

I. Einleitung

A. Problemaufriss

Der Kfz-Haftpflichtversicherung kommt große wirtschaftliche Bedeutung zu.¹ Im Jahr 2021 waren mehr als 7.200.000 Kfz zum Verkehr zugelassen² und es wurden Kfz-Haftpflichtversicherungsprämien iHv 1,913 Mrd Euro verrechnet.³ In demselben Jahr wurden 463.473 Schaden- und Leistungsfälle in der Kfz-Haftpflichtversicherung gemeldet.⁴ Damit ist die Kfz-Haftpflichtversicherung zweifellos eine der wichtigsten Sparten der Schadenversicherung.⁵

In § 59 Abs 1 KFG ist eine Versicherungspflicht für alle Kfz und Anhänger, die zum Verkehr zugelassen sind (§§ 37ff KFG), sowie für alle Fahrzeuge auf Probe- und Überstellungsfahrten (§§ 45f KFG) vorgeschrieben. Die Kfz-Haftpflichtversicherung ist daher eine Pflichthaftpflichtversicherung iSd § 158b VersVG.⁶

In § 2 Abs 1 KHVG ist ein sehr weitreichender Schutz vorgesehen: Die Versicherung umfasst „die Befriedigung begründeter und die Abwehr unbegründeter Ersatzansprüche, die auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen gegen den Versicherungsnehmer oder mitversicherte Personen erhoben werden, wenn durch die Verwendung des versicherten Fahrzeugs Personen verletzt oder getötet worden, Sachen beschädigt oder zerstört worden oder abhanden gekommen sind oder ein Vermögensschaden verursacht worden ist, der weder Personen- noch Sachschaden ist (bloßer Vermögensschaden).“

Zweck der Kfz-Haftpflichtversicherung ist einerseits der Schutz des Versicherungsnehmers (VN) und der Mitversicherten. Bei einem Verkehrsunfall entstehen oft beträchtliche Schäden, die die wirtschaftliche Existenz des schädigenden Verkehrsteilnehmers bedrohen würden, müsste dieser selbst dafür aufkommen.⁷ Daher sind in § 9 KHVG auch gesetzliche Mindestversicherungssummen vorgeschrieben, die möglichst umfassenden Schutz gewährleisten sollen.⁸

Andererseits bezweckt die Kfz-Haftpflichtversicherung neben diesem Schutz des VN und der Mitversicherten im Sinn ihrer Doppelfunktionalität gleichermaßen auch den Schutz des geschädigten Dritten.⁹ Das Opfer eines Verkehrsunfalls soll

1 Fenyves in FS Ostheim 559 FN 1 spricht von der Kfz-Haftpflichtversicherung als dem „Giganten“.

2 VVO, Jahresbericht 2021 (Datenteil) 105.

3 VVO, Jahresbericht 2021 (Datenteil) 102.

4 VVO, Jahresbericht 2021 (Datenteil) 103.

5 Vgl Reisinger in Reisinger² 1; vgl auch ErläutRV 110 BlgNR 17. GP 10.

6 Schauer, Versicherungsvertragsrecht³ 416; vgl dazu ausf Rubin in Fenyves/Perner/Riedler, VersVG § 158b Rz 1 ff.

7 Reisinger in Reisinger² 1; Hinteregger in FS Reischauer 515.

8 Derzeit für Pkw mehr als 7 Mio Euro; vgl dazu im Detail noch Punkt VI.A.1.e.

9 Schauer, Versicherungsvertragsrecht³ 416; Schrammel, VR 1972 H 10, 281; Büchner, Theorie der obligatorischen Haftpflichtversicherungen 33 ff; Thees, DJ 1939, 76.

selbst dann nicht entschädigungslos bleiben, wenn die Schadenshöhe die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Schädigers übersteigt.¹⁰ Der geschädigte Dritte kann seine Ansprüche auch im Wege der Direktklage gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer geltend machen.¹¹

Das österreichische Schrifttum hat sich trotz dieser praktischen Bedeutung des Kfz-Haftpflichtversicherungsrechts bisher nur punktuell damit auseinandergesetzt.¹² Ein Großteil der jüngeren Literatur stellt insb die historische Entwicklung des Kfz-Haftpflichtversicherungsrechts ausführlich dar.¹³ Daneben existieren einige praxisorientierte Abhandlungen¹⁴ und zahlreiche Beiträge in Zeitschriften und Sammelwerken, in denen ein spezielles Rechtsproblem im Detail untersucht wird.¹⁵ Die umfassende Judikatur zum Kfz-Haftpflichtversicherungsrecht ist größtenteils in der Entscheidungssammlung von *Grubmann*¹⁶ abgebildet.

