

Die Kfz-Haftpflichtversicherung

Wolfgang Reisinger

I. Die Kfz-Haftpflichtversicherung im System des Versicherungsrechts

Die Kfz-Haftpflichtversicherung ist innerhalb der Gruppe der Schadenversicherungen eine Vermögensversicherung und nicht nur mit anderen Haftpflichtversicherungen verwandt, sondern auch mit der Rechtsschutzversicherung. Für sie gelten die Vorschriften des VersVG für die gesamte Schadenversicherung (§§ 49–80), so insbesondere auch das Bereicherungsverbot des § 55, und die Vorschriften für die Haftpflichtversicherung (§§ 149–158i), soweit diese nicht durch das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz (KHVG) derogiert sind (insbesondere die §§ 158c und 158f).

In den meisten Industriestaaten ist zum Schutz der Verkehrsteilnehmer der Abschluss einer Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge gesetzlich vorgeschrieben. Hauptgrund der Versicherungspflicht ist einerseits der Schutz der Verkehrsoffer, die bei Schädigungen im Straßenverkehr nicht entschädigungslos bleiben sollen, andererseits aber auch der Schutz des motorisierten Verkehrsteilnehmers, dessen wirtschaftliche Existenz nicht selten gefährdet ist, wenn er für die Folgen eines Verkehrsunfalls eintreten muss.

Die Kfz-Haftpflichtversicherung als wichtigste Sparte der Schaden- und Unfallversicherung ist im Wesentlichen im Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz (KHVG) geregelt. Die Anordnung der Versicherungspflicht und die Überwachung ihrer Erfüllung sind Teil des Kraftfahrrechts und im Kraftfahrzeuggesetz (KFG) normiert.

Einer weit verbreiteten Meinung zum Trotz kann aber auch bei nicht zum Verkehr zugelassenen Kfz eine Kfz-Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden. Davon wird in der Praxis vor allem in der Land- und Forstwirtschaft und in Industrie und Gewerbe gerne Gebrauch gemacht. Das ist auch sinnvoll, weil das EKHG und selbstverständlich auch das ABGB unabhängig

vom Ort der Verwendung eines Kfz iSd KFG gelten. Sogar für E-Bikes werden Kfz-Haftpflichtversicherungen am Markt angeboten, obwohl diese bei Einhaltung einer Bauartgeschwindigkeit von maximal 25 km/h rechtlich als Fahrrad gelten (§ 1 Abs 2a KFG).

A. Rechtsquellen

- Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (6. KH-RL)
- BG 2.12.1958 über den Versicherungsvertrag (VersicherungsvertragsG 1958 – VersVG) BGBl 2/1959, unter Berücksichtigung der VersVG-Novelle 1994 (BGBl 509/1994), idF von BGBl I 70/2022
- BG 21.1.1959 über die Haftung für den Ersatz von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen und beim Betrieb von Kraftfahrzeugen (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz – EKHG) BGBl 48/1959 idF BGBl I 245/2021
- BG 23.6.1967 über das Kraftfahrwesen (KraftfahrG 1967 – KFG) BGBl 267/1967 idF BGBl I 62/2022
- BG über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförderungsg – GGBG) BGBl I 145/1998 idF BGBl I 104/2019
- BG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kfz-HaftpflichtversicherungsG 1994 – KHVG) BGBl 651/1994 idF BGBl I 245/2021
- BG über den Führerschein (FührerscheinG – FSG) BGBl I 120/1997 idF BGBl I 154/2021

Weitere Rechtsquellen sind die Musterbedingungen des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs (Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, AKHB 2015). Diese sind zwar unverbindlich, bilden aber doch die Grundlage für die meisten AVB.

