

# TE Vfgh Erkenntnis 1985/6/24 V7/84

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 24.06.1985

## Index

90 Straßenverkehrsrecht, Kraftfahrrecht

90/02 Kraftfahrgesetz 1967

## Norm

B-VG Art7 Abs1 / Gesetz

B-VG Art7 Abs1 / Verordnung

B-VG Art18 Abs2

B-VG Art139 Abs1 / Prüfungsgegenstand

KFG 1967 §60 Abs2

Tarif-Nov 1981, BGBl 577 (betreffend Änderung eines Tarifes für die KFZ-Haftpflichtversicherung)

Tarif-Nov 1983, BGBl 348 (betreffend Änderung eines Tarifes für die KFZ-Haftpflichtversicherung)

## Leitsatz

Art139 Abs1 B-VG; Individualantrag auf Aufhebung der Position 3 im ArtI Z2 litA Tarif-Nov. 1981 und des ArtI Z5 zur Gänze sowie Position 3 im ArtI Z7 Tarif-Nov. 1983 (betreffend höhere Haftpflichtversicherungsprämien für Taxifahrzeuge und Mietwagen); keine Bekämpfung von Verwaltungsstellen, durch deren Aufhebung die behauptete Rechtsverletzung nicht beseitigt würde; Zulässigkeit des Antrages KFG 1967; Tarif-Nov. 1981 und Tarif-Nov. 1983; keine Bedenken gegen §60 Abs2 KFG; höhere Versicherungsprämien für Taxifahrzeuge und Mietwagen nicht gleichheitswidrig; iVm. "Bonus-Malus-System" vorgesehene Rückübertragung des Versicherungsrisikos auf die Versicherungsnehmer (dieser Risikogemeinschaft) nicht unsachlich; kein Widerspruch zu der durch §60 Abs2 KFG gebotenen Rücksichtnahme auf wirtschaftliche und volkswirtschaftliche Gesichtspunkte

## Spruch

Dem Antrag wird nicht Folge gegeben.

## Begründung

Entscheidungsgründe:

I. 1. Der Einschreiter betreibt seit dem Jahre 1971 "das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerks-Gewerbe, eingeschränkt auf die Verwendung eines Personenkraftwagens mit 4 bis 6 Sitzplätzen einschließlich des Lenkersitzes".

Zwischen ihm und "Der Anker Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft" besteht seit 30. November 1976 ein KFZ-Haftpflichtversicherungsvertrag betreffend den als Taxi verwendeten PKW Mercedes 220 D/8, 60 PS, 5 Plätze, polizeiliches Kennzeichen W ...

2. Der Einschreiter begehrt mit dem auf Art139 Abs1 letzter Satz B-VG gestützten Antrag

a) in der V des Bundesministers für Finanzen vom 11. Dezember 1981, BGBl. 577, mit der die V über die Festsetzung eines Tarifes für die KFZ-Haftpflichtversicherung geändert wird (im folgenden kurz: Tarif-Nov. 1981) die Position 3 im Artl Z2 litA,

b) in der V des Bundesministers für Finanzen vom 29. Juni 1983, BGBl. 348, mit der die V über die Festsetzung eines Tarifes für die KFZ-Haftpflichtversicherung geändert wird (im folgenden kurz: Tarif-Nov. 1983),

aa) den Artl Z5 zur Gänze sowie

bb) die Position 3 im Artl Z7

als gesetzwidrig aufzuheben.

3. Der Bundesminister für Finanzen hat eine Äußerung erstattet. Er begehrt, den Individualantrag abzuweisen.

II. 1. Die angefochtenen Verordnungsbestimmungen stützen sich auf §60 Abs2 des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. 267 (KFG 1967).

a) Diese Bestimmung und die folgenden Abs3 und 4 lauteten in der der Tarif-Nov. 1981 zugrunde liegenden Fassung, nämlich in jener der 4. Kraftfahrgesetz-Nov., BGBl. 615/1977, auszugsweise:

"(2) Die Versicherungsbedingungen und der Tarif (Abs1) sind für die Zukunft unter Bedachtnahme auf die Betriebsgrundlagen und die durchschnittlichen Betriebsergebnisse der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung einschließlich der auf die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung entfallenden betriebswirtschaftlich gerechtfertigten Verwaltungskosten der Versicherer durch Verordnung festzusetzen. Bei der Gestaltung des Prämiensystems sind insbesondere auch die Interessen der Versicherungsnehmer in volkswirtschaftlich angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Festsetzung erfolgt nach Maßgabe der jeweils bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse im Hinblick auf die im §59 Abs3 angeführten Versicherungssummen für die einzelnen Arten der Fahrzeuge und deren Verwendungsbestimmung, wobei folgendes zu gelten hat:

1. Bei der Festsetzung der Versicherungsbedingungen darf von den Bestimmungen des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 nicht zum Nachteil der Versicherten und geschädigter Dritter abgewichen werden.