Im Gegensatz zu den einschlägigen Normen in Österreich sind die deutschen Parallelvorschriften – das Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (PflVG), die Verordnung über den Versicherungsschutz in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (KfzPflVV) und die Musterbedingungen für die Kfz-Versicherung (AKB) – in der Literatur umfassend aufgearbeitet worden.¹⁷ Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung war daher ein rechtsvergleichender Zugang naheliegend und vor dem Hintergrund der europäischen Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien, die beiden Rechtsordnungen zugrunde liegen, auch geboten.¹⁸

B. Gang der Untersuchung

In der vorliegenden Arbeit sollen alle Rechtsfragen des Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrags in einem Gesamtwerk wissenschaftlich aufgearbeitet werden. Nach einer Darstellung der wichtigsten Rechtsquellen des Verkehrsopferschlutzes werden die Versicherungspflicht, der Vertragsabschluss, der geschützte Personenkreis, die Pflichten von Versicherer (VR) und VN, der Vertragsübergang und die Vertragsbeendigung im Detail untersucht. Der Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag wird dabei

10 *Reisinger* in *Fucik/Hartl/Schlosser Rz 22*.

11 § 26 KHVG.

12 Vgl hingegen die auf ältere Literatur, zB *Rettenbacher*, Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung aus 1984; *Baran/Braumüller*, Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung aus 1991.

13 *Migsch* in *Koppensteiner* 183; *Kath*, Kfz-Haftpflichtversicherungsrecht 21 ff; *ders*, ZVR 2017, 112 ff; *Grubmann* in FS Danzl 369 ff.

14 Vgl *Reisinger* in *Reisinger*² 1 ff; *ders* in *Fucik/Hartl/Schlosser Rz 1* ff; *ders* in *L. Bauer*, Handbuch Verkehrsrecht 113 ff.

15 Zuletzt etwa *Kath*, ZVers 2022, 198 ff; *Dokalik/Mokrejs-Weinhappel*, ZVers 2019, 126 ff; *Hoffer*, ZVR 2019, 290 ff; *P. Gruber/Hafner*, iFamZ 2017, 270 ff; *Hauptfleisch*, ZVR 2016, 416 ff.

16 KHVG⁵.

17 Vgl jeweils mwN *Koch* in *Bruck/Möller*, VVG XII⁹ Kraftfahrtversicherung; *Halm/Kreuter/Schwab*, AKB²; *Klimke* in *Prölss/Martin*, VVG³¹ Nr 320 ff; *Stiefel/Maier*, Kraftfahrtversicherung¹⁹; *Therstappen*, Kraftfahrtversicherung, in *van Bühren*, Handbuch Versicherungsrecht⁷ Kap 2.

18 Vgl dazu auch *Reisinger*, ZVR 2006, 109 ff; *ders*, VR 2009 H 11, 16 f.

ausgehend vom „Grundfall“ analysiert, in dem Personenidentität von VN, Eigentümer und Halter besteht.¹⁹

Der Schwerpunkt liegt dabei insb auf jenen Rechtsfragen, die für die Praxis von großer Bedeutung sind. Dadurch sollen bestehende Rechtsunsicherheiten beseitigt und die Anzahl künftiger Rechtsstreitigkeiten verringert werden. Eventuell könnte damit auch eine Entlastung der Gerichte bewirkt werden, denn obwohl nur ein geringer Bruchteil aller Schadenfälle gerichtlich abgewickelt wird,²⁰ existiert eine verhältnismäßig große Menge an (höchstgerichtlicher) Judikatur zum Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag.

Da sich die vorliegende Arbeit dem Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag widmet, finden sich in der Arbeit keine detaillierten Ausführungen zu anderen Bereichen des Kfz-Haftpflichtversicherungsrechts. Ausgeklammert wurden insb verfahrensrechtliche Rechtsfragen,²¹ sowie Rechtsfragen iZm der Schadensabwicklung²² und grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen²³.

