pensionierung des letzten durch diese Regelung begünstigten Betriebsleiters obsolet geworden.

#### **Zu Art. 5 (Änderung des Gaswirtschaftsgesetzes)**

Die Haftungshöchstbeträge des § 35 Abs. 1 Z 1 Gaswirtschaftsgesetz orientieren sich an den in der Verkehrshaftpflicht maßgeblichen Beträgen. Die vorgesehene Anhebung der Höchstbeträge im EKHG erfordert auch eine Anpassung der entsprechenden Beträge im Gaswirtschaftsgesetz. Die den Ersatz von Sachschäden betreffenden Höchstbeträge der Z 2 des § 35 Abs. 1 sollen dagegen unverändert bleiben, sie bieten einen ausreichenden Schutz.

## Textgegenüberstellung

### Geltende Fassung

### Vorgeschlagene Fassung

#### Artikel 1

#### Änderung des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetzes 1994

§ 9. (1) Der Versicherer hat, unbeschadet einer darüber hinausgehenden Vereinbarung, in jedem Versicherungsfall Versicherungsleistungen bis zu dem sich aus den folgenden Bestimmungen ergebenden Betrag zu erbringen (gesetzliche Versicherungssumme).

(2) Vorbehaltlich des Abs. 4 ist die gesetzliche Versicherungssumme eine Pauschalversicherungssumme, die Personenschäden, Sachschäden und bloße Vermögensschäden umfaßt. Innerhalb der Pauschalversicherungssumme beträgt die gesetzliche Versicherungssumme für bloße Vermögensschäden 11 000 Euro.

(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 2 180 185 Euro,
2. für Omnibusse und Lastkraftwagen mit mehr als 19 Plätzen für je weitere angefangene fünf Plätze zusätzlich 545 046 Euro,
3. für Omnibusanhänger mit nicht mehr als zehn Plätzen 1 090 092 Euro und für je weitere angefangene fünf Plätze zusätzlich 545 056 Euro,
4. für alle anderen Fahrzeuge 1 090 092 Euro.

(4) Für Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 Gefahrgutbeförderungsgesetz, BGBl. I Nr. 145/1998, in der jeweils geltenden Fassung angeführten Vorschriften befördert werden und die gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen sind, beträgt die gesetzliche Versicherungssumme

1. für die Tötung oder Verletzung einer Person 1 090 092 Euro,
2. für die Tötung oder Verletzung mehrerer Personen 2 180 185 Euro,
3. für Sachschäden insgesamt 2 180 185 Euro,
4. für bloße Vermögensschäden 11 000 Euro.

(5) Für Kraftfahrzeuge, die nicht ausschließlich oder vorwiegend zur Beför-

Unverändert

(2) Vorbehaltlich des Abs. 4 ist die gesetzliche Versicherungssumme eine Pauschalversicherungssumme, die Personenschäden, Sachschäden und bloße Vermögensschäden umfaßt. Innerhalb der Pauschalversicherungssumme beträgt die gesetzliche Versicherungssumme für bloße Vermögensschäden 30 000 Euro.

(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 6 000 000 Euro,
2. für Omnibusse und Lastkraftwagen mit mehr als 19 Plätzen für je weitere angefangene fünf Plätze zusätzlich 1 500 000 Euro,
3. für Omnibusanhänger mit nicht mehr als zehn Plätzen 3 000 000 Euro und für je weitere angefangene fünf Plätze zusätzlich 1 500 000 Euro,
4. für alle anderen Fahrzeuge 3 000 000 Euro.

(4) Für Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, BGBl. I Nr. 145/1998, angeführten Vorschriften befördert werden und die gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen sind, beträgt die gesetzliche Versicherungssumme

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

Entfällt

**Geltende Fassung**

derung gefährlicher Güter bestimmt sind und keiner besonderen Zulassung bedürfen, gilt Abs. 4 nur für die Dauer des Transports eines gefährlichen Gutes. Für Anhänger zur Beförderung gefährlicher Güter gilt Abs. 4 in jedem Fall.

**Kündigungsrecht bei Prämienhöhung**

**§ 14a.** Übt der Versicherer ein Recht zur einseitigen Erhöhung einer vereinbarten Prämie aus, so kann der Versicherungsnehmer den Versicherungsvertrag binnen eines Monats kündigen. Die Frist zur Ausübung des Kündigungsrechts beginnt zu laufen, sobald der Versicherer dem Versicherungsnehmer die erhöhte Prämie und den Grund der Erhöhung mitgeteilt hat. Die Kündigung wird mit Ablauf eines Monats wirksam, frühestens jedoch mit dem Wirksamwerden der Prämienhöhung.