2. ...

3. ...

4. ...

5. ...

(3) Werden Versicherungsbedingungen oder ein Tarif festgesetzt, so gelten sie auch für die im Zeitpunkt ihres Inkrafttretens bereits bestehenden Versicherungsverträge.

(4) Sieht der Tarif (Abs1) die Leistung eines Schadenersatzbeitrages durch den Versicherungsnehmer im Versicherungsfall vor, so gilt dieser Schadenersatzbeitrag für den Fall des Zahlungsverzuges als Prämie, auf die die §§38 und 39 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 sowie §61 Abs3 bis 5 sinngemäß anzuwenden sind."

b) Die Tarif-Nov. 1983 wurde aufgrund des §60 Abs2 KFG 1967 idF der 6. Kraftfahrgesetz-Nov., BGBl. 362/1982, erlassen.

Nach dieser Fassung ergeben sich gegenüber den soeben wiedergegebenen Gesetzestexten folgende Änderungen:

"Im §60 Abs2 erster Satz wird nach dem Wort 'Tarif' eingefügt 'samt den diesem zugrunde liegenden Versicherungssummen';

im §60 Abs2 dritter Satz entfallen die Worte 'im §59 Abs3 angeführten';

im §60 Abs2 entfallen die Z2 und 3."

2. Gemäß §1 der V des Bundesministers für Finanzen vom 12. Jänner 1976, BGBl. 63, über die Festsetzung eines Tarifs über die KFZ-Haftpflichtversicherung (im folgenden: Stamm-Tarif) muß der gemäß §59 Abs1 KFG 1967 abzuschließenden KFZ-Haftpflichtversicherung der in der Anlage enthaltene Tarif für die KFZ-Haftpflichtversicherung zugrunde liegen.

Diese Anlage ist in "Vorbemerkungen" und in "Prämiensätze" gegliedert.

Angefochten werden Bestimmungen der Tarif.-Nov. 1981 und 1983. Diese bekämpften Verordnungsstellen (sie sind hervorgehoben) lauten in ihrem Zusammenhang:

a) Tarif-Nov. 1981 "Art. I

Die Anlage zur Verordnung des Bundesministers für Finanzen vom 12. Jänner 1976, BGBl. 63" (Stamm-Tarif in der zuletzt geltenden Fassung) "... wird wie folgt geändert:

1. ...

2. Hauptgruppe II der Prämiensätze hat zu lauten:

A. 'Hauptgruppe II. Personen und Kombinationskraftwagen    Prämie S

1. Personen- und Kombinationskraftwagen ...

a) mit nicht mehr als fünf Plätzen außer dem Lenkerplatz

bis 12 kW (16 PS) ..... 1451

über 12 bis 15 kW (16 bis 20 PS) ..... 1827

...

über 89 kW (120 PS) ..... 6912

b) ...

2. ...

3. Personen- und Kombinationskraftwagen zur

gewerbsmäßigen Beförderung von Personen

(Taxifahrzeugen und Mietwagen) ..... 150 vH

der Prämie

nach Z1

4.

..."

Dem ArtII Abs1 der Tarif-Nov. 1981 zufolge ist ArtI Z2 litA mit 1. Jänner 1982 in Kraft und mit Ablauf des 30. Juni 1982 außer Kraft getreten. Ab 1. Juli 1982 gelten höhere Prämiensätze, wie sie in ArtI Z2 litB angeführt sind. Unter Position 3 ist auch hier vorgesehen, daß die Prämie für Taxifahrzeuge und Mietwagen 150 vH der für andere PKW vorgesehenen Sätze beträgt.

Nach ArtII Abs2 gebührt bei bestehenden Versicherungsverträgen dem Versicherer die in ArtI festgesetzte Prämie vom Tag des Inkrafttretens der jeweiligen Verordnungsbestimmung an.

b) Tarif-Nov. 1983

"ArtI

Die Anlage zur Verordnung des Bundesministers für Finanzen vom 12. Jänner 1976, BGBl. 63," (Stamm-Tarif in der zuletzt geltenden Fassung) "... wird wie folgt geändert:

1. ...

5. An die Vorbemerkungen ist folgende neue litj anzufügen:

'j) Schadenersatzbeitrag:

(1) Bei Personen- und Kombinationskraftwagen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen (Taxifahrzeugen und Mietwagen) mit nicht mehr als fünf Plätzen außer dem Lenkerplatz (Position 3 der Hauptgruppe II der Prämiensätze) ist, unbeschadet der litg für Versicherungsfälle, für die der Versicherer eine Entschädigung zu seinen Lasten bezahlt hat, dem Versicherer der von ihm bezahlte Betrag, höchstens jedoch der Betrag von

2500 S für den ersten,

3500 S für den zweiten,

5000 S für jeden weiteren

Versicherungsfall, der innerhalb eines Beobachtungszeitraumes (litg Abs2) eingetreten ist, zu entrichten (Schadenersatzbeitrag). Zahlungen, die ausschließlich aufgrund von Teilungsabkommen von Versicherern untereinander oder zwischen solchen und Sozialversicherungsträgern erbracht wurden, werden hiebei nicht berücksichtigt.

