

Siehe auch: <http://versicherungsreform.de/Dokumente/PDF/EU-Projekt-Kfz-Tarifierungsmodelle.pdf>

Abschlussbericht für das Projekt Kfz-Haftpflichtversicherungstarife

Teil I

Projektbeschreibung

Hans Dieter Meyer, Versicherungsberater

I. Darstellung der Problematik der Tarifierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung

Das Ziel der Europäischen Union, auch im Bereich der Verbraucherversicherungen einen Binnenmarkt ohne Grenzen zu schaffen, ist bisher nicht erreicht. Nach wie vor sind die Versicherungsmärkte der Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft abgeschottet. Nennenswerte grenzüberschreitende Versicherungsangebote gibt es auf Verbraucherebene nicht.

Hiervon ausgehend hat der Wirtschafts- und Sozialausschuss (WSA) der EU in einer Stellungnahme vom 30.03.1998 (Abl. C 95/72) die wichtigsten Schwierigkeiten und Hemmnisse für die konkrete Verwirklichung des Binnenmarktes im Versicherungswesen aufgezählt und dabei ausdrücklich als erstes die *fehlende Harmonisierung des materiellen Rechts* und insbesondere das *Fehlen von Mindestvorschriften* für das Versicherungsvertragsrecht in der Europäischen Union genannt.

Will ein Verbraucher beispielsweise sein Auto gegen das Haftpflichtrisiko bei einem Unternehmen in einem anderen Mitgliedsstaat der Gemeinschaft decken, so bekommt er in der Regel kein Angebot. Das ausländische Unternehmen verweist auf die unterschiedlichen rechtlichen Anforderungen und die unterschiedlichen Praktiken bei der Schadensabwicklung. Anstelle von grenzüberschreitenden Angeboten steht der Verzicht auf das Eindringen in die Nachbarmärkte. Die Verbraucher haben nicht einmal die Möglichkeit, unterschiedliche Angebote zu vergleichen und insbesondere das Prämien-/Leistungsverhältnis finanziell zu bewerten. Schon deshalb ergeben sich erhebliche Zweifel, ob Wettbewerb im Versicherungswesen funktioniert. Ein Angebotsvergleich wird den Verbrauchern auch nach Einführung des Euro nicht gelingen, wenngleich es ein großer Fortschritt ist, dass zumindest die Versicherungsprämien in Zukunft in der gleichen Währung angegeben und damit vergleichbar werden.

Ebenso wie im Bereich der Verträge mit missbräuchlichen Klauseln kann man den Binnenmarkt für Versicherungsdienstleistungen nur herstellen, wenn die Gemeinschaft Grundsätze für Verbraucherversicherungsverträge entwickelt, die in allen Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft Geltung haben.

Angesichts der großen und zunehmenden Mobilität der Bürger in Europa ist die Kfz-Haftpflichtversicherung für die Verbraucher besonders wichtig. Diese Bedeutung wird auch durch die bisherigen vier Richtlinien der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Kraftfahrthaftpflichtversicherung unterstrichen. Die Gemeinschaft ist somit zu Recht der Auffassung, dass der Binnenmarkt gerade in dieser Versicherungssparte besonders rasch hergestellt werden sollte. Dies kann aber nur gelingen, wenn die Transparenz in der Kfz-Haftpflichtversicherung durch eine weitgehende Einheitlichkeit vor allem bei den *Tarifmerkmalen* verbessert wird.

