

# **Beitragsgerechtigkeit in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung**

Von H a n s D i e t e r M e y e r, Hamburg  
veröffentlicht in VersWissStud (Bd 1) S. 149 ff.

## **Inhaltsübersicht**

### **I. Situation**

### **II. Versicherung und Versicherungstechnik**

1. Versicherung, Gefahr, Risiko, Schaden
2. Tarifaufbau: Beitragsklassenbildung, Schadenursachenstatistik
3. Beitragsfestsetzung, Schadenstatistik
4. Beitragsklassenbildung und Beitragsfestsetzung  
in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung (KH)
  - a) Risiko, Gefahr und Schaden in der KH-Versicherung
  - b) Keine Risiko- und Gefahrenmerkmale in der KH-Versicherung
5. Pflichtversicherungs-Gesetz (PflVG), Tarif-Verordnung (TarifVO)  
und aktuelle Tarife bewirken keine Risikogerechtigkeit

### **III. Beitragsgerechtigkeit**

1. Individuell beeinflussbare Tarifmerkmale mit Risikobezug
2. Soziale Gerechtigkeitserwägungen
3. Erfahrungstarifizierung

### **IV. Gesetzliches Verbot der Selektion (Gruppen-Erfahrungstarifizierung)**

1. Gesetzes-Vorgaben sind kein Eingriff in den Wettbewerb
2. Gesetzes-Vorgaben sind kein Eingriff in die Berufsfreiheit

### **V. Ergebnis, Gesetzgebungsvorschlag (§§ 5 und 9 PflVG)**

## I. Situation

Die Tarifgestaltung in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung (KH) ist weltweit ein Problem, das – obwohl permanent diskutiert – noch nie eingehend untersucht worden ist. In fast allen Ländern experimentieren Gesetzgeber und Versicherungsunternehmen (VU) mehr oder weniger mit den unterschiedlichsten und ständig veränderten KH-Tarifen.<sup>1</sup> Einigkeit besteht weitgehend darin, daß die KH-Beiträge gerecht festgesetzt werden müssen, wenn eine Versicherungspflicht per Gesetz vorgeschrieben ist.<sup>2</sup> Diese Beitragsgerechtigkeit wurde vielfach auch per Gesetz angestrebt, aber nur in wenigen Ländern erreicht.<sup>3</sup>

- 
- 1 *Hans Dieter Meyer*, „Das Versicherungs(un)wesen“, München 1990, 253 ff.; In den USA sind – neben der Fahrzeugstärke und der Fahrvergangenheit – Tarifierungsmerkmale z. B. Alter, Geschlecht, Ausbildung, Beruf, Familienstand, Zahl der Familienmitglieder und Familienfahrzeuge, Entfernung zum Arbeitsplatz usw. Durch „redlining“ werden in den einzelnen Städten Wohngebiete – z. B. der Schwarzen - eingekreist und mit besonders hohen Prämien belegt. Ende der 70er Jahre musste – lt. *The National Underwriter* – ein Amerikaner, der in Boston in einem Distrikt mit überwiegend Farbigen wohnte und schon seit sieben Jahren schadenfrei fuhr, für seinen Ford Malibu 2.500 Dollar KH-Jahresprämie bezahlen, eine ältere Frau in einer ländlichen Gegend von Boston für ihren Malibu nur 165 Dollar, obwohl sie zwei Schäden hatte. Eine Differenz von 1500 Prozent ! – In Deutschland weisen die KH-Beiträge für gleiche Fahrzeuge bei gleicher Fahrvergangenheit Unterschiede von bis zu 600 Prozent auf (aufgrund der Regional- und Beamtentarife und entsprechend der Dauer der Schadenfreiheit). Ein lebenslang schadenfrei fahrender Münchener muß – bei Zugrundelegung von Prämien aus dem Jahre 1992 – auf Dauer über 2.000 Mark mehr an KH-Prämien zahlen als ein Beamter in der Provinz mit 9 Schäden. – Eine Fahrzeughalterin hatte 1981 die Genehmigung eines Regionaltarifs durch das BAV angegriffen. Die Klage wurde vom BVerfW (VerBAV 1987, 158) als unzulässig verworfen. Das danach angerufene BVerfG verwies die Beschwerdeführerin auf den Zivilrechtsweg (VerBAV 1990, 208). LG und OLG Hamburg (VersR 1993, 1344) haben die Klage auf Bestimmung der Prämie nach § 315 BGB abgewiesen: Der Wohnort sei ein „Merkmal, das für die Größe des zu versichernden Risikos typischerweise von Bedeutung“ sei. Der Schadensverlauf werde „nicht nur vom Fahrverhalten der einzelnen Versicherungsnehmer, sondern auch durch die Verkehrsdichte ausschlaggebend beeinflusst“. Die Einteilung der Tarifgruppen beruhe auf „langjährigen, immer mehr verfeinerten statistischen Feststellungen“. Die Revision wurde nicht zugelassen. Die abgewiesene Klägerin hat im Mai 1993 mit Unterstützung des *Bundes der Versicherten* erneut Verfassungsbeschwerde erhoben.
  - 2 Nach dem versicherungstechnischen Äquivalenzprinzip sollen die gegen eine gleichartige Gefahr Versicherten so klassifiziert werden, daß für gleiche Risiken gleiche Beiträge gezahlt werden. Selbst wenn dieses Prinzip für andere Versicherungsarten umstritten ist (s. *Prölss* in *Prölss/Martin VVG*, Vorbem. II 1), ergibt sich das Erfordernis der Gleichbehandlung in KH als einer gesetzlichen Pflichtversicherung aus Art. 3 GG.
  - 3 § 8 Abs. 2 Ziff. 2 PflVG und § 8 Abs. 1 TarifVO fordern fest gleichlautend, daß ein Tarif das Interesse der bzw. des Versicherungspflichtigen an der Gewährung des Versicherungsschutzes zu einem „angemessenen Beitrag“ wahren muß. – Die Japaner haben per Gesetz die Versicherungsprämien aufgeteilt in einen reinen Versicherungsbeitrag und einen Verwaltungskostenanteil (Preis für die Dienstleistungen der Unternehmen) und über das Poolen der reinen Versicherungsbeiträge eine nationale Versichertengemeinschaft hergestellt, um ungerechte Diskriminierungen zu verhindern. *Full Insurance Availability, Report of the Federal Insurance Administration, USA, 1974*: „Compulsory automobile insurance was introduced in Japan in 1955/56. At that time, both the Japanese Government and the insurance industry foresaw the probability of the development of a residual risk problem and moved to preclude such development. All insurers must accept all eligible applicants for the compulsory coverage. The compulsory coverage, all of which is written at a uniform premium rate, is 100 percent reinsured (net of a fixed percentage expense loading), 60 percent of the risk being ceded to the Ministry of Transportation of Japan and 40 percent to a pool in which all 19 Japanese automobile insurers participate. Under the Japanese system, all who are required by law to carry the liability coverage are assured of its ready availability, and, since all applicants are afforded coverage on the same terms, there is no need for concern regarding access to insurance or with unfair, discriminatory or unequitable treatment of any segment of the market.“ – *Gergoria Cruz Arnaldo*, Insurance Commissioner der Philippinen, schrieb im Mai 1980 an den Verfasser: „To insure that the insurance industry may adequately provide the compulsory insurance coverage and at the same time meet the losses arising therefrom, a pool, known as the Philippine Motor Vehicle Liability Pool (PVBLP), composed of all insurance companies writing casualty or motor car risks, was organized. It was conceived to serve as a ‚Clearing House‘ for the member-companies in effecting redistribution of the Casualty and Motor Vehicle Liability Insurance (CMVLI) business as well as losses on an equal sharing basis among its members. As provided for in the Pool Agreement, the member-companies are to (1) directly write the CMVLI policies, (2) cede all their writings on CMVLI policies on a 100 % basis to the Pool, (3) accept their equal shares of the CMVLI business written...“

Die EG-Kommission ist der Auffassung, daß gesetzliche Eingriffe entfallen können und Markt und Wettbewerb zu gerechten Prämien im KH-Bereich führen würden. So schreibt die 3. Richtlinie Schaden<sup>4</sup> für fast alle Versicherungsarten – auch für die KH-Versicherung – den Wegfall der präventiven Tarif- und Bedingungskontrolle vor, die bisher durch das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen (BAV) erfolgte. Gleichzeitig soll ab 1. Juli 1994 für KH-Versicherungen der Annahmewang<sup>5</sup> entfallen, d. h. VU sollen künftig nicht mehr gezwungen sein, versicherungspflichtige Fahrzeughalter anzunehmen, die sich bei ihnen versichern möchten.