(2) Erwirbt der Versicherungsnehmer an Stelle eines veräußerten Fahrzeuges oder eines Fahrzeuges, für das das versicherte Interesse weggefallen ist, ein anderes Fahrzeug, so ist die Zählung der Versicherungsfälle gemäß Abs1 innerhalb eines Beobachtungszeitraumes fortzusetzen. Ein Fahrzeug gilt stets als an Stelle eines anderen erworben, wenn der Erwerb innerhalb desselben Beobachtungszeitraumes wie die Veräußerung oder der Wegfall des versicherten Interesses erfolgt.

(3) Endigt das Versicherungsverhältnis und wird hinsichtlich desselben Fahrzeuges vom selben Versicherungsnehmer innerhalb desselben Beobachtungszeitraumes ein neuer Versicherungsvertrag geschlossen, so ist die Zählung der Versicherungsfälle gemäß Abs1 fortzusetzen.

(4) Nach Beendigung des Versicherungsverhältnisses bleibt der Versicherungsnehmer für die während der Dauer des Versicherungsverhältnisses eingetretenen Versicherungsfälle zur Entrichtung des Schadenersatzbeitrages verpflichtet. Bei Veräußerung des versicherten Fahrzeuges durch den Versicherungsnehmer bleibt dieser für die während der Dauer seines Eigentums eingetretenen Versicherungsfälle zur Entrichtung des Schadenersatzbeitrages verpflichtet.

(5) Der Schadenersatzbeitrag wird aufgrund einer Zahlung des Versicherers mit Ablauf der in Art15 Abs1 letzter Satz AKHB 1967 festgesetzten Frist fällig, sofern der Versicherungsnehmer dem Versicherer den bezahlten Betrag nicht erstattet hat."

6.

...

7.

Die Hauptgruppen II und III der Prämiensätze haben zu lauten:

"Hauptgruppe II. Personen- und Kombinationskraftwagen Prämie S

1. Personen- und Kombinationskraftwagen (einschließlich  
nach Leasing-Verträgen zum Gebrauch überlassene  
Kraftwagen)

a) mit nicht mehr als fünf Plätzen außer dem Lenkerplatz

bis 12 kW (16 PS) ..... 1650

...

über 89 kW (120 PS) ..... 7810

b) ...

2. ...

3. Personen- und Kombinationskraftwagen zur  
gewerbsmäßigen Beförderung von Personen

(Taxifahrzeuge und Mietwagen) ..... 150 vH

der Prämie

nach Z1

4.

..."

Gemäß ArtII Abs1 Tarif-Nov. 1983 ist diese V mit 1. Juli 1983 in Kraft getreten.

ArtII Abs4 bestimmt, daß bei bestehenden Versicherungsverträgen dem Versicherer die in dieser V festgesetzte Prämie vom Tag des Inkrafttretens der Tarif-Nov. 1983 an gebührt.

III. Der VfGH hat zur Zulässigkeit des Individualantrages erwogen:

1. Der Antragsteller begehrt - dem §57 Abs1 VerfGG 1953 entsprechend -, bestimmte Stellen der (als V zu qualifizierenden) Tarif-Nov. 1981 und 1983 als gesetzwidrig aufzuheben und legt die Bedenken gegen deren Gesetzmäßigkeit im einzelnen dar.

2. Auch die Antragslegitimation ist gegeben. Es genügt, hiezu auf das hg. Erk. VfSlg.8212/1977 zu verweisen.

3. Der Umstand, daß die Position 3 des ArtI Z2 litB Tarif-Nov. 1981 nicht angefochten wurde, ändert nichts an der Zulässigkeit des Antrages: Für den Fall, daß den gestellten Anträgen stattgegeben würde, bliebe wohl die Verpflichtung bestehen, die aufgrund dieser Vorschrift iVm. der vorangehenden Position 1 für Taxifahrzeuge und Mietwagen in der Zeit vom 1. Juli 1982 bis 30. Juni 1983 vorgesehenen Prämien zu entrichten; die Normen, die die für diese KFZ geltenden Prämien für davor (1. Jänner bis 30. Juni 1982) und danach (ab 1. Juli 1983) liegenden Zeiträume festsetzen, würden aber in diesem Fall aus der Rechtsordnung eliminiert und solcherart die Beschwerde des Antragstellers beseitigt. Dieser hat also nicht etwa Verordnungsstellen bekämpft, durch deren allfällige Aufhebung die behauptete Rechtsverletzung überhaupt nicht beseitigt würde (vgl. zB VfSlg. 8156/1977, S 229 f.; 8212/1977, S 462).