B. Pflichtversicherung

1. Kraftfahrgesetz

Das Kraftfahrgesetz (KFG) ist eine Verwaltungsvorschrift zum Schutz der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Kfz. Die Bestimmungen sind grundsätzlich auf Kraftfahrzeuge und Anhänger, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, und auf den Verkehr mit diesen Fahrzeugen auf solchen Straßen anzuwenden. Als solche gelten gemäß § 1 Abs 1 StVO Straßen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können. Das ist dann der Fall, wenn sie nach dem äußeren Anschein zur

allgemeinen Benützung freistehen, dh weder abgeschrankt noch als Privatstraße gekennzeichnet sind noch auf diesen auf die Beschränkung des öffentlichen Verkehrs hinweisende Tafeln aufgestellt sind (VwGH 90/03/0243). Im Gegensatz zur landläufigen Meinung können auch nicht öffentliche Straßen (vulgo „Privatstraßen“) Straßen mit öffentlichem Verkehr sein, weil die Öffentlichkeit einer Straße nicht unbedingte Voraussetzung zu deren Qualifikation als Straße mit öffentlichem Verkehr ist (*Pürstl*, StVO¹⁵, 3 ff). Selbst die Abschränkung des Geländes ändert daran nichts, wenn das Gelände von jedermann – wenn auch gegen Entrichtung eines Entgelts – befahren werden kann (UVS Burgenland, 002/06/10048). Für den Begriff der Straßen ohne öffentlichen Verkehr verbleiben daher nur eng begrenzte Bereiche, wie etwa ein abgesperrtes Fabriksgelände, eine Kaserne oder die Halle einer Werkstätte, nicht jedoch etwa der allgemein zugängliche Hof einer Werkstätte oder der Parkplatz eines Geschäftes.

Von der Anwendung der Bestimmungen des II. bis XI. Abschnittes des KFG und damit auch von der Versicherungspflicht sind ausgenommen:

- a) Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h und mit solchen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger;
- b) Transportkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Anhänger-Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge, mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsmäßigen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder ganz kurze Strecken oder gemäß § 50 Z 9 der StVO 1960 als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden, und mit Transportkarren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen oder Sonderkraftfahrzeugen auf solchen Fahrten gezogene Anhänger;
- c) Kraftfahrzeuge, die bei einer kraftfahrtsportlichen Veranstaltung und ihren Trainingsfahrten auf einer für den übrigen Verkehr gesperrten Straße verwendet werden, für die Dauer einer solchen Veranstaltung;
- d) Heeresfahrzeuge, die durch Bewaffnung, Panzerung oder ihre sonstige Bauweise für die militärische Verwendung im Zusammenhang mit Kampfeinsätzen besonders gebaut oder ausgerüstet oder diesem Zweck gewidmet sind.

Ebenso nicht als Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrräder im Sinne der StVO 1960 gelten auch elektrisch angetriebene Fahrräder mit einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, wobei beide Vorschriften kumulativ vorhanden sein müssen. Der öst Gesetzgeber unterscheidet nicht zwischen einem Pedelec (ein auf Vorder- oder Hinterrad platzierter Elektromotor schaltet sich automatisch ein, wenn man die Pedale tritt; bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h schaltet sich dieser Motor automatisch wieder ab) und einem Elektrofahrrad ohne Tretunterstützung. Während diese „E-Scooter“ zB in

Deutschland als „Mofa“ gelten und betriebserlaubnispflichtig, versicherungspflichtig und helmpflichtig sind sowie die Benützung ein Mindestalter von 15 Jahren erfordert, gelten sie in Österreich rechtlich als Fahrrad. Die Konsequenzen dieser liberalen Rechtslage in Österreich sind nicht nur die geringere Altersgrenze für die Benützung (ohne Aufsichtsperson 12 Jahre, mit Radfahrausweis 10 Jahre), sondern auch die Mitversicherung in einer Privathaftpflichtversicherung, weil der sogenannte Kfz-Ausschluss („Die Versicherung erstreckt sich nicht auf Schadenersatzverpflichtungen aus Schäden ... durch Haltung oder Verwendung von Kfz oder Anhängern, die ein behördliches Kennzeichen tragen *oder tragen müssen*“) nicht zur Anwendung kommt, solange des Elektrofahrrad keine höhere Leistung als 600 Watt erbringt oder eine höhere Geschwindigkeit als 25 km/h erreicht. Das gilt sinngemäß auch für E-Scooter, Segways, Lasten-E-Bikes etc.