Die Bundesregierung und das BAV sind dagegen der Meinung, daß gesetzliche Regelungen weiterhin erforderlich sind, die künftig wenigstens eine Art „Annahmewang zu einer risikogerecht höheren Prämie“ vorschreiben.<sup>6</sup> Sie rechnen andernfalls mit Diskriminierungen bestimmter Gruppen, insbesondere von Ausländern.<sup>7</sup> Der Entwurf des Bundesministeriums der Justiz vom

- 
- 4 Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie 92/49 (3. Richtlinie Schadensversicherung), Abl. EG Nr. L 228/1. – Siebentes Hauptgutachten der *Monopolkommission* 1986/1987 (Immenga, Haastert, Iber-Schade, v. Weizsäcker), S. 564: „Nach Auffassung der Monopolkommission ist ein allgemeiner Kontrahierungszwang nicht erforderlich.“ S. 552 f.: „Nachteilig wirken sich die Vereinheitlichung des Deckungsumfanges und der sonstigen Tarifmerkmale aus. Die Beschränkung auf einige wenige Gefahrenmerkmale unterbindet eine weitergehende, risikoadäquatere Prämien differenzierung.“ – Erster Bericht der *Deregulierungskommission* 1990, S. 93: „Vorschlag 6: Der Kontrahierungszwang bei der Kfz-Haftpflichtversicherung wird abgeschafft. Die Bereitschaft zur Übernahme von Haftpflichtversicherungsschutz wird sich dann allein über den Preis regeln.“ S. 94: „Vorschlag 7: Das einheitliche Bonus-Malus-System wird aufgehoben. Auf einem deregulierten Markt werden sich Bonus-Malus-Systeme entwickeln, von denen sich das beste oder die besten durchsetzen werden.“
  - 5 Nach § 5 Abs. 2 PflVG sind alle VU verpflichtet, versicherungspflichtigen Fahrzeughaltern Versicherung gegen Haftpflicht zu gewähren. Dabei dürfen nach § 3 TarifVO nur genehmigte Tarife verwendet werden. Der Annahmewang wird von VU unterlaufen, die nach ihrer Satzung oder ihrem Geschäftsplan nur regional tätig sind oder nur Angehörige des öffentlichen Dienstes versichern.
  - 6 *Teildiskussionsentwurf des Bundesjustizministeriums* vom Januar 1993 zur Durchführung versicherungsrechtlicher EG-Richtlinien und zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes (*BMJ-Entwurf 1/93*), § 5 Abs. 3 PflVG: „(3) Der Antrag auf Abschluß eines Haftpflichtversicherungsvertrages gilt zum allgemeinen Unternehmenstarif als angenommen, wenn der Versicherer ihn nicht innerhalb einer Frist von zwei Wochen vom Eingang des Antrags an dem Antragsteller gegenüber schriftlich ablehnt oder wegen einer von ihm zu tragenden höheren Gefahr ein vom allgemeinen Unternehmenstarif abweichendes schriftliches Angebot unterbreitet.“ – Aus der Begründung des *BMJ-Entwurfs 1/93* (S. 19) zu § 5 Abs. 3 PflVG: „Bereits unter geltendem Recht kommt es immer wieder zu Beschwerden, daß Versicherer bestimmte Ausländer oder andere Bevölkerungsgruppen als Versicherungsnehmer zurückweisen. Auch wenn nach Aufhebung der Tarifgenehmigung an dem bisherigen strikten Kontrahierungszwang nicht festgehalten werden kann, kommt deshalb seine ersatzlose Aufhebung nicht in Betracht. Eine Diskriminierung bestimmter Ausländer oder anderer Bevölkerungsgruppen wird deshalb im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nur vermieden werden können, wenn die Versicherer verpflichtet werden, Anträge auf Gewährung von Versicherungsschutz mit einem dem Risiko gerechten Angebot zu beantworten. Hierbei kann die Staatsangehörigkeit keine Rolle spielen, weil sie in der Kraftfahrzeug-Versicherung kein Risikofaktor ist.“ – Ebenso der *Referentenentwurf des Bundesfinanzministeriums* für ein Gesetz zur Durchführung versicherungsrechtlicher Richtlinien des Rates der Europäischen Gemeinschaften (Drittes Durchführungsgesetz/EWG zum VAG) vom 30. Juli 1993 (*BMF-Entwurf 7/93*), Begründung S. 8: Die VU sollen verpflichtet werden, „unter Berücksichtigung eines statistisch oder tatsächlich nachzuweisenden erhöhten Risikos ein ihren allgemeinen Unternehmenstarifen abweichendes verbindliches Angebot zu machen. Die Staatsangehörigkeit darf wie bisher keine Rolle spielen.“ – Mit dieser Begründung nehmen BMJ und BMF Bezug auf eine Entscheidung des BVerwG (VerBAG 1988, 367 ff.).
  - 7 *Handelsblatt* vom 24.5.93: Mit Wegfall der Tarifgenehmigung und des Annahmewanges zum 1.7.94 stehe der „generellen Atomisierung der Tarife und Tarifstrukturen zur Risikoselektion über den Preis nichts mehr im Wege. Dem Ideenreichtum um Anlocken und Abschrecken sind dabei kaufm. Grenzen gesetzt.“ Es ist die Rede von einem „aggressiven Kampf um gute Risiken“, von „Lockangeboten“ und den „Problemgruppen Anfänger und bestimmte Ausländergruppen“. *Hamburger Abendblatt* vom 23.8.93, „Ausländer gelten als Risikogruppe – Die Tricks der Versicherung: Der Deutsche Ring hat Ausländer zu unerwünschten Kunden erklärt. In einem internen Rundschreiben werden deshalb Strategien zur Abwehr von ausländischen Antragstellern erörtert. Der Grund: Die genannten Risikogruppen verursachen einen höheren Schaden als der Durchschnittsautofahrer. Laut Statistik müssten die Prämien beispielsweise für Türken um mehr als 50 Prozent höher sein. Heiko Floeter, Sprecher des Unternehmens, hofft, daß ‚die Kuh bald vom Eis ist‘. Denn

Januar 1993 (BMJ-Entwurf 1/93) zu § 5 Abs. 3 PflVG und seine Begründung sind symptomatisch für die Verwirrung in der Diskussion um die KH-Tarifproblematik: Das VU soll für eine von ihm „zu tragende höhere Gefahr“<sup>8</sup>, ein „dem Risiko gerechtes Angebot“<sup>9</sup> machen können. Dabei solle aber „Staatsangehörigkeit kein Risikofaktor“<sup>10</sup> sein.

Wenn VU eine Gefahr tragen würden, könnte darunter nur die Gefahr eines „Verlustes“ im KH-Schadenbereich zu verstehen sein. Statistiken belegen tatsächlich, daß VU solche „Verluste“ machen, die z. B. besonders viele Ausländer aus den Balkanstaaten versichern und dabei keine höheren Prämien als für Deutsche fordern dürfen.<sup>11</sup>

Als mehrere VU mit dieser Begründung die Genehmigung eines Ausländertarifs mit bis zu 50 Prozent höheren Prämien forderten, wurde dieser vom BAV<sup>12</sup> verweigert und diese Ablehnung vom BVerwG<sup>13</sup> als rechtmäßig erkannt mit der Begründung: Staatsangehörigkeit sei kein Risikofaktor. Ein Risikomerkmals müsse „für die Art und Größe des Versicherungsrisikos bestimmend sein“<sup>14</sup> Und in einer Tarifgruppe müssten die Versicherten diesen „tatsächlich erheblichen Umstand übereinstimmend aufweisen“<sup>15</sup>, d. h. der tatsächlich erhebliche Umstand muß bei jedem einzelnen Versicherten feststellbar sein.<sup>16</sup>

---

Mitte 1994 sollen EG-weit die Prämien freigegeben werden. „Dann können die Prämien gemäß den Risiken festgelegt werden.“ – siehe auch *Forbes* 9/93, 22 ff., „Ausländer-Risiken“; *DER SPIEGEL* 6/1993, 69 ff., „Gezielte Willkür“.

8 *BMJ-Entwurf 1/93* zu § 5 Abs. 3 PflVG. Die Worte „von ihm (dem VU) zu tragende(n) Gefahr“ wurden im *BMF-Entwurf 7/93* abgeändert in „nachweisbare(n) Gefahr“. Im *BMJ-Entwurf 1/93* wurde offenbar auf die „Gefahr- oder Risikotragungstheorie“ Bezug genommen, die nicht herrschende Meinung ist (*Prölls* in *Prölls/Martin VVG*, 2 A zu § 1). Siehe auch Fn. 17.

9 *BMJ-Entwurf 1/93*, Begründung (S. 20) zu § 5 Abs. 3 PflVG.

10 *BMJ-Entwurf 1/93* Begründung (S. 20) zu § 5 Abs. 3 PflVG. – Ebenso *BMF-Entwurf 7/93*, Begründung S. 8. – s. Fn. 6.