In der Kfz-Haftpflichtversicherung gibt es eine zunehmende Intransparenz durch eine Vielfalt von Tarifmerkmalen. Es ist völlig unklar, welche Tarifmerkmale zulässig sind und welche nicht. Nebeneinander stehen Tarifmerkmale mit Risikobezug und solche, die überhaupt nichts mit dem versicherten Risiko zu tun haben wie zum Beispiel die Tarifierung nach dem Sternzeichen (England) oder nach dem Garagenbesitz (Deutschland) oder nach der Hautfarbe (USA). Problematisch könnten auch Tarifmerkmale wie Staatsangehörigkeit, Alter, Geschlecht, Beruf, Gesundheit oder Wohnort sein. Bei diesen Merkmalen fehlt möglicherweise der Risikobezug. Als Folge hiervon ist es möglich, dass gute (schadenfreie) Kraftfahrer zum Beispiel aufgrund ihres Lebensalters oder ihrer Hautfarbe, ihres Geschlechts oder Staatsangehörigkeit in Tarifgruppen mit hohem Schadensaufwand eingeordnet werden, ohne hiergegen irgendetwas tun zu können. Mit Blick auf solche Fälle ist es zumindest naheliegend, über die Frage der Diskriminierung durch Tarifstrukturen nachzudenken. Die Frage drängt sich auch deshalb auf, weil es sich bei den Kfz-Haftpflicht-Versicherungen in der Europäischen Union um Pflichtversicherungen handelt.

Teilweise gehen Unternehmen auch dazu über, Beliebigkeitsrabatte zu gewähren, um Kunden abzuwerben oder zu halten oder um den Abschluss anderer Versicherungsverträge zu erreichen. Auch damit wird der Risikobezug der von den Versicherten eingezahlten Prämien und eine gerechte Beitragsverteilung unter den Pflichtversicherten in Frage gestellt. Wildwuchs bei den Tarifierungsmerkmalen kann aber wirksamen Wettbewerb auf den Märkten in den Mitgliedsstaaten und erst recht grenzüberschreitende Angebote nachhaltig behindern.

II. Auftrag und Arbeitsweise des Projektbeauftragten (BdV)

1. Projektantrag und Beschluss der EU-Kommission

Auf der Grundlage dieses Befundes hat der Bund der Versicherten e.V., vertreten durch Lilo Blunck (1. Vorsitzende und ehemaliges MdB) sowie Hans-Dieter Meyer (bis März 2002 Geschäftsführer), unterstützt vom Wissenschaftlichen Beirat bei dem Bund der Versicherten e.V.,¹ am 27.11.1998 die finanzielle Unterstützung durch die Europäische Union für ein Projekt zur Erarbeitung von Grundlagen für Entscheidungen der EU-Kommission betreffend eine paneuropäische Kfz-Haftpflichtversicherung-Tarifstruktur beantragt. Grundlage des Antrags

¹ Prof. Dr. Jürgen Basedow, Direktor am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht, Hamburg - Prof. Dr. Ulrich Meyer, Universität Bamberg, Mathematiker, VWL - Prof. Dr. Dieter Rückle, Universität Trier, BWL - Prof. Dr. Hans-Peter Schwintowski, Humboldt Universität zu Berlin, Rechtswissenschaft, (Vorsitzender des Beirates)

war der Projektauftrag der Europäischen Union zur Förderung und zum Schutz der Verbraucherinteressen 1999 (Abl. 98/C 298/08).

Die Europäische Union hat am 11.8.1999 die finanzielle Unterstützung des Projektes beschlossen.

2. Projektziele

Das Projekt dient der Durchdringung und Beantwortung der Frage, ob es zur Vermeidung von Diskriminierungen, Wettbewerbsversagen und zur Herstellung des Binnenmarktes im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung in Europa erforderlich ist, europaweite Standards für Kfz-Haftpflicht-Tarifmerkmale und daraus folgend möglicherweise für ein paneuropäisches Tarifierungssystem für die Kfz-Haftpflicht-Versicherung zu entwickeln. Hierfür ist die Versicherungstechnik bei der Beitragsfestsetzung und Beitragsklassenbildung zu beachten und zu untersuchen, inwieweit die Tarifierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung von der allgemeinen Versicherungstechnik abweicht.