Nach § 59 KFG muss für Kfz und Anhänger, die zum Verkehr zugelassen sind, für Probefahrten sowie für Überstellungsfahrten eine Kfz-Haftpflichtversicherung bestehen. Der ausstellende Versicherer muss zum Betrieb dieser Sparte in Österreich berechtigt sein, auf das Versicherungsverhältnis ist österreichisches Recht anzuwenden.

Von der Versicherungspflicht ausgenommen sind Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern, der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen sowie Fahrzeuge von Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes. Diese Fahrzeugbesitzer haben bei Schäden in gleicher Weise und im gleichen Umfang einzutreten wie ein Haftpflichtversicherer bei Bestehen einer Kfz-Haftpflichtversicherung. Es steht aber diesen Fahrzeugbesitzern frei, für die betreffenden Fahrzeuge eine Kfz-Haftpflichtversicherung abzuschließen. Seit dem Kraftfahrrechtsänderungsgesetz 2007 (in Kraft getreten mit 1. 7. 2007) ist es nicht mehr möglich, dass Fahrzeughalter, die nicht der Versicherungspflicht unterliegen, eine freiwillige Haftpflichtversicherung mit geringeren als mit den im Gesetz vorgesehenen Versicherungssummen abschließen. Damit wird vermieden, dass der Geschädigte unter Umständen zwei Leistungspflichtige in Anspruch nehmen muss, was bei einer eher kleinen (freiwilligen) Versicherungssumme durchaus leicht der Fall hätte sein können. Handelt es sich allerdings um einen Schaden, der über die vertragliche Versicherungssumme hinausgeht, muss der Geschädigten *volens nolens* doch die Gebietskörperschaft direkt in Anspruch nehmen.

Unter „Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes“, die von der Versicherungspflicht befreit sind, fallen auch die Fahrzeuge der Postbus GmbH (OGH 7 Ob 267/07a = ZVR 2008/203 mit Anm von

Ch. Huber) und der Wiener Linien GesmbH & Co KG (OGH 7 Ob 168/08v = ZVR 2009/101 mit Anm von *Ch. Huber*) sowie ähnlicher „privatisierter“ Verkehrsunternehmungen. Es ist nicht erkennbar, dass der Gesetzgeber bei gleicher Interessenlage die in § 59 Abs 2 KFG genannten Gebietskörperschaften, die Verkehrsunternehmungen betreiben, anders als den Bund behandeln wollte. Es ist von einer planwidrigen Gesetzeslücke auszugehen. § 59 Abs 2 KFG dritter Ausnahmefall ist daher analog auch auf die in dieser Gesetzesstelle genannten Gebietskörperschaften, die Verkehrsunternehmungen betreiben, anzuwenden.

Diesen Entscheidungen liegen jahrelange Diskussionen zwischen den Kfz-Haftpflichtversicherern zugrunde. Es handelt sich dabei um die Konsequenz des sogenannten Spalttarifes (ein österreichisches Kuriosum), nach dem ein VN rechtswirksam auf Ansprüche von Kosten eines Ersatzfahrzeuges sowie wegen des Verdienstentganges wegen Nichtbenützbarkeit des Fahrzeuges verzichtet. Hat der geschädigte VN diesen Verzicht nicht geleistet, so steht dem Versicherer des *Schädigers* im Schadenfall der Ersatz dieser Aufwendungen durch den Versicherer des *Geschädigten* zu, weil die Mehrkosten derjenige Versicherer tragen soll, der auch die höhere Prämie bekommt. Es ist aber unstrittig, dass diese in § 21 KHVG geregelte Bestimmung ausschließlich für die Pflichthaftpflichtversicherung gilt, weil die §§ 18–25 KHVG als „besondere Vorschriften für die Pflichtversicherung“ überschrieben sind.