4. Da auch die übrigen Prozeßvoraussetzungen vorliegen, ist das Verordnungsprüfungsverfahren zulässig.

IV. In der Sache selbst hat der VfGH erwogen:

1. a) Der Antragsteller trägt gegen die angefochtenen Ordnungsbestimmungen zunächst das Bedenken vor, daß sie den Gleichheitsgrundsatz verletzen. Es gehe nicht an, ausgerechnet (und nur) für Taxifahrzeuge und Mietwagen höhere Versicherungsprämien vorzusehen, nicht aber für andere Fahrzeuggruppen, bei denen eine höhere Schadenhäufigkeit festzustellen sei, etwa bei jenen Fahrzeugen, die von 15 bis 24 Jahre alten Personen gehalten werden.

b) Es trifft zu, daß der Gleichheitsgrundsatz auch für den Ordnungsgeber gilt. Eine (Durchführungs-)V widerspricht dann dem Gleichheitsgebot, wenn sie auf einem gleichheitswidrigen Gesetz beruht oder wenn sie - entgegen dem Gesetz - Differenzierungen der Normunterworfenen schafft, die sachlich nicht gerechtfertigt sind (vgl. zB VfSlg. 4915/1965, 7395/1974). Das bedeutet im gegebenen Zusammenhang, daß der Bundesminister für Finanzen als Ordnungsgeber verpflichtet war, bei der nach §60 Abs2 KFG 1967 (s. oben II.1.) vorzunehmenden Gestaltung des Prämiensystems nach sachlichen Gesichtspunkten vorzugehen, so insbesondere bei der Zusammenfassung bestimmter Arten von Fahrzeugen und von Fahrzeugen mit bestimmter Verwendungsbestimmung zu Gruppen (Untergruppen), um für sie eigene Tarifpositionen zu bilden.

Es kann nun - entgegen der Behauptung des Antragstellers - dem Bundesminister für Finanzen nicht vorgeworfen werden, es sei unsachlich, die Taxifahrzeuge und Mietwagen in einer eigenen (Unter-)Gruppe zusammenzufassen und für sie höhere Prämien als für sonstige PKW und Kombis vorzusehen:

§60 Abs2 KFG 1967 sieht - insofern in verfassungsrechtlich unbedenklicher Weise (vgl. VfSlg.8212/1977 und 9261/1981) - vor, daß bei der Prämiengestaltung ua. auf die Verwendungsbestimmung Bedacht zu nehmen ist. Gesonderte Tarifpositionen für bestimmte, durch ihre Verwendungsbestimmung gekennzeichnete Gruppen von Fahrzeugen sind dann vorzusehen, wenn der erwartete Schadenverlauf dieser Gruppe von jenem der anderen Fahrzeuge erheblich abweicht und wenn diese Gruppe derart groß ist, daß sie - wie der Bundesminister für Finanzen zutreffend hervorhebt - (dem Wesen der Vertragsversicherung entsprechend) in sich einen Ausgleich der Risiken nach dem Gesetz der großen Zahl erlaubt.

Beide Voraussetzungen liegen hier vor:

Der Bundesminister für Finanzen schildert in seiner Äußerung den Schadenverlauf der Taxis und Mietwagen glaubhaft - vom Antragsteller unbestritten - wie folgt:

"Zur Beurteilung der vom Antragsteller bekämpften Maßnahmen ist es erforderlich, den Schadenverlauf bei Taxis und

Mietwagen mit dem der gesamten Hauptgruppe II des Tarifs (Personen- und Kombinationskraftwagen) zu vergleichen. Der Tarif unterscheidet zwischen Fahrzeugen bis 5 Plätzen außer dem Lenkerplatz und solchen über 5 Plätzen außer dem Lenkerplatz. Diese Unterscheidung erstreckt sich auch auf Taxis und Mietwagen. Die folgende Aufstellung enthält die Schadensätze (Verhältnis der Versicherungsleistungen zu den Prämien) bei Taxis und Mietwagen bis 5 Plätzen, Taxis und Mietwagen über 5 Plätzen, Taxis und Mietwagen insgesamt und der Hauptgruppe II insgesamt in den Jahren 1978 bis 1982.

Taxi	Taxi bis 5 Plätze	Taxi über 5 Plätze	insgesamt	HG II
1978	218,22	84,51	175,48	73,96
1979	248,65	83,98	194,01	85,21
1980	238,86	85,74	189,78	90,50
1981	261,63	132,48	224,42	99,06
1982	208,67	68,37	163,76	100,94"

Diese Zahlen wurden in der mündlichen Verhandlung vor dem VfGH wie folgt ergänzt:

"1983	182,89	79,77	156,61	102,32
1984	182,54	71,61	145,61	101,29"

Dieser Teil der Äußerung des Bundesministers für Finanzen schließt wie folgt:

"Diese Aufstellung zeigt, daß der Schadenverlauf bei Taxis und Mietwagen anhaltend erheblich über dem der Hauptgruppe II insgesamt liegt. Die Erhöhung der Prämie um 50% mit 1. Jänner 1982 hat diese Abweichung abgeschwächt, jedoch nicht beseitigt."