II. Rechtliche Rahmenbedingungen des Verkehrsoferschutzes

A. Kfz-Haftpflichtversicherung

Der europäische Gesetzgeber hat erkannt, dass ein umfassender Schutz der Interessen von Verkehrsteilnehmern nur durch eine möglichst weitreichende Angleichung des Kfz-Haftpflichtversicherungsrechts erreicht werden kann.²⁴ Die fünf Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien, die von 1972 bis 2005 erlassen wurden, bewirkten daher eine teilweise Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten.²⁵ 2009 wurden in der 6. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie die bisherigen fünf Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien aus Gründen der Klarheit und Übersichtlichkeit in einer Kodifikation zusammengefasst.²⁶ Der Gesetzgeber hat den

19 Vgl zum Begriff des „Grundfalls“ auch *Welser*, ZVR-Sonderheft 1978, 37 FN 62. Falls sich bei Personenverschiedenheit ausnahmsweise Abweichungen bei der Beurteilung einer Rechtsfrage ergeben würden, wird darauf gesondert eingegangen.

20 *Pfeffer*, ZVR 2019, 448 mwN.

21 Vgl dazu etwa *Salficky*, ZVR 2015, 456ff mwN; *ders*, ZVR 2009, 437.

22 *Burtscher/Spitzer*, Schadensabwicklung durch den Kfz-Versicherer 1 ff.

23 *N. Reisinger*, Internationale Verkehrsunfälle; *Michtner* in *Reisinger*² 73 ff.

24 *Kath*, Kfz-Haftpflichtversicherungsrecht 34; vgl zum europarechtlichen Kontext der Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien *Perner* in *Leidenmühler*, Grundprinzipien im Binnenmarkt 183 ff.

25 Dazu ausf *Koch* in *Bruck/Möller*, VVG XII⁹ Vor §§ 1–16 PflVG Rz 14ff; *Kath*, Kfz-Haftpflichtversicherungsrecht 33.

26 ErwGr 1 der RL 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. 9. 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, ABl L 2009/263, 11 (im Folgenden: 6. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie); vgl auch *Brömmelmeyer* in *Geigel/Haag*, Haftpflichtprozess²⁸ Kap 42 Rz 75; *Reisinger* in *Fucik/Hartl/Schlosser* Rz 94b; *Hauptfleisch*, ZVR 2016, 416; OGH 2 Ob 40/15v. Die zu den ersten fünf Richtlinien ergangene Rsp lässt sich somit auf

Inhalt dieser 6. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie hauptsächlich im KHVG umgesetzt. Dieses Gesetz bildet daher die wesentliche Grundlage für die folgende rechtliche Untersuchung des Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrags.

Seit November 2021 gibt es bereits eine 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie, mit der die 6. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie geändert wird.²⁷ Damit soll vor allem in vier Bereichen eine Verbesserung bewirkt werden:²⁸

Stärkung der Versicherungskontrollen:²⁹ Damit soll den Mitgliedstaaten eine bessere Möglichkeit zur Überprüfung der Einhaltung der in der Richtlinie festgelegten Versicherungspflicht gegeben werden, um die Risiken, die durch Fahren ohne Versicherungsschutz entstehen, zu bekämpfen.³⁰ Diese Kontrollen dürfen den freien Verkehr von Personen und Fahrzeugen aber nicht einschränken, müssen notwendig und verhältnismäßig und dürfen im Hinblick auf das angestrebte Ziel nicht diskriminierend sein.³¹

Vereinheitlichung der obligatorischen Mindestdeckungssummen:³² Die harmonisierende Änderung der Mindestdeckungssummen soll den gleichen Mindestschutz in allen Mitgliedstaaten gewährleisten.³³

Entschädigung von Unfallopfern bei Insolvenz des VR:³⁴ Zweck dieser Bestimmung ist ein möglichst umfassender Schutz des Geschädigten.³⁵

Vereinheitlichung der Bescheinigungen des Schadenverlaufs:³⁶ Die Änderung soll dem VR – bei Gleichbehandlung aller VN – die Authentifizierung und Überprü-

-
- die Auslegung der entsprechenden Bestimmungen der 6. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie übertragen: EuGH C-383/19, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, ECLI:EU:C:2021:337, Rn 35 und C-923/19, *Van Ameyde España*, ECLI:EU:C:2021:475, Rn 23.
- 27 RL 2021/2118/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. 11. 2021 zur Änderung der RL 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, ABl L 2021/430, 1 (im Folgenden: 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie).
- 28 Vgl ErwGr 2 der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie.
- 29 Art 4 idF der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie.
- 30 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der RL 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. 9. 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, COM(2018) 336 final (im Folgenden: Entwurf der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie), Begründung 5, 12.
- 31 Vgl ErwGr 16 der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie.
- 32 Art 9 idF der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie.
- 33 ErwGr 19 der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie. Die in Art 9 idF der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie vorgesehenen Mindestdeckungssummen werden bereits jetzt durch die innerstaatliche Vorschrift zu den gesetzlichen Versicherungssummen in § 9 Abs 3 Z 4 und Abs 4 KHVG erfüllt.
- 34 Art 10a idF der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie.
- 35 ErwGr 21 ff der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie; vgl auch Entwurf der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie, Begründung 12. In § 4 Abs 1 Z 5 VOEG ist bereits jetzt eine Entschädigungspflicht des Fachverbands für den Fall der Insolvenz des VR vorgeschrieben. Vgl dazu *Baran*, VR 1994 H 6/7, 171.
- 36 Art 16 idF der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie.