Bereits in einigen Vorentscheidungen von Unterinstanzen wurde rechtskräftig festgestellt, dass ein Regress nach dem Spalttarif gegen Fahrzeuge von Verkehrsunternehmungen nicht zulässig ist, wenn sich diese Fahrzeuge im Besitz von Unternehmungen befinden, die von Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betrieben werden und somit ebenfalls von der Versicherungspflicht ausgenommen sind. Die durch die Privatisierung der ÖBB bedingte eher komplizierte Eigentümerstruktur der ÖBB Postbus GmbH hat aber zu gewissen Zweifeln geführt, ob die Fahrzeuge der ÖBB Postbus GmbH der Versicherungspflicht unterliegen oder nicht, wobei durch diese Entscheidungen diese Zweifel endgültig ausgeräumt wurden.

2. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz

Das KHVG gilt primär für die Haftpflichtversicherung von Fahrzeugen, die nach den Vorschriften des KFG zum Verkehr zugelassen sind oder an denen Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen angebracht sind. Für Kfz, die nach § 59 Abs 2 KFG nicht unter die Pflichtversicherung fallen, sind die §§ 18–25 KHVG (Besondere Vorschriften für die Pflichtversicherung) nicht anzuwenden.

Das KHVG gilt auch für Kfz mit ausländischen Kennzeichen, die in Österreich verwendet werden und für die eine Grenzversicherung abgeschlossen wurde. Da diese Verträge meist sehr kurzfristig abgeschlossen werden, sind die Bestimmungen der §§ 14–17 KHVG (Laufzeit, Prämienanpassung, Änderungen des Versicherungsvertrags, Bescheinigung des Schadenverlaufs, Bestandsübertragung), der §§ 19–21 KHVG (Auflegungspflicht, vorläufige Deckung, Spalttarif) und des § 25 KHVG (außergewöhnliche Risiken) nicht anzuwenden. Eine Grenzversicherung gemäß § 62 Abs 2 KFG und § 22 KHVG muss für alle Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen abgeschlossen werden, wenn sie der Versicherungspflicht unterliegen und die Erfüllung der Versicherungspflicht weder durch die „Grüne Karte“ noch durch das Übereinkommen zwischen den nationalen Versicherungsbüros der Mitgliedstaaten des EWR und anderen assoziierten Staaten vom 30. Mai 2002 gewährleistet ist. Wird ein derartiges Fahrzeug ohne Abschluss einer Grenzversicherung in Österreich verwendet, gibt es seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens zwar keine Haftung der Republik im Rahmen des Amtshaftungsgesetzes mehr, doch kann der Geschädigte Ersatz nach den Bestimmungen des Verkehrsoferentschädigungsgesetzes (VOEG) verlangen. Läuft die „Grüne Karte“ während des Aufenthalts in Österreich ab, haftet der Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs für Schäden durch diese Fahrzeuge im Rahmen der für Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen vorgeschriebenen Pflichtversicherung.

Die §§ 2–10 KHVG bestimmen den Inhalt des Versicherungsvertrags in Form eines Mindeststandards, der von den Vertragsparteien lediglich zugunsten der Versicherten abgeändert werden kann. Bestimmungen in Versicherungsbedingungen, die diesen gesetzlichen Vorschriften zum Nachteil der Versicherten widersprechen, können nicht rechtsverbindlich vereinbart werden. Dies betrifft vor allem den Deckungsanspruch, die mitversicherten Personen, den örtlichen Geltungsbereich, die Ausschlüsse, die Obliegenheiten vor dem Versicherungsfall und die Erhöhung der Gefahr.

In der Pflichtversicherung sind nach § 18 KHVG die Versicherungsbedingungen der Versicherungsaufsichtsbehörde (Finanzmarktaufsicht) mitzuteilen. Die Versicherungsbedingungen dürfen erst nach Ablauf von drei Monaten, nachdem sie der Versicherungsaufsichtsbehörde mitgeteilt worden sind, verwendet werden. Ein Verstoß gegen diese Bestimmung hat zwar auf die zivilrechtliche Gültigkeit der Bedingungen keinen Einfluss, kann aber zu aufsichtsrechtlichen Konsequenzen führen.