Aufgrund dieses Schadenverlaufes über einen längeren Zeitraum konnte der Bundesminister für Finanzen durchaus sinnvoll prognostizieren, daß auch künftig Taxis und Mietwagen erheblich mehr Unfälle (mit-)verursachen würden als vergleichbare andere KFZ. Dies ist allein schon wegen der im Durchschnitt wesentlich größeren Fahrleistungen von Taxis, des Zwanges, auch unter ungünstigen Verkehrsbedingungen zu fahren und des häufigen Zeitdruckes, unter dem der Lenker steht, höchst wahrscheinlich. Selbst wenn - wie der Antragsteller meint - für die Gruppe der Taxis die Tendenz der Schadensätze sinkend ist, so weicht der Schadenverlauf immer noch derart signifikant von jenem der anderen PKW ab, daß es gerechtfertigt war, für diese Fahrzeuge eine besondere Tarifposition zu bilden. Wenn dies - zumindest nicht in diesem Umfang - nicht schon früher geschehen ist, belastet dies die nun getroffene Regelung nicht mit Gleichheitswidrigkeit. Damit wird nicht zum Ausdruck gebracht, daß die nunmehr geltende Regelung die einzig sachliche und im Gesetz gedeckte ist.

Der Bundesminister für Finanzen beziffert für 1982 die Anzahl der Taxis bis 5 Plätze mit 6409, die der Taxis über 5 Plätze mit 3532, insgesamt mit 9941. Der Antragsteller behauptet, daß es tatsächlich in beiden Gruppen mehr Fahrzeuge gegeben habe. Es braucht jedoch nicht weiter untersucht zu werden, worauf diese Divergenz zurückzuführen ist. Fest steht nämlich, daß die Gruppe der Taxis und Mietwagen jedenfalls in der obigen Ausführungen zahlenmäßig groß genug ist, um für sie eine eigene Tarifposition festsetzen zu können.

Der eigentliche Vorwurf des Antragstellers geht dahin, es sei gleichheitswidrig, den ungünstigen Schadenverlauf der Taxis zum Anlaß zu nehmen, diese Fahrzeuge in einer eigenen Untergruppe zusammenzufassen, nicht aber die KFZ, deren Zulassungsbesitzer unter 25 Jahre alt sind, obgleich vor allem jugendliche Fahrzeuglenker eine signifikant höhere Unfallhäufigkeit aufwiesen.

Damit weist der Antragsteller aber keine Gleichheitswidrigkeit der V nach: Zunächst ist er im besonderen darauf zu verweisen, daß aus der von ihm herangezogenen Statistik, wonach "43,6 vH aller auf Österreichs Straßen Verunglückten in die Altersklasse der 15- bis 24jährigen einzuordnen" seien, schon über die Häufigkeit der von unter 25 Jahren alten Lenkern von PKW verursachten Schäden nichts aussagt, noch weniger aber über den Schadenverlauf von PKW, deren Zulassungsbesitzer relativ jung sind. Im allgemeinen ist zu bemerken, daß dem §60 Abs2 KFG 1967 zufolge bei Gestaltung des Prämiensystems auf die Arten und die Verwendungsbestimmung der Fahrzeuge Bedacht zu nehmen ist. Darunter kann keinesfalls eine Eigenschaft des Zulassungsbesitzers (etwa sein Lebensalter) verstanden

werden. Das Gesetz hätte dem Verordnungsgeber also gar nicht erlaubt, für die Fahrzeuge jüngerer Zulassungsbesitzer eigene Tarifpositionen - wie dies der Antragsteller wünscht - festzulegen. Der VfGH hat gegen §60 Abs2 KFG 1967 auch unter diesem Aspekt keine verfassungsrechtlichen Bedenken:

Eigenschaften der Zulassungsbesitzer sind mit der Art des Fahrzeuges oder mit dessen Verwendungsbestimmung unvergleichbar. Wenn der Gesetzgeber die erstgenannten Momente bei der Tarifgestaltung nicht berücksichtigt wissen will, kann ihm kein gleichheitswidriges Vorgehen vorgeworfen werden. Ein Abstellen auf Eigenschaften des Zulassungsbesitzers wäre nicht sinnvoll, weil nicht diese auf den Schadenverlauf Einfluß haben können, sondern nur Eigenschaften des jeweiligen Lenkers des KFZ, der aber mit dem Zulassungsbesitzer keineswegs ident sein muß.