fung der Bescheinigung des Schadenverlaufs erleichtern.³⁷ Dies soll durch eine Vereinheitlichung der inhaltlichen und formalen Voraussetzungen für diese Bescheinigungen in allen Mitgliedstaaten erreicht werden.³⁸

Neben diesen vier großen Bereichen werden zusätzlich noch in einigen anderen Bereichen punktuelle Regelungen getroffen,³⁹ etwa für Unfälle mit Anhängern⁴⁰ oder für Preisvergleichsinstrumente⁴¹. Außerdem werden in der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie auch sprachliche Anpassungen und Vereinheitlichungen vorgenommen, etwa durch Einfügen einer Legaldefinition für die „*Verwendung eines Fahrzeugs*“.⁴²

In Art 2 der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie ist geregelt, dass ihre Umsetzung durch die Mitgliedstaaten bis zum 23. 12. 2023 erfolgen muss. Bisher existiert auf nationaler Ebene noch kein konkretes Umsetzungsvorhaben. Soweit die Änderungen durch die 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie für den Versicherungsvertrag von Bedeutung sind, werden sie in der folgenden Untersuchung an jeweils passender Stelle mitberücksichtigt.

Insgesamt ist das Kfz-Haftpflichtversicherungsrecht der am stärksten durch unionsrechtliche Vorgaben harmonisierte Bereich des Versicherungsvertragsrechts.⁴³ In keiner anderen Sparte gibt es eine solche Regelungsdichte seitens des Unionsgesetzgebers oder eine vergleichbare Menge an EuGH-Judikatur.⁴⁴

Die Regelung des Haftungsregimes ist weiterhin dem nationalen Gesetzgeber überlassen.⁴⁵ Das harmonisierte Kfz-Haftpflichtversicherungsrecht strahlt allerdings zwangsläufig auf das nicht harmonisierte, nationale Haftpflichtrecht aus.⁴⁶ Durch die Auslegung der versicherungsrechtlichen Regelungen nimmt der EuGH auch Einfluss auf das Schadenersatzrecht der Mitgliedstaaten, etwa indem er prüft, ob die nationalen Haftungsbestimmungen angemessen und unionsrechtskonform sind oder die Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien ihrer praktischen Wirksamkeit berauben.⁴⁷

37 ErwGr 31 der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie.

38 ErwGr 31 der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie.

39 ErwGr 2 der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie.

40 Vgl dazu Art 15a idF der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie; ErwGr 30 der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie.

41 Art 16a idF der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie; ErwGr 33 der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie.

42 Art 1 Z 1a idF der 7. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie; vgl ErwGr 5: In der Legaldefinition wurde die bisherige Rsp des EuGH zum Verwendungsbegriff im Interesse der Rechtssicherheit kodifiziert. S dazu noch ausf Punkt VI.A.1.b.

43 *Looschelders/Michael in Ruffert*, Europäisches Sektorales Wirtschaftsrecht² § 11 Rz 232; *Loacker/Perner in Looschelders/Pohlmann*, VVG³ Einleitung C Rz 67.

44 Vgl *Loacker*, ZVers 2020, 106.

45 *Dokalik/Mokrejs-Weinhappel*, ZVers 2019, 129 ff; *Riedmeyer/Bouwmann*, NJW 2015, 2616.

46 Vgl dazu ausf *Dokalik/Mokrejs-Weinhappel*, ZVers 2019, 126 ff; *Riedmeyer* in FS Danzl 642 f; *Loacker*, ZVers 2020, 108; in Deutschland bereits zuvor: *Riedmeyer/Bouwmann*, NJW 2015, 2616 ff.