Dabei ist auch die Frage zu untersuchen, ob und gegebenenfalls inwieweit die Unternehmen bei der Erbringung ihrer wirtschaftlichen Leistungen darauf angewiesen sind, eine Selektion von Versichertengruppen zu betreiben. Zu prüfen ist, ob diese Selektion zulässig ist und welche Auswirkungen sie hat. Offen und klärungsbedürftig ist auch die Frage, ob es eine enumerative Festlegung von zulässigen Tarifmerkmalen geben kann und darf. Umgekehrt könnte man an eine Negativliste unzulässiger Tarifmerkmale (schwarze Klauseln) denken. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass es auch andere Konzepte zur Vermeidung von Diskriminierungen und Wettbewerbsdefizite in der Kfz-Haftpflicht-Versicherung als Pflichtversicherung gibt, ebenso wie nicht ausgeschlossen werden kann, dass bei Abschluss des Projektes der EU-Kommission mehrere Handlungsoptionen als Entscheidungsgrundlage angeboten werden könnten.

Das Ziel des Projektes besteht also vornehmlich darin, der EU-Kommission zunächst einmal die Daten und Fakten zu liefern, die als Entscheidungsgrundlage im Bereich der Tarifierung der Kfz-Haftpflicht-Versicherung unerlässlich sind, um eventuell weitere Untersuchungen zu veranlassen und hierauf aufbauend Handlungskonzepte unter Berücksichtigung der mit ihnen verbundenen Rückwirkungen auf die Verbraucher und die Unternehmen zu entwickeln.

3. Grundfragen

Zur Durchführung dieser Ziele sind vier Fragen zu beantworten:

- a) Erlaubt das europäische Recht die Entwicklung und die Vorgabe paneuropäischer Kfz-Haftpflichtversicherungs-Tarifstrukturen oder verletzen

solche Strukturen das Binnenmarktziel und/oder das Subsidiaritätsprinzip? Diese Frage wird unter II. (Europarechtlicher Rahmen) untersucht.

- b) Lassen sich statistisch gültige und verlässliche Aussagen darüber machen, welche erfaßbaren Indikatoren (zum Beispiel Geschlecht des VN, km-Leistung pro Jahr, Alter des Kfz, Garagenbesitz) als Risikomerkmale geeignet sind oder nicht und in welchem Verhältnis diese Indikatoren zueinander stehen (Multikollinearität)? Lassen sich auf diese Weise unzulässige Tarifierungsmerkmale (schwarze Klauseln) gegenüber zulässigen Tarifierungsmerkmalen (weiße Klauseln) entwickeln? – Eine Untersuchung dieser Frage wird in Teil III. (Empirische Grundlagen und europaweiter Vergleich der KH-Märkte) vorgenommen.
- c) Welche Tarifierungsmodelle gibt es derzeit im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung, welche praktischen Auswirkungen haben sie im Hinblick auf mögliche Diskriminierungen von Pflichtversicherten und inwieweit stimmen sie mit allgemeinen Theorien zum Wesen der Versicherung und der Versicherungstechnik, mit allgemeinen Produktions- und Wettbewerbstheorien überein. Untersuchungen zu diesen Fragen werden im Teil IV dieses Abschlussberichtes vorgenommen, siehe auch: <http://versicherungsreform.de/Dokumente/PDF/EU-Projekt-Kfz-Tarifierungsmodelle.pdf>
- d) Auf welchen empirischen Grundlagen beruhen die derzeit bestehenden Kfz-Haftpflichtversicherungs-Tarife in den Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft? Welche Rolle spielen dabei staatliche Eingriffe in die Tarife, das Haftungs- und Schadensersatzrecht sowie das Prämien- und Schadensniveau? Diese Frage wird unter V. (Haftungs- und versicherungsrechtliche Rahmenbedingungen der KHV im europäischen Vergleich) untersucht.

4. Projektdurchführung

Zur Beantwortung der vier Fragenkomplexe hat der Bund der Versicherten e.V. Werkverträge zur Vergabe der Einzelprojekte mit *Prof. Dr. Jürgen Basedow* (Europarechtlicher Rahmen), *Prof. Dr. Ulrich Meyer* (Empirische Grundlagen und europaweiter Vergleich der KH-Märkte), *Hans Dieter Meyer* (Tarifierungsmodelle) sowie *Prof. Dr. Hans-Peter Schwintowski* (Haftungs- und versicherungsrechtliche Rahmenbedingungen der KHV im europäischen Vergleich) geschlossen.