Der Antragsteller macht nicht konkret geltend, daß der Verordnungsgeber eine andere Gruppenbildung, zu der er nach §60 Abs2 KFG 1967 verhalten gewesen wäre, unterlassen habe. Sein Hinweis, daß eine Differenzierung zwischen gewerblich und privat genützten Fahrzeugen möglich gewesen wäre, kann nicht als substantiierte und unter Beweis gestellte Behauptung (der näher nachzugehen wäre) gewertet werden, der Schadenverlauf der einen Gruppe weiche von jenem der anderen Gruppe signifikant ab.

Im übrigen ist der Antragsteller darauf hinzuweisen, daß die Taxifahrzeuge und Mietwagen keineswegs die einzige Kategorie sind, für die aufgrund ihrer Verwendungsbestimmung ein besonderer Tarif vorgesehen wurde. Vielmehr gelten etwa für PKW und Kombis "zur gewerbsmäßigen Vermietung ohne Beistellung eines Lenkers" Prämien in der Höhe von 250 vH der sonst vorgesehenen (Position 4 im Artl Z2 litA der Tarif-Nov. 1981 und Position 4 im Artl Z7 der Tarif-Nov. 1983).

Bei diesem Ergebnis braucht nicht erörtert zu werden, ob und unter welchen Voraussetzungen der Bundesminister für Finanzen das Gleichheitsrecht verletzt hätte, wenn er zwar - gesetzmäßig - für die eine Gruppe von KFZ einen besonderen Tarif festgelegt, es aber - entgegen dem Gesetz - unterlassen hätte, für andere Gruppen gleichfalls eigene Tarifpositionen zu bilden; ferner braucht nicht untersucht zu werden, in welcher Verordnungsbestimmung gegebenenfalls die Gleichheitswidrigkeit ihren Sitz hätte.

2. a) Der Antragsteller meint, daß die angefochtenen Verordnungsbestimmungen aber auch noch aus einem anderen Grund dem Gleichheitsgebot widersprechen: Er bringt vor, die angefochtenen Verordnungsbestimmungen bewirkten für die Gruppe der Taxifahrzeuge und Mietwagen in ihrem Zusammenhalt und iVm. dem bereits eingerichteten "Bonus-Malus-System" eine weitgehende Rückübertragung des Versicherungsrisikos auf die Versicherungsnehmer; dies aber sei nach dem Erk. des VfGH VfSlg. 8212/1977 unzulässig.

Der Gleichheitsgrundsatz werde auch deshalb verletzt, weil "ein Teil der Versicherungsnehmer vollen Risikoausgleich genieße, während auf einen anderen Teil der Versicherungsnehmer infolge ihrer Zugehörigkeit zu einer bestimmten Berufsgruppe (gleichsam aufgrund einer 'Sippenhaftung') das Versicherungsrisiko weitgehend rückübertragen" werde.

Schließlich sei es sachlich nicht gerechtfertigt, daß jene Taxiunternehmer, deren Fahrzeuge einen günstigen Schadenverlauf haben und im "Bonus" eingestuft sind, trotz Schadenfreiheit schlechtergestellt seien als die übrigen Versicherungsnehmer.

b) Auch dieses Vorbringen weist keine Gleichheitswidrigkeit der bekämpften Verordnungsbestimmungen nach:

Wie der VfGH im Erk. VfSlg.8212/1977 dargetan hat, ist es "sachlich begründbar ..., die Höhe einer Versicherungsprämie vom Schadenverlauf des einzelnen Versicherungsverhältnisses abhängig zu machen, sofern dadurch nicht der Sinn der Versicherung auf die Art zunichte gemacht wird, daß das Versicherungsrisiko zur Gänze oder weitgehend auf den Versicherungsnehmer rückübertragen wird. Eine derartige Rückübertragung hat durch das Bonus-Malus-System, wie es durch die" (damals) "angefochtenen Verordnungen" (BGBl. 379/1977 und 380/1977) "vorgesehen wird, nicht stattgefunden":

Der Antragsteller mißversteht dieses Erk., wenn er meint, damit werde ausgedrückt, daß das damals eingeführte "Bonus-Malus-System" gerade noch akzeptabel, eine darüber hinausgehende Berücksichtigung des individuellen Schadenverlaufes aber jedenfalls unzulässig wäre. Vielmehr wurde mit dem zitierten Erk. nur das erwähnte System beurteilt und darüber hinaus nichts ausgesagt.