47 Ausf *Dokalik/Mokrejs-Weinhappel*, ZVers 2019, 126; *Riedmeyer* in FS Danzl 638 jeweils mwN zur Rsp des EuGH. *Loacker*, ZVers 2020, 108 und *Heiss/Loacker*, ZEuP 2011,

B. Verkehrsopferschlutzeschädigung

Um möglichst umfassenden Schutz der Geschädigten sicherzustellen, gibt es Verkehrsopferschlutzeschutz auch außerhalb der Kfz-Haftpflichtversicherung.⁴⁸ Damit soll für jene Fälle Abhilfe geschaffen werden, in denen Verkehrsopferschlutzesopfer ihre Schadenersatzansprüche nicht oder nur unter erschwerten Umständen gegen einen Kfz-Haftpflichtversicherer geltend machen können.⁴⁹

Verkehrsopferschlutzeschutz durch die Schaffung von Entschädigungsfonds wurde auf unionsrechtlicher Ebene erstmals in der 2. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie⁵⁰ vorgesehen.⁵¹ Die Richtlinie hat sich diesbezüglich am Vorbild des Europäischen Übereinkommens über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge orientiert.⁵² Inhalt dieses Abkommens war unter anderem eine Verpflichtung der Vertragsstaaten dafür zu sorgen, dass ein Entschädigungsfonds (oder eine gleichwertige Maßnahme) errichtet wird, um Verkehrsopferschlutzesopfer in jenen Fällen zu entschädigen, in denen der Schaden durch ein nicht ermitteltes oder durch ein vorschriftswidrig nicht versichertes Fahrzeug verursacht wurde.⁵³ Dieser Gedanke wurde in die 2. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie übernommen. Hervorzuheben ist, dass – sowohl nach dem Europäischen Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge als auch nach der 2. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie – die für die Ersatzpflicht zuständige Stelle nicht unbedingt staatlich sein musste.⁵⁴ Stattdessen hatten die Mitgliedstaaten die Wahl, entweder eine neue Entschädigungsstelle zu schaffen oder eine bereits bestehende Stelle zu ernennen, die für die Entschädigung zuständig sein soll.⁵⁵

Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zu umfassendem Verkehrsopferschlutzeschutz findet sich auf unionsrechtlicher Ebene nunmehr in Art 10 der 6. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie. Demnach ist für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht gem Art 3 der 6. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht durch eine geschaffene oder anerkannte Stelle Ersatz zu leisten. In Österreich wurde der Verkehrsopferschlutzeschutz im VOEG umgesetzt. Die Entschädi-

690ff umschreiben dies mit dem Grundsatz „*Versicherung braucht Haftung*“, der durch den europarechtlichen Einfluss neben das Prinzip, „*die Versicherung folgt der Haftung*“ tritt.

48 Migsch in Koppensteiner 234.

49 Vgl § 1 VOEG.

50 RL 84/5/EWG des Rates vom 30. 12. 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, ABl L 1984/8, 17 (im Folgenden: 2. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie).

51 Koch in Bruck/Möller, VVG XII⁹ Vor §§ 1–16 PflVG Rz 16.

52 Europäisches Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge BGBl 1972/236; Migsch in Koppensteiner 234.

53 Art 9 des Europäischen Übereinkommens über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge BGBl 1972/236.

54 Migsch in Koppensteiner 234.

55 Migsch in Koppensteiner 234f.

gungspflicht findet sich in §§ 4ff VOEG und als zuständige Entschädigungsstelle hat der Gesetzgeber in § 2 VOEG den Fachverband der Versicherungsunternehmen Österreichs vorgesehen. Dieser ist nicht mit dem Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs zu verwechseln.⁵⁶ Der OGH hat bereits mehrfach klargestellt, dass eine gegebenenfalls unrichtige Parteibezeichnung nicht zum Nachteil des Verkehrsofopfers ausschlägt und eine Richtigstellung in jeder Lage des Verfahrens zulässig und auch von Amts wegen vorzunehmen ist.⁵⁷

Dem Fachverband der Versicherungsunternehmen Österreichs obliegen verschiedene Aufgaben. Er weist etwa Fahrzeugbesitzer, die bereits von drei VR abgewiesen wurden einem VR gem § 25 KHVG zu und führt ein Register über die Haftpflichtversicherung für im Inland zugelassene Fahrzeuge gem § 31a KHVG. Er muss Geschädigten über den Inhalt dieses Registers Auskunft erteilen und hat daher im Gegenzug ein Informationsrecht durch die Zulassungsbehörde und Zulassungsstellen sowie die Haftpflichtversicherungsunternehmen gem §§ 31a, b KHVG.