11 *Hans-Jürgen Papier*, „Zur Frage der Einführung eines Prämienzuschlags für ausländische Versicherungsnehmer in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung“, *ZversWiss* 1982, 461 ff., 464: „Versicherungsunternehmen, die einen hohen Anteil ausländischer Versicherungsnehmer aufweisen, sind nicht in der Lage, vergleichbar günstige Ergebnisse zu erzielen wie diejenigen Unternehmen, die wenige ausländische Versicherungsnehmer haben und die daher eher Überschüsse erwirtschaften können. Nach alledem bewirkt die ungleichmäßige Verteilung der Ausländerrisiken in der KH-Versicherung auf die verschiedenen Versicherungsunternehmen ein erhebliches Prämien- und Rückvergütungsgefälle.“ – Als dagegen die HUK-Coburg (als „Spezial-, Beamten-, Rosinenversicherer“) in den 60er Jahren auch ein „Prämiengefälle“ bewirkte, wurde anderen Gesellschaften die Einführung des Selektionsmerkmals „Beruf“ genehmigt. – Das Unverständnis über die (auch gesetzlich) zu regelnden Sachverhalte und über die Versicherungstechnik offenbart die Anmerkung des seinerzeit im BMF zuständigen Regierungsbeamten *Detlef Kaulbach* zur Beschlusskammerentscheidung des BAV in Sachen Ausländertarife, *VersR* 1985, 655 f. Kaulbach sieht – deutlich erkennbar – Risiko, Risikotypizität oder Risikogerechtigkeit aus Sicht eines VU in bezug auf das (unternehmerische) Verlustrisiko, nicht aber nach der Versicherungstechnik und den Regeln statistischer Klassifikation in bezug auf das einzelne zu versichernde Risiko: „Der einzelne man für den KH-Versicherer (!) wegen seiner leichtsinnigen Fahrweise ein schweres Risiko sein, die Gruppe der Angehörigen des öffentlichen Dienstes ist (für den KH-Versicherer) ein messbar überdurchschnittlich gutes Risiko – das allein rechtfertigt eine Tariffdifferenzierung.“ – Es ist erfreulich, daß diese Anmerkungen Kaulbachs das BVerwG nicht von seiner Entscheidung in Sachen Ausländertarife abgeholt haben. Kaulbachs Feststellung (a.a.O., 656), „nach dieser Mechanik sind die Tarifgruppen in der Kraftfahrtversicherung entstanden“, macht deutlich: Wenn Ausländertarife nicht zulässig sind, darf es auch andere Tarifgruppen – wie z. B. nach Beamten- oder Regionaltarifen – nicht geben.

12 VerBAV 1984, 331 ff.

13 VerBAV 1988, 367 ff.

14 BVerwG in VerBAV 1988, 370.

15 BVerwG in VerBAV 1988, 371.

16 Das BVerwG hat nicht – *Schwintowski*, in diesem Band S. 312, meint – darauf hingewiesen, daß „nur Gruppenmerkmale als Tarifierungsmerkmale tauglich“ seien und es bei der Tarifierung auf ein „Gruppenverhalten“ ankäme, sondern das BVerwG fordert – gerade umgekehrt – von einem Tarifierungsmerkmal, daß die zu einer Gruppe zusammengefaßten Risiken die tatsächlich erheblichen Umstände „übereinstimmend“ aufweisen müssen. Übereinstimmend ist ein Gruppenmerkmal aber nur dann, wenn es – als *Individualmerkmal* – bei jedem einzelnen Gruppenmitglied festzustellen ist. Insofern ist auch die Definition der „Gruppenmerkmale“ von *Schwintowski* a.a.O., S. 133, nicht haltbar und zu korrigieren. Bei der Beitragsklassenbildung in der KH-Versicherung interessieren keine Gruppenmerkmale, sondern nur (individuelle)

Hier wird bereits deutlich, daß viele unter Risiko und Gefahr etwas Grundverschiedenes verstehen: einmal Risiko oder Gefahr eines Verlustes aus Sicht der VU<sup>17</sup>, einmal – aus Sicht der Versichertengemeinschaft – das Risiko oder die Gefahr, die den versicherten Schaden betreffen. Im BMJ-Entwurf 1/93 werden diese beiden Betrachtungsweisen mit den Begriffen der „vom Unternehmen zu tragenden Gefahr“ und des „Risikofaktors“ im Gesetzestext und in der Begründung eines neuen § 5 Abs. 3 PflVG offenbar miteinander vermengt.

## II. Versicherung und Versicherungstechnik

### 1. Versicherung, Gefahr, Risiko, Schaden

Versicherung im hier behandelten Sinne ist die Beseitigung finanzieller Risiken durch die gemeinschaftliche Bereitstellung von Geld für einen gegenseitigen Schadensausgleich. Risiken sind Vermögen im weitesten Sinne oder Tätigkeiten, die einer Gefahr ausgesetzt werden. Gefahren sind äußere Umstände oder Verhaltensweisen, die Vermögen oder Tätigkeiten nachteilig verändern können. Dabei beeinflussen sich Risiko und Gefahr gegenseitig. Kein Wert – kein Risiko – keine Gefahr – kein (finanzieller) Schaden.<sup>18</sup>

Die Versicherungstechnik umfasst vor allem die Risikobeurteilung, den Tarifaufbau und die Beitragsfestsetzung.<sup>19</sup>

### 2. Tarifaufbau: Beitragsklassenbildung, Schadenursachenstatistik

Zur Risikobeurteilung müssen zunächst für jede Versicherungsart jene „tatsächlich erheblichen Umstände“ gefunden werden, die „für die Art und Größe des Versicherungsrisikos bestimmend“ sind. Das geschieht durch das ständige Beobachten und Sortieren der versicherten Risiken und Gefahren mittels einer Schadenursachenstatistik. Danach ist – im Sinne der Versichertengemeinschaft – zu entscheiden, ob und inwieweit Differenzierungen der Beiträge vorgenommen und welche „Risikofaktoren“ bei einer solchen Klassifikation berücksichtigt werden sollen. Dementsprechend müssen brauchbare und relevante Risiko-, Gefahren- oder Schadenverursachungsmerkmale zu Tarifmerkmalen bestimmt und als solche für die Tarifgestaltung verwendet werden.

Wesentliches Erfordernis bei der Festlegung von Tarifmerkmalen ist einmal, daß sie einen *möglichst nahen Risikobezug* haben („Kausalitätskriterium“)<sup>20</sup>. Zum anderen müssen sie sich bei dem *einzelnen* Versicherten oder für das *einzelne* Risiko eindeutig bestimmen lassen. Nach den danach gebildeten Tarifmerkmalen wird dann der einzelne Versicherte oder das einzelne Risiko

---

Merkmale, die bei mehreren Versicherten „übereinstimmend“ – also bei jedem einzelnen in gleicher Weise – feststellbar sind, und die auf erhebliche Umstände hinweisen, die den Eintritt und den Umfang eines KH-Schadens (kausal) bestimmen. Erst dann dürfen einzelne zu einer Gruppe (Beitragsklasse) zusammengefasst werden. Schon wegen des fehlenden Kausalzusammenhangs mit einem KH-Schaden sind als solche Merkmale das Alter, die Ausbildung, der Beruf oder der Wohnort als Tarifmerkmal nicht „denkbar“ – wie Schwintowski a.a.O. meint. Mit solchen Verirrungen leistet man nur einem falschen Gruppendenken Vorschub. Falsches Gruppendenken führt zu Diskriminierungen derer, die – bei willkürlich gebildeten Gruppen – vom Gruppendurchschnitt abweichende Individualmerkmale aufweisen. – Im übrigen werden bei einigen Versicherungsarten Beitragsklassen aus ganz wenigen Risiken gebildet, z. B. bei betrieblichen Versicherungen. Solche Beitragsklassen mit oft wenigen Versicherten sollen und können nicht – wie Versichertengemeinschaften – einen versicherungstechnischen Ausgleich herbeiführen (sprich: ihre Schäden selbst bezahlen), s. Fn. 23.

17 Versicherte Risiken werden oft fälschlicherweise als „Wagnis“ und Beitragsklassen als „Wagnisgruppen“ bezeichnet, was seine Begründung offenbar in der falschen Sichtweise hat, daß VU eine Art Spekulation oder Glücksspiel betreiben und die „Übernahmen von Risiken *wagen*“; s. Fn. 8.