Weichen die vom Versicherungsunternehmen verwendeten Bedingungen von Musterbedingungen ab, so ist in den dem VN ausgefolgten Bedingungen auf diese Abweichungen ausdrücklich hinzuweisen. Eine Verletzung dieser Verpflichtung hat aber ebenfalls keinerlei zivilrechtliche, sondern nur

aufsichtsrechtliche Konsequenzen. Da sich die Kfz-Haftpflichtversicherer idR an den Inhalt der Musterbedingungen halten, beziehen sich die Ausführungen zur Kfz-Haftpflichtversicherung (wenn nicht anders angeführt) stets auf die derzeit gültigen Musterbedingungen des österreichischen Versicherungsverbands (AKHB 2015) bzw die halbzwingenden Bestimmungen des KHVG.

Das KHVG bestimmt in § 24 zwei Formen eines „Opferprivilegs“:

- Abs 1: Ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung dem VN gegenüber ganz oder teilweise frei, so bleibt gleichwohl seine Verpflichtung in Ansehung des Dritten bestehen. Das gilt für Prämienverzug, Obliegenheiten und Gefahrerhöhung, nicht jedoch für Ausschlüsse.
- Abs 2: Ein Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, wirkt in Ansehung des Dritten erst nach Ablauf von drei Monaten, nachdem der Versicherer diesen Umstand gemäß § 61 Abs 4 KFG angezeigt hat.

In der Praxis ergibt sich bei Nichthaftungsanzeigen folgende Vorgangsweise:

- Der Versicherer hat jeden Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung der für ein Fahrzeug vorgeschriebenen Kfz-Haftpflichtversicherung zur Folge hat, der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kfz-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer mitzuteilen (das ist die Kfz-Zulassungsevidenz beim Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs);
- dort wird in der Deckungsevidenz vorerst geprüft, ob nicht eine Versicherungsbestätigung eines anderen Versicherers gespeichert und eingetragen ist;
- sofern kein haftender Versicherer eingetragen ist, erfolgt die Nichthaftungsanzeige an die zuständige Behörde, wobei diese Anzeige die in § 24 Abs 2 des KHVG angeführte Frist von drei Monaten auslöst;
- ist zu erwarten, dass der Versicherer in Ansehung des Dritten von der Verpflichtung zur Leistung frei wird, so sind bei Gefahr im Verzug der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abzunehmen (§ 61 Abs 5 KFG).

Gemäß § 24 Abs 3 KHVG beschränkt sich die Leistungspflicht des Versicherers in den Fällen des § 24 Abs 1 und 2 KHVG auf den den Vorschriften des KHVG entsprechenden Umfang. Das bedeutet, dass eine freiwillige höhere Versicherungssumme nicht wirksam ist. Zudem besteht keine Leistungspflicht, insoweit ein anderer Haftpflichtversicherer zur Leistung verpflichtet ist (gesetzliche Subsidiarität). Erbringt ein Versicherer in Unkenntnis eines anderen Versicherers Leistungen, hat er gegen diesen einen Regressanspruch nach dem Bereicherungsrecht gemäß § 1431 ABGB (Zahlung einer Nichtschuld; OGH 7 Ob 96/21z).

Nach dem Wortlaut des KHVG in § 24 Abs 3 gilt die gesetzliche Subsidiarität nicht nur für Kfz-Haftpflichtversicherungen, sondern für jede Art von Haftpflichtversicherung, soweit sie Deckung gibt. Kfz können nämlich ohne weiteres in den Deckungsumfang anderer Haftpflichtversicherungen (insb Betriebs- oder Privathaftpflichtversicherungen) fallen, wenn sie auf Straßen ohne öffentlichen Verkehr verwendet werden, weil in einem solchen Fall keine Versicherungspflicht besteht. Es ist kein Grund erkennbar, warum in solchen Fällen nicht auch die gesetzliche Subsidiarität des KHVG gelten sollte. Immerhin ist das KHVG *lex specialis* zum VersVG und es sollten sich die Bestimmungen beider Gesetze ergänzen. Auf diese Weise können auch Doppelversicherungen vermieden werden.

Soweit der Versicherer den Dritten befriedigt, geht die Forderung des Dritten gegen den VN auf ihn über. Der Übergang kann nicht zum Nachteil des Dritten geltend gemacht werden. Das bedeutet, dass der Versicherer vorleisten muss und danach regressieren kann. Da der Regress den Anspruch des Geschädigten betrifft, gibt es weder ein Angehörigenprivileg noch ein Dienstnehmerprivileg.