C. Sonstige Rechtsgrundlagen

Der österreichische Gesetzgeber hat die meisten Vorschriften der Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien im KHVG und im VOEG umgesetzt. Für den Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag sind aber auch das KFG, in dem die Versicherungspflicht und ihre Einhaltung geregelt ist,⁵⁸ und das VersVG, etwa die Bestimmungen des 1. und 2. Abschnitts, soweit sie nicht durch das KHVG verdrängt werden,⁵⁹ einschlägig. Auch das Haftpflichtrecht ist in untrennbarer Weise mit dem Kfz-Haftpflichtversicherungsrecht verbunden. Außerdem sind der Allgemeine Teil des Bürgerlichen Rechts, das KSchG und die einschlägigen Bestimmungen des Verwaltungs- und Strafrechts bei der Untersuchung des Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrags zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sind die Allgemeinen Kfz-Haftpflichtversicherungsbedingungen (AKHB) als Musterbedingungen für den Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag von Bedeutung.⁶⁰ Die VR können die Versicherungsbedingungen mit den VN zwar grundsätzlich frei vereinbaren.⁶¹ In §§ 18, 19 KHVG sieht der Gesetzgeber allerdings Sonderbestimmungen für die Versicherungsbedingungen in der Pflichthaftpflichtversicherung vor, um der besonderen Sensibilität dieser Versicherung Rech-

56 Vgl Hoza, ZVR 2005, 384; Kathrein, ZVR 2007, 254.

57 RS0037959, zuletzt OGH 2 Ob 40/15v.

58 Vgl Grubmann, KFG⁴ §§ 59ff; s dazu sogleich auf Punkt III.

59 Vgl etwa § 24 Abs 5 KHVG, der §§ 158c und 158f VersVG ausdrücklich für nicht anwendbar erklärt.

60 Aktuell AKHB 2015, abrufbar über die Homepage des VVO ([https://www.vvo.at/vvo/vvo.nsf/sysPages/AKHB_2015.html/\\$file/AKHB_2015.pdf](https://www.vvo.at/vvo/vvo.nsf/sysPages/AKHB_2015.html/$file/AKHB_2015.pdf); zuletzt aufgerufen am 6. 11. 2022); zuvor AKHB 2007.

61 Schauer, Versicherungsvertragsrecht³ 418: Bis Ende 1993 wurden die AKHB noch vom Bundesminister für Finanzen durch Verordnung festgesetzt. Aufhebung der AKHB als VO durch BGBl 1994/62.

nung zu tragen.⁶² Demnach unterliegen die Versicherungsbedingungen einer verstärkten Kontrolle durch die Aufsichtsbehörde.⁶³ Gem § 18 Abs 1 KHVG müssen die Versicherungsbedingungen der FMA mitgeteilt werden und dürfen erst drei Monate danach verwendet werden.⁶⁴ Die Versicherungsverträge dürfen nur mit der FMA mitgeteilten Versicherungsbedingungen abgeschlossen werden (§ 18 Abs 2 KHVG).⁶⁵ Auf den dem VN ausgefolgten Versicherungsbedingungen ist anzugeben, wann die Versicherungsbedingungen der FMA mitgeteilt worden sind (§ 18 Abs 3 KHVG). Wenn die VR von den Musterbedingungen abweichen, sind sie verpflichtet, die Abweichungen ausdrücklich zu kennzeichnen (§ 18 Abs 4 KHVG).⁶⁶ Nach *Baran*⁶⁷ ist diese Vorschrift europarechtlich unbedenklich und ein geeignetes Mittel, um iZm den Versicherungsbedingungen am Binnenmarkt das notwendige Maß an Transparenz zu gewährleisten. Auch die Auflegungspflicht in § 19 KHVG dient der Produkttransparenz.⁶⁸ Demnach müssen VR ihre der FMA mitgeteilten Versicherungsbedingungen und ihre Tarife an allen Geschäftsstellen zur Einsichtnahme auflegen (§ 19 KHVG).⁶⁹

Damit nimmt der Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag im rechtlichen Gefüge des österreichischen Versicherungsvertragsrechts insgesamt eine besondere Position ein: Es ist der einzige Versicherungsvertrag, der in einem eigenen Sondergesetz – dem KHVG – geregelt ist, und zwar mit zumeist einseitig zwingenden Bestimmungen zugunsten des VN, der Versicherten und des geschädigten Dritten⁷⁰ sowie ei-

62 *Schauer*, Versicherungsvertragsrecht³ 418; Ausgangspunkt dieser Vorschriften über die Versicherungsbedingungen ist der Wegfall der Genehmigungspflicht: *Baran*, VR 1994 H 6/7, 167.