**Prämienanpassungsklauseln**

**§ 14b.** (1) Die Prämie kann auf Grund einer vertraglichen Prämienanpassungsklausel rechtswirksam höchstens im gleichen Verhältnis erhöht werden, wie sich der jährliche Schadenbedarf beim einzelnen Versicherungsunternehmen erhöht. Unter Schadenbedarf ist der Schadenaufwand (Zahlungen und Rückstellungen für noch nicht abgewickelte Versicherungsfälle) je versichertes Risiko zu verstehen. Allgemeine Vorschriften über Vertragsbestimmungen, die eine Änderung des Entgelts vorsehen, bleiben unberührt.

(2) und (3) ...

**§ 37a.** (1) bis (6) ...

**Vorgeschlagene Fassung****Kündigungsrecht bei Prämienhöhung**

**§ 14a.** (1) Übt der Versicherer ein Recht zur einseitigen Erhöhung einer vereinbarten Prämie aus, so kann der Versicherungsnehmer den Versicherungsvertrag binnen eines Monats kündigen. Die Frist zur Ausübung des Kündigungsrechts beginnt zu laufen, sobald der Versicherer dem Versicherungsnehmer die erhöhte Prämie und den Grund der Erhöhung mitgeteilt hat. Die Kündigung wird mit Ablauf eines Monats wirksam, frühestens jedoch mit dem Wirksamwerden der Prämienhöhung.

(2) Der Versicherer hat in der Mitteilung dem Versicherungsnehmer der Grund der Erhöhung klar und verständlich zu erläutern. Zudem hat er den Versicherungsnehmer auf dessen Kündigungsrecht hinzuweisen, sofern er die Prämienhöhung nicht bloß auf die Entwicklung eines von der Bundesanstalt Statistik Austria verlautbarten Verbraucherpreisindex (§ 14b Abs. 1) stützt.

**Prämienanpassungsklauseln**

**§ 14b.** (1) In vertraglichen Prämienanpassungsklauseln kann als Maßstab für Prämienänderungen ein von der Bundesanstalt Statistik Austria verlautbarter Verbraucherpreisindex herangezogen werden. Allgemeine Vorschriften über Vertragsbestimmungen, die eine Änderung des Entgelts vorsehen, bleiben unberührt.

(2) und (3) unverändert

**§ 37a.** (1) bis (6) unverändert

(7) Die §§ 9, 14a und 14b in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2004 treten mit 1. Oktober 2004 in Kraft. Bestehende Versicherungsverträge sind mit diesem Zeitpunkt an die geänderten Bestimmungen anzupassen. Der Versicherer kann in bestehenden Verträgen als Maßstab für Prämienänderungen den von der Bundesanstalt Statistik Austria verlautbarten Verbraucherpreisindex 2000 heranziehen.

**Geltende Fassung****Vorgeschlagene Fassung****Artikel 2****Änderung des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes**

§ 2. (1) Der Begriff der Eisenbahn ist im Sinn des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, auszulegen; für den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes gelten als Eisenbahnen auch die Schlepplifte (§ 179 der Gewerbeordnung 1973, BGBl. Nr. 50/1974). Soweit sich aus dem vorliegenden Bundesgesetz nichts anderes ergibt, ist dieses auf Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt öffentlichen Verkehr, die Bestandteil eines Bergwerks oder eines gewerblichen oder land- oder forstwirtschaftlichen Unternehmens sind oder einer Gemeinschaft solcher Unternehmungen gehören, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaus angelegt werden (Feldbahnen), nicht anzuwenden.

§ 3. Im Falle der Tötung oder Verletzung eines durch die Eisenbahn oder das Kraftfahrzeug beförderten Menschen ist dieses Bundesgesetz hinsichtlich der befördernden Eisenbahn oder des befördernden Kraftfahrzeugs insofern nicht anzuwenden, als der Verletzte zur Zeit des Unfalls

1. ...
2. durch das Kraftfahrzeug entweder ohne den Willen des Halters oder doch nur auf sein, des Verletzten, Ersuchen, in seinem ausschließlichen oder überwiegenden wirtschaftlichen Interesse und ohne ein dem Halter zufließendes, wenn auch unangemessenes Entgelt befördert wurde oder
3. ...

§ 15. (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung für Tötung und Verletzung von Menschen ist der Höhe nach mit

1. einem Kapitalsbetrag vom 292 000 Euro oder
2. einem jährlichen Rentenbetrag von 17 520 Euro

für den einzelnen Verletzten begrenzt.

(2) ...