18 Hans Dieter Meyer, „Das Versicherungs(un)wesen“, S. 59.

19 Johannes Mehring in Farny/Helten/Koch/Schmidt, „Handwörterbuch der Versicherung“, S. 1127.

20 Schwintowski, a.a.O. S. 131.

beurteilt und erst *nach* dieser Beurteilung einer Risiko- oder Gefahrengruppe (Beitragsklasse) von Versicherten mit „gleichartigen Gefahrenmerkmalen“ zugeordnet. Durch die Klassifikation gleichartiger (individueller) Risiken wird erreicht, daß die Gruppenmitglieder – den Forderungen des BVerwG<sup>21</sup> entsprechend – „die tatsächlich erheblichen Umstände in hohem Maße übereinstimmend aufweisen“. Ziel der Klassifikation ist es, aus individuellen Risiken möglichst homogene Gruppen bzw. Beitragsklassen zu bilden. Nur so erhält der einzelne Versicherte eine gerechte Prämie.<sup>22</sup>

### 3. Beitragsfestsetzung, Schadenstatistik

Neben der Klassifikation und Tarifgestaltung ist eine weitere Aufgabe die Festsetzung der Beiträge. Hierzu wird für jede Versicherungsart anhand einer Schadenstatistik der Gesamtbeitragsbedarf festgestellt. Danach ist (wiederum im Sinne der Versichertengemeinschaft) zu entscheiden, wie das zur Deckung der Schäden erforderliche Beitragsaufkommen auf die einzelnen Beitragsklassen verteilt werden soll.<sup>23</sup> Dabei muß im Sinne der Versichertengemeinschaft der Subventionsgrad festgelegt werden, d. h. inwieweit Risiko- und Gefahrenmerkmale bei der Beitragsbemessung berücksichtigt werden sollen.<sup>24</sup>

## 4. Beitragsklassenbildung und Beitragsfestsetzung in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung

### a) Risiko, Gefahr und Schaden in der Kfz-Haftpflichtversicherung

Der Schaden, der im KH-Bereich entstehen kann und versichert wird, ist der Schaden am Vermögen des Fahrzeughalters, der bei einem Verkehrsunfall für Schäden anderer „haftet“, wenn er die gebotene Sorgfalt nicht beachtet hat (§ 7 StVG)<sup>25</sup>. Es geht bei der KH-Versicherung also weder um die Verwicklung in Verkehrsunfälle, noch um den Schaden des Geschädigten, sondern um den möglichen Schaden, den ein Haftpflichtanspruch am Vermögen des Versicherten bewirken kann. Das Vermögen des Fahrzeughalters ist also das Risiko, das mit der Benutzung des

---

21 BVerwG a.a.O., s. Fn. 14.

22 *Mehring* a.a.O., S. 1128.

23 Dabei darf die Schadenstatistik niemals die Aufgabe der Schadenursachenstatistik übernehmen. Schadenhöhe oder Schadendurchschnitt haben überhaupt nichts mit Tarifmerkmalen zu tun. So ist z. B. bei den KH-Tarifen falsch, daß die Schadenstatistik bei der Klassifikation angewandt wird, um den abweichenden Durchschnittsschaden einer Gruppe bzw. deren Beitragsbedarf zum Tarifierungsmerkmal (Schadenverursachungsmerkmal) zu erheben. Ebenso irrt *Schwintowski* (a.a.O. S. 135), wenn er die Erheblichkeit von „Umständen für die Erfassung von Wagnissen“ nach dem „Schadendurchschnitt von Gruppen“ beurteilen will. Das widerspricht dem Zweck von Versicherung, daß nämlich innerhalb einer – je nach Versicherungsart gebildeten – Versichertengemeinschaft eine einheitliche Subvention der von einem Schaden Betroffenen durch die Nicht-Betroffenen herbeigeführt werden soll, daß also Beitragsklassen innerhalb einer Versichertengemeinschaft nach der Versicherungstechnik nur nach Risiko- und Gefahrenmerkmalen gebildet werden dürfen (auf keinen Fall – wie in der KH-Versicherung – nach der Höhe ihrer Schäden, sonst müßte z. B. an abgebrannter Industriebetrieb, der allein in einer Beitragsklasse eines VU ist, die ihm zustehende Entschädigungsleistung gleich als nächsten Beitrag an das VU zurückzahlen).

24 Beispiel für eine sehr weitgehende Subvention: Fast alle VU erheben in der privaten Haftpflichtversicherung einen einheitlichen Beitrag, den sowohl Ledige als auch Familien mit vielen Kindern zahlen.

25 Das OLG Hamburg (s. Fn. 1), hat in seiner Urteilsbegründung ausgeführt: „Die Entstehung eines Schadenbedarfs ist nicht nur von den Fahreigenschaften des jeweiligen Fahrers abhängig. Da sich Halter und Fahrer nach den Vorschriften des StVG grundsätzlich auch die Betriebsgefahr ihres Fahrzeugs zurechnen lassen müssen, kann für sie auch ohne Verschulden ein Schadenbedarf entstehen.“ – Hier verwechselt das OLG „Verschulden“ und „Verhalten“ und übersieht die Bestimmung in § 7 Abs. 2 StVG, daß nicht schadenersatzpflichtig ist, wer „jede nach den Umständen es Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat“. Danach ist für den KH-Schaden (Haftung) wie für die „Haftungseintrittswahrscheinlichkeit“ letztlich doch das Verhalten des einzelnen entscheidend. Und die entscheidende Frage bei der Klassifikation ist: Wie kann man künftiges Verhalten anhand von gegenwärtigen Eigenschaften beurteilen ?

versicherten Fahrzeugs der Gefahr eines Haftpflichtanspruchs ausgesetzt wird. Für den Gefahrenbereich „Haftpflichtanspruch“ ist ein „Wirkungsgeflecht“<sup>26</sup> aus personen- und situationsbezogenen Umständen bestimmend, das ein haftungsauslösendes Ereignis herbeiführen kann. Für den Risikobereich „Schaden am Vermögen“ sind vor allem maßgebend der Umfang und die Folgen von Beschädigungen oder Verletzungen von fremden Sachen oder Personen.

Es ist eine Besonderheit der KH als Haftpflichtversicherung, daß – auch wegen des möglichen Fahrerwechsels und der Mobilität des versicherten Fahrzeugs – alle Umstände aus dem Risiko- und Gefahrenbereich nicht erfassbar sind, die die Entstehung und den Umfang eines Haftpflichtanspruchs bestimmen. Es ist im voraus unbekannt, wer wann wie und wo das versicherte Fahrzeug fährt, in welche Situationen er kommen kann und ob er in einem Augenblick, in dem er die gebotene Sorgfalt außer acht läßt, irgendetwas oder irgendjemanden schädigt oder verletzt und in welchem Umfang.

## b) Keine Risiko- und Gefahrenmerkmale in der KH-Versicherung

Die Ungewissheit aller einen Haftpflichtanspruch auslösenden Umstände macht es unmöglich, für die KH Merkmale zu finden, die einen unmittelbaren Risiko- oder Gefahrenbezug haben. Alle zwischen den Eigenschaften eines (unbekannten) Fahrers und einem (unbekannten) haftungsauslösenden Ereignis liegenden (unzähligen) Einflüsse modifizieren das jeweilige Verhalten des Fahrers oder die Situation und machen eine Vorausbestimmung für das einzelne versicherte Fahrzeug unmöglich.

Das BAV<sup>27</sup> hat richtig erkannt, daß Schadenstatistiken für die Beitragsklassenbildung und Tarifgestaltung untauglich sind, indem das Amt feststellte, daß die Gründe für den durch Schadenstatistiken ausgewiesenen höheren Beitragsbedarf von Ausländern nicht in der Staatsangehörigkeit liegen. Bei der Genehmigung von Tarifzuschlägen auf der Grundlage dieser Statistiken sei das Interesse der Versicherungsnehmer an einem angemessenen Beitrag nicht gewahrt.<sup>28</sup>

Auch eine statistische Analyse führt zu dem Ergebnis, daß bei der Klassifikation und Tarifgestaltung der Einsatz einer Schadenstatistik (anstelle der Schadenursachenstatistik) dazu führt, daß dem einzelnen Versicherten ein statistisch ermittelter Durchschnittsschaden einer inhomogenen *Gruppe* als angeblich „übereinstimmendes“ Risiko- oder Gefahrenmerkmal zugeordnet wird.<sup>29</sup> Bei einer *Individual*klassifikation muß die Gruppe das Ergebnis und nicht der Ausgangspunkt sein. Während also bei der Versicherungstechnischen Klassifikation erst *nach* der Beurteilung des einzelnen Versicherten seine Zuweisung in eine Beitragsklasse erfolgt, werden bei der „Tarifizierung nach Beitragsbedarf“ *vor* der Beurteilung des einzelnen Versicherten Gruppen nach versicherungsfremden Merkmalen gebildet (z. B. nach Wohnort, Beruf, Staatsangehörigkeit), die keinerlei Einfluß auf die Haftung für einen KH-Schaden haben.

Wenn bei der „Tarifizierung nach *Gruppen*-Beitragsbedarf“ der statistisch ermittelte Durchschnitts-Schaden („Schadenbedarf“) der so gebildeten Versichertengruppen voneinander abweicht, werden die versicherungsfremden *Gruppen*merkmale – wie z. B. Wohnort oder Beruf – zu einem „Gefahrenmerkmal“ erklärt (*circulus vitiosus*). Tatsächlich handelt es sich nicht um ein Gefahrenmerkmal; es sei denn, unter Gefahr wird – wie oben erwähnt – die Verlustgefahr eines VU in bezug auf eine *Gruppe* verstanden und nicht die Gefahr in bezug auf das versicherte Risiko.