63 *Schauer*, Versicherungsvertragsrecht³ 418.

64 ErläutRV 1681 BlgNR 18. GP 13: Diese Regelung geht auf die in Art 30 Abs 2 der RL 92/49/EWG des Rates vom 18. 6. 1992 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) sowie zur Änderung der RL 73/239/EWG und 88/357/EWG (im Folgenden: Dritte Richtlinie Schadenversicherung) eingeräumte Möglichkeit für Mitgliedstaaten zurück. Die Versicherungsaufsichtsbehörde kann dadurch, Versicherungsprodukte von Beginn an vom Markt fernhalten, die das Gesetz eindeutig verletzen oder sonst schwerwiegend gegen die Interessen der Versicherten oder Drittgeschädigten verstoßen. Vgl auch *Baran*, VR 1994 H 6/7, 169. Abl *Fenyves*, VR 2005 H 3, 79, der die Anordnung in § 18 Abs 1 S 2 KHVG als „Nichtuntersagungsbescheid“ der Versicherungsaufsichtsbehörde qualifiziert und daher als Verstoß gegen Art 30 Abs 2 der Dritten Richtlinie Schadenversicherung und damit als unionsrechtswidrig einordnet.

65 Wobei die zivilrechtliche Wirksamkeit der Versicherungsverträge durch einen Verstoß gegen diese Vorschrift nicht berührt wird (§ 18 Abs 2 S 2 KHVG); s auch *Schauer*, Versicherungsvertragsrecht³ 418.

66 S auch *Schauer*, Versicherungsvertragsrecht³ 418.

67 VR 1994 H 6/7, 169.

68 *Schauer*, Versicherungsvertragsrecht³ 418; *Baran*, VR 1994 H 6/7, 169.

69 *Schauer*, Versicherungsvertragsrecht³ 418; *Baran*, VR 1994 H 6/7, 169: s bereits § 13 Abs 3 KHVG 1987.

70 *Schauer*, Versicherungsvertragsrecht³ 418; *Perner*, Privatversicherungsrecht Rz 7.98; *Messiner*, ZVR 1995, 36; vgl aber § 2 Abs 3 KHVG. Es handelt sich bei den Vorschriften im KHVG um einen gesetzlichen Mindeststandard des Versicherungsschutzes, von dem der VR bei Vertragsabschluss zu seinen Lasten und zugunsten des wirtschaftlichen Wettbewerbs abweichen kann: *Baran*, VR 1994 H 6/7, 168.

nem Kontrahierungszwang für Versicherungsunternehmen.⁷¹ Das Gesetz regelt dabei zT auch zwingende Vorgaben für die üblicherweise den VR frei überlassenen Versicherungsbedingungen. Der Verkehrsopferschutz wird außerdem durch das VOEG, als weitere Besonderheit des Kfz-Haftpflichtversicherungsrechts, ergänzt. Ein solches zusätzliches Gesetz, das Fälle der fehlenden Versicherungsdeckung abfangen soll, gibt es ansonsten für keinen anderen Versicherungsvertrag in Österreich. Insgesamt nimmt der Gesetzgeber bei der Kfz-Haftpflichtversicherung den größten Einfluss auf den Versicherungsvertrag.⁷² Trotz dieser vielen (teils) zwingenden gesetzlichen Vorgaben gilt der Grundsatz der Privatautonomie selbstverständlich auch für den Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag.⁷³ Dadurch entsteht ein gewisses Spannungsverhältnis:⁷⁴ Die folgende Untersuchung setzt sich daher auch mit der Frage auseinander, in welchen Bereichen eines Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrags überhaupt noch Raum für die privatautonome Gestaltung durch die Vertragsparteien verbleibt.⁷⁵ IdZ ist stets auch die Position des Drittgeschädigten zu bedenken.