Wie in der vorstehenden Z1 dargetan wurde, durften die Taxifahrzeuge und Mietwagen zu einer Risikogemeinschaft zusammengefaßt werden. Dann aber ist es geradezu (als dem Sinn dieser Zusammenfassung entsprechend) geboten, das Prämiensystem so zu gestalten, daß wenn möglich - nämlich soweit dies den Regeln des §60 Abs2 zweiter und

dritter Satz KFG 1967 entspricht (s. unten IV.3.b) - die zu einer Gruppe (Risikogemeinschaft) vereinigten Versicherungsnehmer die durch sie dem Versicherer insgesamt erwachsenden Kosten selbst aufbringen. Dabei steht es dem Ordnungsgeber dem Gesetz zufolge - im Rahmen sachgerechter Überlegungen, insbesondere unter Beachtung des oben dargestellten Postulates, das Versicherungsrisiko nicht zu weitgehend auf den einzelnen Versicherungsnehmer überwälzen - frei zu bestimmen, ob und inwieweit er den Schadenverlauf des einzelnen Versicherungsverhältnisses berücksichtigt. Hier hat sich der Ordnungsgeber nun dafür entschieden, das (unbestritten gegebene) Defizit bei der Gruppe der Taxis und Mietwagen künftig dadurch zumindest zu verringern, daß er die eigentlichen Prämien erhöht, das Bonus-Malus-System beibehalten und darüber hinaus für jeden einzelnen Schadensfall einen Schadenersatzbeitrag (in der Höhe von je 2500 S bis 5000 S) eingeführt hat. Der VfGH verkennt nicht, daß das Zusammenwirken mehrerer Faktoren bei der Gestaltung der Prämien im weiteren Sinn zu einer Aushöhlung des Versicherungsprinzips und damit zur Rechtswidrigkeit des Tarifs führen kann. Davon kann aber hier noch nicht die Rede sein. Allein schon im Hinblick auf die im §59 Abs3 KFG 1967 angeführten Versicherungssummen (2400000 S bzw. 7200000 S) ist es nämlich offenkundig, daß das Versicherungsrisiko durch die bekämpften Ordnungsbestimmungen nicht in unzulässiger Weise auf die Versicherungsnehmer übertragen wurde, wenngleich wirtschaftlich betrachtet Kleinschäden tatsächlich von ihnen zu übernehmen sind. Der Versicherer deckt aber nach wie vor das Risiko für Großschäden ab.

Nicht eine bestimmte Berufsgruppe wird (sachwidrig) diskriminiert, sondern eine Gruppe von Zulassungsbesitzern bestimmter Fahrzeugarten mit spezifischer Verwendungsbestimmung (nämlich Taxis und Mietwagen) wird wegen ihres signifikant relativ schlechten Schadenverlaufes (der nicht zufällig nur während eines kurzen Zeitraumes eingetreten ist, sondern der gerade wegen der spezifischen Verwendungsbestimmung jedenfalls schon aus den oben unter IV.1.b dargestellten Gründen wahrscheinlich ist) zu höheren Leistungen als die Zulassungsbesitzer vergleichbarer anderer Fahrzeuge verpflichtet, also aus sachlichen Gründen anders behandelt. Es kann ungeprüft bleiben, ob es sachlich zu rechtfertigen wäre, diese Unterscheidung nicht vorzunehmen.

Der Umstand, daß der der Risikogemeinschaft angehörende Versicherungsnehmer Prämien auch dann allenfalls in unvermindertem Ausmaß zu zahlen hat, wenn bei ihm kein Versicherungsfall eingetreten ist, liegt im Wesen der Versicherung. Im übrigen gelangen auch Zulassungsbesitzer von Taxis bei schadenfreiem Verlauf in den gleichen Genuß niedrigerer Prämienstufen (Bonus) wie die Zulassungsbesitzer anderer PKW; infolge der um 50 vH höheren Prämie für Taxis ist der absolute Unterschied (und damit die Bonus-Begünstigung) zwischen den Prämienstufen für sie sogar höher als bei anderen KFZ. Daß die Prämie bei gleichem Schadenverlauf auch im Bonus-Fall höher als für andere PKW ist, ist durch das dargestellte höhere Risiko bedingt, das der Versicherer auch bei "Bonus-Fahrern" abdeckt.

3. a) Der Antragsteller hat weiters das Bedenken, daß die angefochtenen Ordnungsbestimmungen aus folgenden Gründen nicht dem §60 Abs2 zweiter und dritter Satz KFG 1967 entsprechen:

Das dort verankerte Gebot, "die Interessen der Versicherungsnehmer in volkswirtschaftlich angemessener Weise zu berücksichtigen" und das Prämiensystem "nach Maßgabe der jeweils bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse" festzusetzen, sei deshalb mißachtet worden, weil durch die bekämpften Bestimmungen der Tarif-Nov. - anders als bei Einführung des Bonus-Malus-Systems (Hinweis auf VfSlg. 8212/1977) - keine Umverteilung der Prämienlast, die für die Versicherer erfolgsneutral sein sollte, erfolgt, sondern eine Gruppe von Versicherungsnehmern einseitig mit höheren Prämien belastet worden sei.