Durch die „Tarifizierung nach *Gruppen*-Beitragsbedarf“ werden aus Beitragsklassen neue Versichertengemeinschaften gemacht, die ihren Beitragsbedarf selbst aufbringen sollen, während

---

26 *Küssner* a.a.O. S. 142.

27 VerBAV 1984, S. 331 ff.

28 BAV in VerBAV 1984, S. 334/335. – Das BVerwG (VerBAV 1988, S. 371) erkennt den Fehler, daß nach Schadenstatistiken und dem Beitragsbedarf gebildete Tarifmerkmale „sehr verschiedene Risiken zu einer prozentual höher belasteten Gruppe“ zusammenschließen.

29 Eine Gruppe wird nicht dadurch homogen, daß man den Gruppenmitgliedern einer inhomogenen Gruppe nachträglich Gruppendurchschnittswerte als übereinstimmende Individualmerkmale zuordnet. Ein alter Mensch wird durch das Durchschnittsalter einer Gruppe nicht jünger.

eine Beitragsklasse dieses Ziel nicht erfüllen soll. Bei konsequenter Fortführung dieser Methode müsste ein „perfekt ausklassifizierter“ Versicherter seine Schäden selbst bezahlen. Außerdem ist leicht erkennbar, daß die in der Natur der Versicherung liegende Subvention zwischen den einzelnen Gruppen abgeschnitten ist und innerhalb der Versichertengemeinschaft nicht mehr funktioniert. Ein schadenfreier Münchener zahlt 50 Prozent mehr Beitrag als ein ebenso schadenfreier Beamter aus Lüneburg. Genauso zahlen aber auch Münchener mit einem oder zwei oder drei Schäden 50 Prozent mehr Beitrag als Lüneburger Beamte mit einem oder zwei oder drei Schäden.

So hat auch das OLG Hamburg<sup>30</sup> eingeräumt, daß die Anwendung eines Regionaltarifs „zu als ungerecht empfundenen Ergebnissen führen kann, z. B. weil Versicherungsnehmer ... unterschiedliche Beiträge zahlen müssen, je nach dem, welcher Tarifregion ihr Wohnort angehört“. Diese Ungleichbehandlung sei aber nicht willkürlich, sondern sachlich begründet, weil der Wohnort einen unmittelbaren Bezug zum versicherten Risiko habe. Diese Begründung ist – wie oben dargestellt – sowohl nach der Versicherungstechnik wie auch nach den Grundregeln der Statistik falsch. Der Wohnort München oder die türkische Staatsangehörigkeit haben vielleicht einen statistischen Bezug zum (höheren) Beitragsbedarf für die Gruppe der Münchener oder Türken und damit auch zum Verlustrisiko eines VU, wenn es z. B. unverhältnismäßig viel Türken versichern würde. Aber München oder die türkische Staatsangehörigkeit haben keinerlei Einfluß auf das Risiko und die Haftung für einen KH-Schaden.

Der Kardinalfehler der z. Zt. angewandten Statistiken ist offenkundig: Risiko und Gefahr werden aus der Sicht der VU beurteilt,<sup>31</sup> und zwar nicht in bezug auf das einzelne zu versichernde Risiko, sondern in bezug auf *Versichertengruppen*. Dabei hat die Branche mit ihren *Gruppen*-Schadenstatistiken den Eindruck erweckt, sie könne das künftige, subjektive, haftungsauslösende Verhalten eines Menschen nach dem objektiven Schadenfall einer Gruppe „prognostizieren“.<sup>32</sup>

Wenn im Zusammenhang mit den KH-Tarifen permanent die „statistische Signifikanz“ als Rechtfertigung für Regional-, Beamten- oder Ausländertarife angeführt wird, dann wird – ebenso permanent – übersehen, daß hier auf die Signifikanz von *Gruppen*-Schadenstatistiken Bezug genommen wird, die mit der *Individual*-Klassifikation und mit Tarifgestaltung überhaupt nichts zu tun, sondern nur Bedeutung für eine Versichertengemeinschaft haben. Bei der KH-Beitragsklassenbildung interessieren nur die haftungsauslösenden Ursachen, die allein durch eine Schadenursachenstatistik ermittelt werden können. Damit scheiden objektive Merkmale – wie z. B. Wohnort, Beruf, Staatsangehörigkeit, Alter, Geschlecht – als Risikofaktoren bzw. als Tarifmerkmale aus, weil man hier – ohne einen Statistiker zu bemühen – feststellen kann, daß sie weder einen direkten noch indirekten Einfluß auf die Haftung für einen KH-Schaden haben. So hat auch das BVerwG mit Recht die statistische Signifikanz des höheren Beitragsbedarfs für Ausländer als Begründung für Ausländertarife nach Staatsangehörigkeit zurückgewiesen.<sup>33</sup>

---

30 VersR 1993, 1344,1345.

31 s. Fn. 16

32 Das ist in etwa so falsch, als wenn jeder Bundesbürger eine Hundesteuer zahlen müsste, die sich regional nach dem Hundbestand bemißt – mit der Begründung: Aus dem Hundbestand ergibt sich der Wahrscheinlichkeitsgrad, daß der Steuerpflichtige sich einen Hund anschaffen könnte. Das künftige – die Steuerpflicht auslösende - subjektive Verhalten eines Menschen (die Entscheidung für den Kauf eines Hundes) wird nach dem objektiven regionalen Durchschnittswert des Hundbestands prognostiziert. Jedem leuchtet ein: Das wäre eine eklatante Verletzung der Steuergerechtigkeit – ohne Hund keine Hundesteuer, auch nicht für einen gruppenstatistisch viertel oder halben Hund! -

33 VerBAV 1988, 371: Die „statistische Signifikanz“ sei „für sich nicht geeignet, die Berücksichtigung eines subjektiven Merkmals als Tarifierungsmerkmal zu begründen“. Leider hat das BVerwG nicht erkannt und ausdrücklich bestätigt, daß die Signifikanz einer *Gruppen*-Beitragsbedarfsstatistik für die Klassifikation und den Tarifaufbau überhaupt keine Bedeutung haben kann, sondern nur die Signifikanz einer Schadenursachenstatistik. – Das OLG Hamburg ist dagegen der Signifikanz der „langjährigen, immer mehr verfeinerten“ *Gruppen*-Schadenstatistik gefolgt und hat angenommen, daß der Wohnort für das (einzelne) zu versichernde Risiko von Bedeutung sei (s. Fn. 1 und 30).

## 5. Pflichtversicherungs-Gesetz (PflVG), Tarif-Verordnung (TarifVO) und aktuelle Tarife bewirken keine Risikogerechtigkeit

Das BAV hat eingeräumt, daß „die derzeit im Tarif für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung verwendeten subjektiven Risikomerkmale nicht unmittelbar für das Risiko ursächlich sind“.<sup>34</sup> – So bestätigt auch die Branche eine Abweichung der KH-Tarifmerkmale von der Versicherungstechnik:<sup>35</sup> Der Begriff des Gefahrenmerkmals im Sinne von § 7 Abs. 2 Tarif-Verordnung sei in Literatur und Tarifpraxis niemals so aufgefasst worden, daß es sich um ein Merkmal handeln müsse, das für das Risiko unmittelbar ursächlich sei. Es sei ausreichend, wenn sich Risikogruppen mit dem Gefahrenmerkmal bestimmen ließen. In der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung werde das subjektive Risiko durch Merkmale bestimmt, die sich nur schwer objektivieren ließen. Da sich die Qualität eines Fahrers nicht messen lasse, müssten im Tarif andere Merkmale verwendet werden. Schadenursachenstatistiken können also im KH-Bereich nicht angewendet werden, weil es keine statistisch erfassbaren Merkmale für haftungsauslösendes Verhalten eines unbekanntes Fahrers in ungewissen Verkehrssituationen gibt.

Fazit: Risikogerechte Beiträge lassen sich in der KH-Versicherung nicht ermitteln. Es lässt sich nicht feststellen, ob ein Fahrzeug und seine Fahrer eine mehr oder weniger große Gefahr sind, einen haftungsauslösenden Schaden zu verursachen. Mit einer Schadenstatistik, die den Beitragsbedarf ermitteln kann, können jedenfalls keine haftungsauslösenden Umstände bei den einzelnen Versicherten festgestellt werden.