Der Wortlaut des § 1 Abs 1 KHVG grenzt den Anwendungsbereich dieses Gesetzes auf Fahrzeuge ein, die nach dem KFG zum Verkehr **zugelassen** sind. Eine reine Wortlautinterpretation führt daher zum Ergebnis, dass nur Fahrzeuge, die über eine aufrechte Zulassung verfügen, dem Anwendungsbereich des KHVG unterliegen. Die generelle Nichtanwendung des KHVG auf nicht (mehr) zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge führt aber zu offenkundig unbilligen Ergebnissen, vor allem im Bereich der Nachhaftung gemäß § 24 Abs 2 KHVG. Wollte man annehmen, dass ein nicht (mehr) zum Verkehr zugelassenes Kfz ungeachtet seiner faktischen Verwendung im Verkehr keiner Versicherungspflicht unterliegen würde, bestünde auch ein Spannungsverhältnis zu Art 3 der 6. KH-RL, wonach jeder Mitgliedstaat sicherzustellen hat, dass die Haftpflicht bei Kfz mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist. Der OGH (2 Ob 101/21y) hat daher eine planwidrige Lücke angenommen und eine teleologische Interpretation vorgenommen. Nach dem Gesetzeszweck soll das KHVG jedenfalls auch einen Fall erfassen, in dem die Zulassung eines der Versicherungspflicht nach § 59 Abs 1 KFG unterliegenden Fahrzeugs gemäß § 44 Abs 1 lit c KFG aufgehoben wurde, im nach Aufhebung der Zulassung liegenden Unfallszeitpunkt aber noch die Kennzeichentafeln am Fahrzeug angebracht waren.

C. Beginn des Versicherungsschutzes (Art 7 AKHB)

Der Versicherungsschutz beginnt grundsätzlich mit der Einlösung des Versicherungsscheins. Da aber gerade in der Kfz-Haftpflichtversicherung

Versicherungsschutz bereits vor Einlösung der Polizze benötigt wird, bedarf es einer vorläufigen Deckung. Der Versicherungsschutz in Form der vorläufigen Deckung beginnt mit der Ausfolgung der Versicherungsbestätigung. Die vorläufige Deckung endet im Regelfall mit der Einlösung der Polizze, tritt aber auch dann außer Kraft, wenn der Versicherer den Antrag unverändert angenommen hat, aber der VN mit der Zahlung der Erstprämie schuldhaft in Verzug gerät. Für den Zeitraum der vorläufigen Deckung besteht jedoch auch dann Versicherungsschutz, wenn die Erstprämie nicht bezahlt wurde.

Die Erstprämie ist binnen 14 Tagen bzw ohne schuldhaften weiteren Verzug nach Zustellung der Polizze zu zahlen. Der VN kann also den Entlastungsbeweis dafür antreten, dass ihn an der Zahlungssäumnis kein Verschulden trifft. Bei der Vorschreibung der ersten Prämie ist der Versicherer verpflichtet, deutlich und unmissverständlich auf den drohenden Verlust des bisher bestehenden Versicherungsschutzes hinzuweisen. Unterlässt er dies, ist ein schuldhafter Verzug des VN zu verneinen (OGH 7 Ob 273/75).

D. Unterbrechung des Versicherungsschutzes

In § 61 Abs 3 und 4 KFG ist die Vorgangsweise im Falle der Leistungsfreiheit des Versicherers geregelt. Ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei, weil der VN die Erstprämie oder die Folgeprämie nicht rechtzeitig bezahlt hat, so kann er dies der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kfz-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer (das ist die Kfz-Zulassungsevidenz beim Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs) unter Angabe des Kennzeichens anzeigen. Diese hat die Anzeige zu erfassen (§ 47 Abs 4 lit b KFG) und im Namen der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug zugelassen ist, den Zulassungsbesitzer über die drohende Aufhebung der Zulassung zu informieren.