III. Versicherungspflicht

A. Grundlagen

1. Hintergrund

Der Gesetzgeber hat bereits früh erkannt, dass er den Abschluss eines Versicherungsvertrags nicht dem Zufall überlassen kann, wenn er einen umfassenden Schutz des VN, der Versicherten und der Drittgeschädigten sicherstellen will.⁷⁶ Österreich hat daher bereits 1930, als eines der ersten Länder überhaupt, eine Versicherungspflicht für Kfz eingeführt (§ 2 Abs 5 KFG 1929).⁷⁷ Damit nahm Österreich eine bedeutende Vorreiterrolle ein.⁷⁸ Mittlerweile haben beinahe alle Industriestaaten die Versicherungspflicht für den Betrieb von Kfz eingeführt.⁷⁹ Diese Versicherungspflichten gehen zT auf (zwischenzeitlich verbindliche) internationale Übereinkommen, wie etwa das Europäische Übereinkommen über die obligatori-

71 § 25 Abs 3 KHVG; Schauer, *Versicherungsvertragsrecht*³ 418 f.

72 Vgl ausf Hinteregger, VR 2005 H 1/2, 53.

73 Hinteregger in FS Reischauer 518.

74 Vgl Schrammel, VR 1972 H 10, 282; vgl allgemein auch Büchner, *Theorie der obligatorischen Haftpflichtversicherungen* 40 ff.

75 Vgl Hinteregger in FS Reischauer 518.

76 Bott, *Schutz des Unfallgeschädigten* 29; vgl die ausf dogmatische Aufarbeitung zur Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht und ihrem Spannungsverhältnis zur Vertragsfreiheit von Schrammel, VR 1972 H 10, 281 ff; allgemein zu den Gründen für und wider eine Versicherungspflicht: Thees, DJ 1939, 72 ff.

77 BGBl 1929/437; Kath, ZVR 2017, 112 f.

78 Kath, ZVR 2017, 112 f; Baran/Braumüller, *Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung* 17; ausf zum historischen Hintergrund auch: Grubmann in FS Danzl 372.

79 Reisinger in Reisinger² 1.

sche Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge⁸⁰ oder das Wiener Übereinkommen über konsularische Beziehungen⁸¹, zurück.⁸²

Auch der europäische Gesetzgeber hat die Notwendigkeit einer Pflichtversicherung früh erkannt:⁸³ Bereits die 1. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie⁸⁴ schreibt in Art 3 vor, dass die Mitgliedstaaten „alle zweckdienlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist“, treffen müssen. In Art 4 der 1. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie wurden mögliche Ausnahmen von der Versicherungspflicht normiert.⁸⁵ Die Mitgliedstaaten konnten unter Meldung an die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission gem Art 4 lit a der 1. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie für bestimmte natürliche und juristische Personen des öffentlichen Rechts oder des Privatrechts und gem lit b leg cit für gewisse Arten von Fahrzeugen und für Fahrzeuge mit besonderen Kennzeichen Ausnahmen von der Versicherungspflicht vorsehen.

Im Fall der lit a hatte der Mitgliedstaat alle zweckdienlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Schäden, die diesen Personen gehörende Fahrzeuge in anderen Mitgliedstaaten verursachen, ersetzt werden. Im Fall einer Ausnahme nach lit b hatten die anderen Mitgliedstaaten das Recht, bei der Einreise eines dieser Fahrzeuge in ihr Gebiet vom Fahrzeughalter den Besitz einer gültigen „Grünen Karte“ oder den Abschluss einer Grenzversicherung nach den eigenen Bestimmungen zu fordern.

Diese Regelung wurde in den folgenden drei Richtlinien⁸⁶ im Wesentlichen nicht verändert.⁸⁷

80 BGBl 1972/236.

81 Wiener Übereinkommen über konsularische Beziehungen samt Fakultativprotokoll über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten BGBl 1969/318; Art 56 leg cit.

82 Grubmann, KHVG⁵ § 1 Anm 2; Grubmann, KFG⁴ § 59 Anm 2; s aber auch Art 11 Konkordat betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern aus 1914, den Bott, Schutz des Unfallgeschädigten 29 und von Hippel, Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen 19f als Ursprung für die verpflichtende Kfz-Haftpflichtversicherung nennen.

83 Vgl Kathrein, ZVR 2007, 247.

84 RL 72/166/EWG des Rates vom 24. 4. 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, ABl L 1972/103, 1 (im Folgenden: 1. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie). Dazu Kath, Kfz-Haftpflichtversicherungsrecht 35 ff.

85 Vgl Kathrein, ZVR 2007, 247.

86 2. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie; RL 90/3232/EWG des Rates vom 14. 5. 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, ABl L 1990/129, 33 (im Folgenden: 3. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie); RL 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. 5. 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, und zur Änderung der RL 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates, ABl L 2000/181, 65 (im Folgenden: 4. Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie).

87 Kath, Kfz-Haftpflichtversicherungsrecht 33 ff, 207 ff.