Demgemäß verstoßen alle bisher verwendeten Tarifierungsmerkmale gegen die Versicherungstechnik<sup>36</sup> ebenso wie die TarifVO, die in § 6 den Wohnort zu einem subjektiven Gefahrenmerkmal erklärt. Auch die Vorgabe in § 9 Abs. 1 Ziff. 2 PflVG und § 6 Abs. 2 TarifVO, daß nach Gefahrenmerkmalen zusammengefasste Gruppen einen „versicherungstechnischen Ausgleich“ ermöglichen sollen, ist Versicherungstechnisch falsch und entweder in einem Unverständnis über den zu regelnden Sachverhalt oder in der Einflussnahme irgendwelcher Interessengruppen begründet. Einen Versicherungstechnischen Ausgleich sollen Versichertengemeinschaften herbeiführen, nicht aber Beitragsklassen. Der Gesetzgeber hat sicher nicht die Intention gehabt und war auch nicht ermächtigt, die bundesweite Pflichtversicherung in eine Vielzahl regionaler und berufsständischer Versichertengemeinschaften aufzusplitteln, die alle ihren eigenen Versicherungstechnischen Ausgleich herbeiführen sollen, mit dem Ergebnis, daß gleiche Fahrzeughalter – bundesweit – ungleiche Beiträge zahlen müssen.<sup>37</sup>

Um die derzeit ungerechten Tarife zu rechtfertigen, wurde ein *Gruppen-Diskriminierungs-Denken* geschürt, indem den z. Zt. privilegierten Versicherten z. B. die Frage in den Mund gelegt wurde: Warm sollen wir Beamte, die wir als Gruppe weniger Schäden haben, für Nichtbeamte mitbezahlen, warum wir Provinzler für Großstädter, warum wir Älteren für Junge, warum wir Deutsche für Ausländer, warum wir Weiße für Schwarze ? – Derartige Fragen sind nicht nur unsinnig, sondern auch überflüssig, weil die z. Zt. privilegierten Versicherten nach beitragsgerechten Tarifen insgesamt immer noch weniger Beitrag zahlen würden als die diskriminierten. Selbst wenn es letztere als Gruppe nicht mehr gibt, würden sie dennoch insgesamt ein höheres Beitragsaufkommen haben, weil unter ihnen mehr Schadenfahrer sind, die gerechterweise höhere Beiträge zahlen müssen.

---

34 VerBAV 1984, S. 335; *Küssner* a.a.O. S. 146: „Alle angeführten Prädiktoren für Schadenereignisse genügen nicht den Forderungen des BVerwG. Diese Schlussfolgerung gilt er recht für die bisher benutzten Merkmale.“

35 VerBAV a.a.O., 333.

36 *Küssner* a.a.O., der feststellt, daß alle möglichen „Prädiktoren für Schadenereignisse“ und erst recht die bisher benutzten Merkmale den Anforderungen des BVerwG an gerechtfertigte Merkmale nicht Genüge tun.

37 s. Fn. 27.

### III. Beitragsgerechtigkeit

Wenn die *risikogerechte* Tarifierung im KH-Bereich versagt, muß nach einer Ersatztarifierung gesucht werden. Es ist selbstverständlich, daß nicht für alle Fahrzeughalter mit ihren unterschiedlichsten Fahrzeugen, mit unterschiedlichster Fahrzeugnutzung und unterschiedlicher Fahrvergangenheit ein einheitlicher Beitrag berechnet werden kann, sondern eine gewisse Differenzierung erfolgen muß. Diese Differenzierung kann aber – wie ausgeführt – nicht zu *Risikogerechtigkeit* führen, sondern nur zu *Beitragsgerechtigkeit*. Bei der Tarifgestaltung müssen also allgemeine Gerechtigkeitserwägungen helfen. Während die oben (in der Fußnote 1) angeführten Beispiele ungerechter Prämien bisher per Gesetz<sup>38</sup> verordnet waren und sogar gerichtlichen Überprüfungen standgehalten haben<sup>39</sup>, verletzen sie dennoch das allgemeine Gerechtigkeitsempfinden: Warum soll ein lebenslang schadenfreier Münchener für das gleiche Fahrzeug auf Dauer Tausende von Mark mehr bezahlen als ein Beamter in der Provinz mit neuen Schäden ? – Warum soll ein schadenfreier Fahrzeughalter (ob weiß oder schwarz), der in einem schwarzen Distrikt von Boston wohnt, für das gleiche Fahrzeug 1500 Prozent mehr Beitrag zahlen als eine alte Frau in einer ländlichen Gegend von Boston, die zwei Schäden hatte ? –

#### 1. Individuell beeinflussbare Tarifmerkmale mit Risikobezug

Erste Voraussetzung für Tarifmerkmale, die keine Verursachungsmerkmale mehr sind, sollte sein, daß sie zumindest einen indirekten Risikobezug haben, und daß sie durch den einzelnen Versicherten leicht zu beeinflussen sind. Das wären z. B. Fahrzeugtyp, jährliche Kilometerleistung oder die Fahrvergangenheit, nicht aber z. B. das Geschlecht, das Alter, die Staatsangehörigkeit, der Familienstand, der Wohnort oder der Beruf. Jeder könnte durch den Kauf seines Fahrzeugs, durch die gefahrenen Kilometer oder sein schadenfreies Fahren den Beitrag für seine KH-Versicherung selbst mitbestimmen. Dagegen ist einem Versicherungspflichtigen nicht zuzumuten, daß er seine Staatsangehörigkeit, seinen Familienstand, seinen Wohnort oder seinen Beruf wechselt, um in den Genuß eines günstigeren KH-Beitrages zu kommen. Die Kilometerleistung und die Fahrvergangenheit haben zweifellos einen näheren, wenn auch indirekten Risikobezug zu einem KH-Schaden als z. B. der Beruf, der Wohnort oder die Staatsangehörigkeit.

#### 2. Soziale Gerechtigkeitserwägungen

Allgemeine Gerechtigkeitserwägungen könnten auch eine sachliche Rechtfertigung dafür liefern, daß z. B. Halter PS-starker Fahrzeuge oder Vielfahrer höhere Beiträge zahlen, weil sie die Versicherungsgemeinschaft bzw. den Versicherungsschutz durch diese Gemeinschaft mehr nutzen als andere. Beide Kriterien sind auch individuell beeinflussbar, so daß ein nach diesen Merkmalen gebildeter Tarif kaum zu einer Gruppendiskriminierung führen kann.

#### 3. Erfahrungstarifierung

Auch eine Erfahrungstarifierung, die eine Prämien differenzierung *ex post* nach der Fahrvergangenheit vornimmt, könnte angewendet werden. Dabei dürfte z. B. bei Schäden ein Malus in Form eines Prämienzuschlags berechnet werden, nicht aber ein Bonus für schadenfreies Fahren. Ein solcher Schadenfreiheitsrabatt, der in seiner höchsten Stufe z. Zt. ein schadenfreies Fahren über 15 Jahre, also das Erreichen eines Alters von mindestens 34 Jahren voraussetzt, hat bisher zu einer Diskriminierung von jungen Menschen geführt.<sup>40</sup> Die derzeit praktizierte Vorverurtei-

---

38 § 6 Abs. 2 TarifVO erklärt den Wohnort zu einem „subjektiven Gefahrenmerkmal“ – entgegen der Versicherungstechnik und statistischen Regeln.

39 OLG Hamburg hat die Rechtmäßigkeit der Regionaltarife bestätigt, s. Fn. 1 und 30.

40 Eine Untersuchung in den USA aus den 70er Jahren hat ergeben, daß unter den jungen Fahrern im Vergleich zur Gruppe von älteren die meisten guten und reaktionsschnellen Fahrer, aber auch eine hohe Zahl

lung nach Gruppenzugehörigkeit (junger Fahrer oder Großstädter oder Türke = schlechter Fahrer oder großes Verlustrisiko für das VU) könnte im Wege der Erfahrungstarifizierung durch eine nachträgliche Beurteilung des *einzelnen* Versicherten ersetzt werden.

Die Erfahrungstarifizierung und die damit verbundene nachträgliche Beitragserhebung sind mit einem Problem behaftet, das im Zeitablauf begründet ist: Klassifikation nach Risikogerechtigkeit ermöglicht die Vorkalkulation eines ausreichenden Beitragsbedarfs und schützt die VU vor Selektion.<sup>41</sup> Ist dagegen die risikogerechte Tarifizierung des zu versichernden Risikos mangels feststellbarer Risiko- oder Gefahrenmerkmale unmöglich (wie in KH) und wollen VU Beitragsgerechtigkeit durch (nachträgliche) Erfahrungstarifizierung herbeiführen, droht die Gefahr der Selektion.