Prof. Schwintowski und *Prof. Meyer* haben zur Erhebung des empirischen Materials Fragebögen entwickelt, die an Aufsichtsbehörden, Unternehmensverbände und Unternehmen in Europa und teilweise weltweit verschickt worden

sind. Auf der Grundlage der Auswertung dieser Fragebögen (teilweise in Unterprojektgruppen) sind die beigefügten Länderberichte entstanden.

5. In Bezug genommene Anlagen

Am 25. und 26. November 1999 wurde in München ein erster Workshop zum Thema *Paneuropäische Tarifstruktur in der Kfz-Haftpflicht-Versicherung* durchgeführt. An dem Workshop haben über 50 Wissenschaftler und Praktiker aus vielen Ländern Europas teilgenommen. Auf den in der Anlage befindlichen Tagungsbericht wird Bezug genommen.

Zu den haftungs- und versicherungsrechtlichen Rahmenbedingungen der KHV in Europa (und teilweise der Welt) sind 20 Länderberichte entstanden. Es handelt sich um die Länder Frankreich, Belgien, Luxemburg, Niederlande, Italien, Spanien, Portugal, Griechenland, Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland, Österreich, Vereinigtes Königreich, Irland, Deutschland, Schweiz, USA, Japan, Philippinen. Die Länderberichte liegen dem Abschlussbericht bei.

Die Sachverständigen haben schließlich am 15. Juni 2000 auf einem zweiten Workshop in der Universität Leuven (Belgien, mit über 100 Teilnehmern) die Ergebnisse ihrer Untersuchungen zu den vier Fragenkreisen vorgelegt. Der Tagungsbericht ist beigefügt, die Untersuchungen sind als Teil II bis V in diesem Abschlussbericht enthalten.

6. Handlungsbedarf und Handlungsmöglichkeiten

Der Abschlussbericht entwickelt unter VI. Grundlinien für *Handlungsbedarf* und für *Handlungsmöglichkeiten* in der Europäischen Union.

Der Bund der Versicherten und der Wissenschaftliche Beirat bei dem Bund der Versicherten (Prof'en Basedow, U. Meyer, Rückle und Schwintowski) danken Frau Bettina Tugendreich (wiss. Ass.) und den Herren Dr. Thomas Kadner, Dr. Wolf-Henning Hammer, Rechtsanwalt Nicco Hahn und Oliver Sietz (wiss. Ass.), die unter der Leitung von Prof. Dr. Hans-Peter Schwintowski die Länderberichte erarbeitet haben.

Der Dank gilt auch allen Teilnehmern des Projektes aus den Bereichen Wissenschaft, Behörden, Unternehmen und Verbraucher, die durch ihre schriftlichen Beiträge und ihre Beiträge in den Workshop-Diskussionen dazu beigetragen haben, dass die in den Projektunterlagen enthaltene umfangreiche Sammlung und Darstellung von Meinungen als Grundlage für weitere Untersuchungen möglich wurde.

Besonderer Dank geht auch an an das Team der Dolmetscher und Übersetzer unter der Leitung von Dipl.-Dolm. Marie-Luise Pesch (Dolmetschen-Uebersetzen

in Wiesbaden), die dazu beigetragen haben, dass die Projektergebnisse international verbreitet werden können.

Ganz besonderer Dank geht natürlich an die EU-Kommission, die das Projekt zu 50 Prozent finanziell unterstützt hat, und an die für das Projekt verantwortlichen Mitarbeiter der Generaldirektion Gesundheit und Verbraucherschutz.

Alle am Projekt Beteiligten danken auch den MitarbeiterInnen des Bundes der Versicherten, die bei der Organisation der Veranstaltungen und bei der Erstellung der umfangreichen Projektunterlagen und des Abschlussberichts tatkräftig mitgewirkt haben.

Henstedt-Ulzburg, den 29. Januar 2001

Hans Dieter Meyer
Versicherungsberater
Projektleiter

Siehe auch: <http://versicherungsreform.de/Dokumente/PDF/EU-Projekt-Kfz-Tarifierungsmodelle.pdf>