(3) Im Falle der Tötung oder der Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis haftet der Halter eines Kraftfahrzeuges insgesamt nur bei zu den im folgenden genannten Höchstbeträgen. Hierbei belieben hinsichtlich der einzelnen Verletzten die in Abs. 1 zu leistenden Ersätze die nachstehenden Höchstbeträge

§ 2. (1) Der Begriff der Eisenbahn ist im Sinn des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, in der jeweils geltenden Fassung und des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103/2003, in der jeweils geltenden Fassung auszulegen. Soweit sich aus dem vorliegenden Bundesgesetz nichts anderes ergibt, ist dieses auf Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt öffentlichen Verkehr, die Bestandteil eines Bergwerks oder eines gewerblichen oder land- oder forstwirtschaftlichen Unternehmens sind oder einer Gemeinschaft solcher Unternehmungen gehören, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaus angelegt werden (Feldbahnen), nicht anzuwenden.

Unverändert

1. unverändert
2. durch das Kraftfahrzeug ohne den Willen des Halters befördert wurde oder
3. unverändert

§ 15. (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung für Tötung und Verletzung von Menschen ist der Höhe nach mit

1. einem Kapitalsbetrag vom 800 000 Euro oder
2. einem jährlichen Rentenbetrag von 48 000 Euro

für den einzelnen Verletzten begrenzt.

(2) unverändert

(3) unverändert



**Geltende Fassung**

unberührt. Übersteigen die mehreren Menschen zu listenden Erätze die nachstehenden, so verringern sich die einzelnen Ersätze in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht. Die Gesamthöchstbeträge sind:

1. für den Halter eines jeden Kraftfahrzeugs 876 000 Euro;
2. für den Halter eines Omnibusses mit nicht mehr als 19 Plätzen (Sitz- oder Stehplätzen) außer dem Lenkerplatz sowie für den Halter eines Lastkraftwagens mit mehr als acht, jedoch nicht mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz überdies 876 000 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 438 000 Euro bezüglich der beförderten Menschen;;
3. für den Halter eines Kraftfahrzeugs zur Beförderung gefährlicher Güter überdies 1 314 000 Euro für Schäden infolge der gefährlichen Beschaffenheit des Gutes; für Kraftfahrzeuge, die nicht ausschließlich oder überwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, gilt dies nur für die Dauer des Transports gefährlicher Güter.

**§ 16.** (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung für Schäden an Sachen ist, selbst wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, der Höhe nach mit folgenden Beträgen begrenzt:

1. für den Halter eines jeden Kraftfahrzeugs oder den Betriebsunternehmer einer Eisenbahn (§ 2) bei einem Unfall aus dem Betrieb des Kraftfahrzeugs oder der Eisenbahn mit 145 000 Euro;
2. für den Halter eines Kraftfahrzeugs zur Beförderung gefährlicher Güter überdies mit 1 314 000 Euro für Schäden infolge der gefährlichen Beschaffenheit des Gutes; für Kraftfahrzeuge, die nicht ausschließlich oder überwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, gilt dies nur für die Dauer des Transports gefährlicher Güter

(2) und (3) ...

**§ 21.** (1) und (2) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

1. für den Halter eines jeden Kraftfahrzeugs 2 400 000 Euro;
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 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, BGBl. I Nr. 145/1998, in der jeweils geltenden Fassung angeführten Vorschriften befördert werden und das gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen ist, überdies 3 600 000 Euro für Schäden infolge der gefährlichen Beschaffenheit des Gutes.

Unverändert

1. für den Halter eines jeden Kraftfahrzeugs oder den Betriebsunternehmer einer Eisenbahn (§ 2) bei einem Unfall aus dem Betrieb des Kraftfahrzeugs oder der Eisenbahn mit 400 000 Euro;
2. für den Halter eines Kraftfahrzeugs, mit dem gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, BGBl. I Nr. 145/1998, in der jeweils geltenden Fassung 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.

(2) und (3) unverändert

**§ 21.** (1) und (2) unverändert

(3) Die §§ 3, 15, 16 und 22 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2004 treten mit 1. Oktober 2004 in Kraft. Die geänderten Bestimmungen sind

**Geltende Fassung**

§ 22. (1) und (2) ...

(3) Unberührt bleiben:

1. und 2. ...
3. das Atomhaftpflichtgesetz, BGBl. Nr. 117/1964
4. und 5. ...

**Vorgeschlagene Fassung**

auf Unfälle anzuwenden, die sich nach dem 30. September 2004 ereignet haben.

§ 22. (1) und (2) unverändert

Unverändert

1. und 2. unverändert
3. das Atomhaftungsgesetz 1999, BGBl. I Nr. 170/1998,
4. und 5. unverändert

**Artikel 3****Änderung des Reichshaftpflichtgesetzes**

§ 7a. Der im § 1a bezeichnete Inhaber der Anlage und der im § 2 bezeichnete Unternehmer haften im Falle des § 7 Abs. 1 nur bis zu einer Jahresrente von 17 520 Euro.