Selektion ist eine *Gruppen*-Erfahrungstarifizierung, die schon deshalb unzulässig ist, weil sie sich auf Gruppen bezieht. Sie ersetzt das *einzelne* zu versichernde Risiko, das allein bei einer Klassifikation zu beurteilen ist, durch *Versichertengruppen*. Risiko- oder Beitragsgerechtigkeit kann es aber nur für den *einzelnen* und nicht für (inhomogene *Gruppen*) geben. So beruht z. B. ein Schaden-Malus auf der Erfahrungstarifizierung des einzelnen: Einen Zuschlag zahlt, wer sich als Schadenfahrer erwiesen hat. Wie aber die Praxis im KH-Bereich zeigt, wurde die Erfahrungstarifizierung auf Gruppen übertragen, die willkürlich (nach versicherungsfremden Merkmalen) zusammengefasst wurden. Für diese Gruppen wird der jeweilige Durchschnittsschaden ermittelt und – wie der Schaden des einzelnen – als eine Art „*Gruppen*-Malus“ bei der *Gruppen*-Erfahrungstarifizierung eingesetzt. So ergeben sich die unterschiedlichsten Selektionsmerkmale, die eine Aussage über ein durchschnittliches „*Gruppen*verhalten“ zulassen, nicht aber eine Beurteilung des einzelnen Versicherten.<sup>42</sup>

Wenn die Erfahrungstarifizierung eine Selektionsmöglichkeit für Gruppen eröffnet, braucht diese nur von einem einzigen VU wahrgenommen zu werden, und die Ergebnisse aller anderen VU werden negativ beeinflusst.<sup>43</sup> So ist die zwangsläufige Reaktion auf Selektion eine Tarifizierung nach *Gruppen*-Beitragsbedarfs-Statistiken. Andernfalls ergibt sich bei den – mit Mitteln der Selektion – angegriffenen Unternehmen eine Beitrags Unterdeckung, solange keine Möglichkeit besteht, erforderliche Maluszuschläge von dem einzelnen Versicherten hereinzuholen, der nachträglich als „schlechtes Risiko“ erkannt worden ist. Ein solcher Fahrzeughalter könnte vor der Malusberechnung, die z. Zt. erst im Kalenderjahr nach dem Schadensjahr erfolgt, kündigen und zu einem anderen VU wechseln, das Fahrzeug auf eine andere Person ummelden oder stilllegen und überhaupt kein Fahrzeug mehr fahren.

Fazit: Es gibt im KH-Bereich keine Risiko- oder Gefahrenmerkmale. Damit ist eine Risikogerechtigkeit nicht herbeizuführen, wohl aber Beitragsgerechtigkeit durch *individuelle* Erfahrungstarifizierung. Die Erfahrungstarifizierung wird aber zum Zwecke der Selektion auf *Gruppen* angewendet, was zu Diskriminierungen derer führt, die in einer Gruppe nicht dem statistischen

---

von Unfallfahrern ist, die zudem Unfälle größeren Umfangs verursachen (so Zeitungsmeldungen wie „Zwei Tote und drei Schwerverletzte nach Diskothekbesuch“). Der Durchschnittsschaden dieser Gruppe ist also höher als normal. Warum aber sollen die guten jungen Fahrer hier in Sippenhaft genommen werden? – War nicht auch der schadenfreie Fahrer, der z. Zt. erst im Alter von 34 Jahren den günstigsten Beitragssatz von 35 Prozent des Grundbeitrags (SF 15) erreichen kann, als junger Mensch ein guter, schadenfreier Fahrer!? -

41 *Mehring* a.a.O., S. 1128.

42 So sind die Selektionsmerkmale „Beamte“ oder „Frauen“ allenfalls ein Hinweis darauf, daß die erfassten Fahrzeuge im Gruppen-Durchschnitt weniger und regelmäßig auf gleichen (bekannten) Strecken gefahren werden.

43 *Papier* a.a.O., s. Fn. 11 – Erster Bericht der *Deregulierungskommission* (S. 57): „Wenn ein Versicherer die anderen mit einem Tarif angreift, der nach anderen Risikomerkmale differenziert ist als die Tarife der anderen, um sich durch die Offerte einer niedrigeren Prämie gute Risiken aus dem Bestand der angegriffenen Unternehmen herauspicken zu können, erleiden die Angegriffenen eine Verschlechterung ihres Bestandes; denn abwandern werden vor allem die Versicherten, die gemessen an ihren individuellen Risiken eine hohe Prämie gezahlt haben. Auf die Bestandsverschlechterung können die Unternehmen, dem Modell der Gefahrengemeinschaft zufolge, nur mit einer Prämienerrhöhung reagieren, wodurch sie freilich den Prozeß weiter antreiben. Der Prozeß wird fatal nicht bloß für den Angegriffenen, sondern für den Gesamtmarkt.“

Durchschnitt entsprechen. Wenn der Gesetzgeber die Selektion verbieten würde, käme es bei den VU unter den gegenwärtigen Umständen zu unterschiedlichen Überschüssen oder sogar zu Unterdeckungen im KH-Schadenbereich (je nach Bestandszusammensetzung).

Diese logischen Zusammenhänge sind nur zu durchbrechen, wenn die Erfahrungstarifizierung in Form eines Maluszuschlags für den einzelnen zugelassen, dagegen die Selektion von Gruppen gesetzlich unterbunden wird (entsprechend der Entscheidung des BVerwG). Dann müssen die VU Mittel und Wege finden, von allen – auch schadenfreien – Versicherten im voraus einen Beitragszuschlag zu erheben, der bei einem Schaden als Malus vereinnahmt werden darf, ansonsten aber als „Guthaben“ des Versicherten stehen bleibt.<sup>44</sup> Oder die gesetzliche Pflichtversicherung muß – wie z. B. in Japan – über einen Pool abgewickelt werden.<sup>45</sup> Jedenfalls gibt es Mittel und Wege, zu Beitragsgerechtigkeit für den einzelnen Versicherungspflichtigen zu gelangen, die in Deutschland bisher nicht erreicht wurde.

Die Erfahrungstarifizierung bzw. ein Malussystem ohne die Verwendung von nicht beeinflussbaren Merkmalen – wie Alter, Beruf, Wohnort oder Staatsangehörigkeit – hätte zur Folge, daß jeder Versicherungspflichtige seinen Beitrag weitgehend selbst beeinflussen kann. Kein Schadenfreier würde wegen seines Alters, Berufs, Wohnorts oder wegen seiner Staatsangehörigkeit diskriminiert. Eine solche Tarifizierung würde, wenn gesetzlich vorgeschrieben, auch zu mehr Transparenz führen, weil es sehr viel weniger Tarifizierungsmöglichkeiten gäbe. Und es wäre außerdem ein Anreiz für schadenfreies Fahren gegeben.

## VI. Gesetzliches Verbot der Selektion (Gruppen-Erfahrungstarifizierung)

Von den oft beschworenen „Kräften des Marktes und des Wettbewerbs“ ist die Herbeiführung gerechter KH-Beiträge nicht zu erwarten. Selbst wenn einige VU beitragsgerechte Tarife nach Fahrvergangenheit, Fahrkilometern und PS-Zahl einführen wollten, ihre Bestände würden sofort von anderen VU „antiselektiert“, die z. B. weiterhin Beamte und Fahrzeuge aus ländlichen Regionen zu besonders günstigen Beiträgen und Großstädter und Ausländer z. B. mit hohen Prämien versichern würden.<sup>46</sup> Den beitragsgerecht tarifierenden VU bliebe gar nichts anderes übrig, als auf diese Selektion mit gleichen oder noch mehr verfeinerten Tarifen zu antworten. Der „fatale“<sup>47</sup> Selektions-Prozeß könnte nur durch das gesetzliche Verbot der Verwendung von Selektionsmerkmalen verhindert werden, die überhaupt keinen Risikobezug haben und die durch den Versicherungspflichtigen nicht oder nicht leicht zu beeinflussen sind.

Millionen diskriminierte Fahrzeughalter zahlen bereits jährlich Milliarden Mark zuviel an KH-Prämien. Infolge der Versicherungspflicht können sie sich dieser Ungerechtigkeit nicht entziehen. Mit der Einführung des EG-Versicherungswesens ist zu befürchten, daß die Gruppendifferenzierung noch verfeinert und z. B. die Staatsangehörigkeit zu einem Selektionsmerkmal erhoben wird, wenn der Gesetzgeber hier nicht eingreift.<sup>48</sup> Es stellt sich also die Frage, ob und in welchem Umfang das „Allgemeininteresse“<sup>49</sup> Regelungen zur Tarifstruktur und zum Kontrahierungszwang ab 1. Juli 1994 noch zulässt.

---

44 So könnten die VU durchaus verschiedene Tarife mit unterschiedlichen Subventionsgraden anbieten, bei denen für Schäden ein mehr oder weniger hoher Malus berechnet wird und Schadenfreie eine entsprechend mehr oder weniger hohe „Gutschrift“ erhalten. Jeder versicherungspflichtige könnte nach eigener Einschätzung seines Fahrverhaltens den passenden Tarif wählen (evtl. mit Selbstbehalten, die allerdings Probleme beim Direktanspruch gegen das VU aufwerfen).