Nach Abs 4 hat der Versicherer jeden Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung der für ein Fahrzeug vorgeschriebenen Kfz-Haftpflichtversicherung zur Folge hat, der Gemeinschaftseinrichtung mitzuteilen. Diese hat diesen Umstand, sofern nicht ein anderer haftender Versicherer in der zentralen Deckungsevidenz (§ 47 Abs 4 lit b KFG) gespeichert ist, der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug zugelassen ist, unter Angabe des Kennzeichens anzuzeigen. Diese Anzeige löst die in § 24 Abs 2 des KHVG angeführte Frist von drei Monaten aus. Die Anzeige ist jedoch nicht erforderlich, wenn die Behörde den Versicherer von der Abmeldung des Fahrzeuges oder von der Aufhebung der Zulassung verständigt hat (Abs 2). Die Verständigung des Versicherers durch die Behörde ersetzt die Anzeige des Versicherers hinsichtlich ihrer Wirkung auf den Beginn der im § 24 Abs 2 des KHVG angeführten Frist von drei Monaten.

Der Unterschied zwischen einer Anzeige nach § 61 Abs 3 KFG und § 61 Abs 4 KFG ist bedeutend. Bei einer Anzeige der Leistungsfreiheit nach § 61 Abs 3 KFG hat die Behörde innerhalb eines Monats das Verfahren zur Aufhebung der Zulassung einzuleiten, wobei die Einleitung des Verfahrens aber noch lang nicht die Bescheiderlassung bedeutet. Einer Berufung gegen den Bescheid kann sogar aufschiebende Wirkung zuerkannt werden. Der Grund für diese eher langsame Vorgangsweise liegt darin, dass auch bei einem Prämienverzug der Versicherer prinzipiell Interesse hat, den Vertrag fortzusetzen. Bereits die Androhung an den Versicherungsnehmer, die Behörde vom Prämienverzug zu informieren, worauf die Abnahme der Kennzeichentafeln droht, genügt im Regelfall, um die ausständigen Prämien zu bekommen.

Anders ist es bei einer Anzeige der Vertragsbeendigung nach § 61 Abs 4 KFG, die nur dann erfolgt, wenn der Versicherer neben der Prämienmahnung zusätzlich den Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag kündigt. Bei einer derartigen Anzeige ist von der Behörde mit größter Beschleunigung und allem Nachdruck zwecks sofortiger Aufhebung der Zulassung und Abnahme der Kennzeichentafeln und des Zulassungsscheins zu handeln, will sie nicht Amtshaftungsansprüche riskieren. Mit der Anzeige durch den Versicherer nach § 61 Abs 4 KFG beginnt nämlich die Dreimonatsfrist nach § 24 Abs 2 KHVG zu laufen, nach deren Ablauf der Versicherer auch dem geschädigten Dritten gegenüber leistungsfrei ist.

Die Verpflichtung des Versicherers, die Behörde, welche den Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat (Anm: nunmehr die Kfz-Zulassungsevidenz beim Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs), von der Leistungsfreiheit zu verständigen, berührt das zwischen Versicherer und VN bestehende Vertragsverhältnis nicht. Aus dem Unterbleiben einer derartigen Verständigung kann ein Verzicht auf die Geltendmachung der zur Folge ausdrücklicher Anordnung des Gesetzgebers in § 39 Abs 2 VersVG geregelten Leistungsfreiheit ebenso wenig erschlossen werden wie aus dem Unterbleiben einer Kündigung des Versicherungsvertrages durch den Versicherer (OGH 7 Ob 34/04g).

E. Örtlicher Geltungsbereich (Art 4 AKHB)

Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Europa im geographischen Sinn, jedenfalls aber auf das Gebiet jener Staaten, die das Übereinkommen zwischen den nationalen Versicherungsbüros der Mitgliedstaaten des EWR und anderen assoziierten Staaten vom 30. Mai 2002 unterzeichnet haben. Diese Länder sind alle EU-Staaten sowie Andorra, Island, Liechtenstein, Norwegen, Serbien und die Schweiz. Nicht mehr innerhalb des örtlichen Geltungsbereichs liegen Staaten in Kleinasien (dazu gehört auch der asiatische Teil der Türkei) und Nordafrika.