Die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Taxis liege im öffentlichen Interesse. Die vorgesehenen Prämien erhöhungen für Taxis vernichteten vielfach die Existenzfähigkeit der Taxiunternehmer, was nicht im volkswirtschaftlichen Interesse liege. Der Ordnungsgeber habe die ungünstige wirtschaftliche Lage der Taxiunternehmer nicht bedacht.

b) Auch diese Bedenken treffen nicht zu:

Die Zusammenfassung der Taxis und Mietwagen (mit nicht mehr als fünf Plätzen außer dem Lenkerplatz) zu einer Risikogemeinschaft und die Schaffung eines eigenen Prämiensystems für sie begegnet an sich - wie oben unter IV.1 und 2 dargetan - keinen verfassungsrechtlichen Bedenken; diese Maßnahme entspricht vielmehr der prinzipiellen Entscheidung des Gesetzgebers. Die gebotene Rücksichtnahme auf volkswirtschaftliche und wirtschaftliche Gesichtspunkte (also auch auf die Leistungsfähigkeit der Versicherungsnehmer - s. EB zum KFG 1967, 576 BlgNR XI. GP S 3) erlaubt nicht, den Grundsatz aufzuweichen, daß jede nach §60 Abs2 dritter Satz KFG 1967 zu einer

Risikogemeinschaft zusammengefaßte Gruppe von Fahrzeugen (s. oben IV. 1) ihre dem Versicherer verursachten Kosten selbst aufzubringen hat. Die geschilderten gesetzlichen Vorbehalte dienen nur dazu, erhebliche volkswirtschaftliche Nachteile abzuwehren oder besondere wirtschaftliche Härten zu mildern.

Die bekämpften Regelungen verletzen die geschilderten Rücksichtnahmepflichten nicht. Sie bewirken keineswegs, daß künftig die Personenbeförderung durch Taxis (die sicherlich volkswirtschaftlich notwendig ist) eingestellt oder eingeschränkt würde. Das beweist schon der - wie gerichtsbekannt ist - nach wie vor bestehende Andrang auf Erteilung von Taxikonzessionen. Die bekämpften Tarifbestimmungen berücksichtigen sohin die volkswirtschaftlichen Aspekte. Sie nehmen aber auch auf die schwierige wirtschaftliche Lage der Taxiunternehmen Bedacht, da die von dieser Gruppe von Versicherungsnehmern aufgebrauchten Prämienleistungen - wie der tatsächliche Schadenverlauf in den Jahren 1982 bis 1984 (s. oben IV.1.b) zeigt - auch nach Inkrafttreten der neuen Tarifregelung bei weitem nicht die Kosten der Versicherer decken.

Wie schon mehrfach hervorgehoben, dient die Haftpflichtversicherung dazu, das mit der Teilnahme am Straßenverkehr verbundene Risiko, schadenersatzpflichtig zu werden, abzudecken. Gerade bei Taxis bilden daher die Haftpflichtversicherungsprämien zur (weitgehenden) Absicherung dieses Risikos einen essentiellen Kostenfaktor. Es ist nicht einzusehen, welche volkswirtschaftlichen oder betriebswirtschaftlichen Gründe dafür bestehen sollten, daß die übrigen KFZ-Besitzer einen Teil der den Taxikonzessionären aus ihrer gewerblichen Tätigkeit erwachsenden Kosten tragen sollten.

4. a) Schließlich macht der Antragsteller noch geltend, daß die bekämpften Verordnungsstellen auf einem verfassungswidrigen Gesetz beruhen. §60 Abs2 KFG 1967 bestimme nämlich nicht auf eine dem Art18 Abs2 B-VG ausreichende Weise den Verordnungsinhalt voraus. Insbesondere sei unklar, was unter dem im dritten Satz verwendeten Ausdruck "jeweils bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse" zu verstehen ist.

b) Zur Widerlegung dieser Behauptung ist zunächst auf das hg. Erk. VfSlg.8212/1977, S 465 f., zu verweisen.

Auch der Inhalt der vom Antragsteller besonders bezogenen Wendung kann - wie sich schon aus den vorstehenden Ausführungen (IV.1., 2., vor allem 3.) ergibt - durchaus im Auslegungsweg ermittelt werden.

5. Die vom Antragsteller gegen die Gesetzmäßigkeit der Tarif-Nov. 1981 und 1983 vorgebrachten Bedenken - und nur auf diese war einzugehen (vgl. zB VfSlg. 8212/1977, S 473) - treffen sohin nicht zu.

Der Antrag war daher zurückzuweisen.

### **Schlagworte**

VfGH / Prüfungsumfang, VfGH / Individualantrag, Kraftfahrrecht, Haftpflichtversicherung, Tarif (Haftpflichtversicherung)

### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:VFGH:1985:V7.1984

### **Dokumentnummer**

JFT\_10149376\_84V00007\_00

**Quelle:** Verfassungsgerichtshof VfGH, <http://www.vfgh.gv.at>

© 2024 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)