§ 7b. (1) Im Falle des § 1a haftet der Inhaber der Anlage für Sachschaden nur bis zum Betrag von 145 000 Euro, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden.

(2) Sind auf Grund desselben Ereignisses an mehrere Personen Entschädigungen zu leisten, die insgesamt den Höchstbetrag von 145 000 Euro übersteigen, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht.

(3) ...

§ 7a. Der im § 1a bezeichnete Inhaber der Anlage und der im § 2 bezeichnete Unternehmer haften im Falle des § 7 Abs. 1 nur bis zu einer Jahresrente von 48 000 Euro.

§ 7b. (1) Im Falle des § 1a haftet der Inhaber der Anlage für Sachschaden nur bis zum Betrag von 400 000 Euro, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden.

(2) Sind auf Grund desselben Ereignisses an mehrere Personen Entschädigungen zu leisten, die insgesamt den Höchstbetrag von 400 000 Euro übersteigen, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht.

(3) unverändert

§ 9c. Die §§ 7a und 7b in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2004 treten mit 1. Oktober 2004 in Kraft. Die geänderten Bestimmungen sind auf Schadensereignisse anzuwenden, die sich nach dem 30. September 2004 ereignet haben.

**Artikel 4****Änderung des Rohrleitungsgesetzes**

§ 11. (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung ist hinsichtlich jedes schädigenden Vorgangs in folgender Weise begrenzt:

§ 11. (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung ist hinsichtlich jedes schädigenden Vorgangs in folgender Weise begrenzt:

**Geltende Fassung**

1. hinsichtlich der Tötung oder der Verletzung von Menschen mit einem Kapitalsbetrag von 292 000 Euro oder mit einem Rentenbetrag von jährlich 17 520 Euro für den einzelnen Verletzten; im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis ist die Haftung mit dem Dreifachen dieser Beträge begrenzt;
2. ...
- (2) und (3)
- § 43. (1) bis (4)
- (5) Die Bestimmungen des § 15 finden auf vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bestellte Betriebsleiter keine Anwendung.
- (6) bis (9)
- § 44. (1) und (1a) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

1. hinsichtlich der Tötung oder der Verletzung von Menschen mit einem Kapitalsbetrag von 800 000 Euro oder mit einem Rentenbetrag von jährlich 48 000 Euro für den einzelnen Verletzten; im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis ist die Haftung mit dem Dreifachen dieser Beträge begrenzt;
2. unverändert
- (2) und (3) unverändert
- § 43. (1) bis (4) unverändert
- Entfällt
- (6) bis (9) unverändert
- § 44. (1) und (1a) unverändert
- (1b) Die §§ 11 und 43 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2004 treten mit 1. Oktober 2004 in Kraft. Die geänderten Bestimmungen des § 11 sind nur auf Schadenereignisse anzuwenden, die sich nach dem 30. September 2004 ereignet haben. Bestehende Versicherungsverträge sind mit diesem Zeitpunkt an die geänderten Bestimmungen anzupassen.

**Artikel 5****Änderung des Gaswirtschaftsgesetzes**

- § 35. (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung ist hinsichtlich jedes schädigenden Vorgangs in folgender Weise begrenzt:
1. hinsichtlich der Tötung oder der Verletzung von Menschen mit einem Kapitalsbetrag von 292 000 € oder mit einem Rentenbetrag von jährlich 17 520 € für den einzelnen Verletzten; diese Begrenzung gilt nicht für Heilungs- und Beerdigungskosten;
  2. ...
  - (2) und (3)
  - § 78. (1) bis (4) ...

- § 35. (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung ist hinsichtlich jedes schädigenden Vorgangs in folgender Weise begrenzt:
1. hinsichtlich der Tötung oder der Verletzung von Menschen mit einem Kapitalsbetrag von 800 000 € oder mit einem Rentenbetrag von jährlich 48 000 € für den einzelnen Verletzten; diese Begrenzung gilt nicht für Heilungs- und Beerdigungskosten;
  2. unverändert
  - (2) und (3) unverändert
  - § 78. (1) bis (4) unverändert

### **Geltende Fassung**

### **Vorgeschlagene Fassung**

(5) § 35 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2004 tritt mit 1. Oktober 2004 in Kraft. Die geänderten Bestimmungen sind nur auf Schadenereignisse anzuwenden, die sich nach dem 30. September 2004 ereignet haben. Bestehende Versicherungsverträge sind mit diesem Zeitpunkt an die geänderten Bestimmungen anzupassen.