45 s. Fn. 3; In den USA wurde bereits eine beim Tanken zu kassierende „Benzinprämie“ diskutiert.

46 s. Fn. 43.

47 *Deregulierungskommission*, s. Fn. 43.

48 s. Fn. 6.

49 *Schwintowski*, a.a.O. S. 123; *BMF-Entwurf 7/93*, Begründung S. 3: „VU aus anderen Mitgliedstaaten dürfen nur solche Vorschriften entgegen gehalten werden, die im *Allgemeininteresse* geboten sind. Dieser Begriff ist aus der Rechtsprechung des EuGH entnommen worden. Wie er vom EuGH in Zukunft konkretisiert werden wird, ist noch nicht abzuschätzen, jedoch hat der EuGH in seinem grundlegenden Urteil zum Versicherungsbereich von 1986 anerkannt, daß es sich hierbei um einen ‚sensiblen Bereich‘ handelt. Daher wird

Wenn der Gesetzgeber eine Versicherungspflicht schafft, trägt er gleichzeitig die politische Verantwortung dafür, daß die Versicherungspflichtigen einen Versicherungsschutz zu akzeptablen Bedingungen erhalten. Der Staat darf sich nicht auf eine Überwachungsrolle zurückziehen, die den absehbaren und weiterhin möglichen Selektionsprozessen freien Lauf läßt. Für die KH-Tarife sind daher Vorkehrungen zu treffen, die die Tarifierungsfreiheit einschränken und die gewährleisten, daß Versicherungspflichtige Fahrzeughalter kein Problem haben, Versicherungsschutz zu einem angemessenen Beitrag zu erlangen – wie z. B. in Japan.<sup>50</sup>

In der Begründung des Referentenentwurfs des Bundesministeriums der Finanzen (BMF-Entwurf 7/93)<sup>51</sup> heißt es wörtlich: „Der Gesetzgeber hat die Pflicht zu gewährleisten, daß jeder Antragsteller zu einer risikogerechten Prämie einen Haftpflichtversicherer findet.“ Nach den vorliegenden Gesetzentwürfen des BMJ und BMF zu § 5 PflVG ist eine Diskriminierung aber nach wie vor durch die Ablehnung eines Antrages zulässig, wenn gleichzeitig „ein vom allgemeinen Unternehmenstarif abweichendes Angebot unterbreitet“ wird. Die vom BMJ und BMF erklärte Absicht<sup>52</sup>, Selektionsmerkmale – wie z. B. die Staatsangehörigkeit – nicht als Tarifmerkmal zuzulassen, ergibt sich nicht aus den Gesetzentwürfen, sondern soll wohl der Rechtsprechung überlassen bleiben. Dieser Weg wäre für 35 Millionen Versicherungsverträge nicht praktikabel. Die Tarife werden vermutlich schneller geändert, als Prozesse über ihre Berechtigung entschieden wären.

Der BMF-Entwurf zeigt außerdem ein auffallendes Unverständnis der Versicherungstechnik sowie der Voraussetzungen für Risiko- oder Beitragsgerechtigkeit. So ist im Entwurf zu § 9 PflVG vorgesehen, daß eine „Jahresgemeinschaftsstatistik“ geführt werden soll. Sie soll „Angaben enthalten über die Art und Anzahl der versicherten Risiken, die Anzahl der gemeldeten Schäden, die Erstattungsleistungen und Rückstellungen (Schadenaufwand), die Schadenhäufigkeit, den Schadendurchschnitt und den Schadenbedarf.“ – In der Begründung des BMF-Entwurfs 7/93 (S. 204) heißt es: „Der Gesetzgeber hat die Pflicht zu gewährleisten, daß jeder Antragsteller zu einer risikogerechten Prämie einen Haftpflichtversicherer findet. Die Gemeinschaftsstatistik ist deshalb auch dazu bestimmt, der Gefahr der Diskriminierung bestimmter Antragsteller und Personengruppen entgegenzuwirken.“ Sie soll „eine sachgerechte Kalkulation ermöglichen“ (a.a.O. S. 205).

Eine „risikogerechte“ Prämie kann es – wie ausführlich dargelegt – im KH-Bereich nicht geben, weil in bezug auf die Gefahr eines KH-Schadens keine Risiko- und Gefahrenmerkmale zu ermitteln sind. Aber auch Beitragsgerechtigkeit würde durch die vorgeschlagene Regelung verhindert und dafür sogar der Selektion und einer damit verbundenen Gruppen-Diskriminierung Vorschub geleistet. Denn die angestrebten Statistiken zum „Schadendurchschnitt und Schadenbedarf“ sind untaugliche Mittel der Klassifikation. Sie ermitteln lediglich *Gruppen-Durchschnittswerte*, die allein bei der Gestaltung von Selektions-Tarifen angewendet werden. Durch eine Gemeinschaftsstatistik dürften nur erfasst werden der Schadenaufwand und Umstände, die die versicherte Gefahr eines Haftpflichtschadens beeinflussen können – wie z. B. die individuelle Fahrvergangenheit oder die Art und Nutzung des Fahrzeugs.

## 1. Gesetzes-Vorgaben sind kein Eingriff in den Wettbewerb

Um Versicherung kann es keinen Wettbewerb geben und um die Dienstleistungen der VU erst dann, wenn die VU den in den Prämien enthaltenen Dienstleistungsanteil als Preis offenlegen würden.<sup>53</sup> Wichtigste Voraussetzung für Wettbewerb wäre außerdem, daß der Verbraucher auf-

---

auch gegenüber Versicherern aus anderen Mitgliedstaaten weiterhin die Generalklausel des VAG angewandt werden können, nach der die Aufsichtsbehörde *Missstände, die die Belange der Versicherten gefährden*, zu bekämpfen hat, zumal dieser Begriff in den Richtlinien verwendet wird.

50 s. Fn. 3.

51 s. Fn. 6.

52 s. Fn. 6.

53 Deutschland hat derzeit eine gesetzlich verordnete Tarifstruktur! – So auch Japan, wo die VU nur im Dienstleistungsbereich Gewinne erwirtschaften können, s. Fn. 1 – Tatsächlich gibt es weltweit weder ein

grund von Informationen eine rationale Entscheidung treffen kann. Das ist bei einem Versicherungssystem mit uneinheitlichen Tarifstrukturen und den unterschiedlichsten Tarifmerkmalen ohnehin nicht möglich. Auch durch „vom allgemeinen Unternehmenstarif abweichende“ Prämien entstünden erhebliche Informationsprobleme für die Verbraucher. Außerdem ist derzeit und auch künftig bei einer Tariffreigabe ohne Annahmewang nicht gewährleistet, daß Halter schadenfreier Fahrzeuge die Möglichkeit haben, den – bundesweit – günstigsten Beitrag für ihr Fahrzeug zu erreichen, was nach der Markt- und Wettbewerbstheorie aber der Fall sein müsste.

## 2. Gesetzes-Vorgaben sind kein Eingriff in die Berufsfreiheit

Gesetzliche Vorgaben für eine KH-Tarifstruktur sind auch kein Eingriff in den geschützten Gewerbebetrieb. Das Bundesverwaltungsgericht stellte in diesem Zusammenhang fest<sup>54</sup>, die Einschränkung der Tarifierungsfreiheit sei „durch hinreichende Gründe des *Allgemeinwohls* gerechtfertigt, zur Erreichung des mit ihr verfolgten Zwecks geeignet und erforderlich und den Versicherungsunternehmen zumutbar; sie erfüllt damit die Voraussetzung einer verfassungsmäßigen Regelung der Berufsausübung gem. Art. 12 Abs. 1 Satz 2 GG (vgl. BVerfGE 68, 193 m.w.N.) und verletzt auch nicht die durch Art. 2 Abs. 1 GG geschützte wirtschaftliche Betätigungsfreiheit (BVerwGE 65, 167 [174]).“ – Diese Ausführungen, die auch das „Allgemeinwohl“ ansprechen, geben gleichzeitig einen wichtigen Hinweis für die Beantwortung der Frage, ob – entgegen EG-Vorgaben – eine totale Tariffreigabe und die Abschaffung des Annahmewanges im „Allgemeininteresse“ durch nationale Regeln verhindert werden kann. Damit hat das BVerwG deutlich gemacht, daß die Beitragsgerechtigkeit dem Interesse der VU an Tarifierungsfreiheit vorgeht.

Außerdem ist festzustellen, daß ein Verbot der Selektion kein Eingriff in den Dienstleistungsbereich der VU ist, sondern den Versicherungsbereich betrifft. Versicherung ist aber – als Geldbereitstellung zur Beseitigung finanzieller Risiken – eine Leistung der Versicherten und nicht der VU, die nur die Umverteilung der Versichertengelder organisieren und abwickeln.<sup>55</sup> So sind alle Regelungen des Versicherungsbereichs im Sinne der Versichertengemeinschaft und im Interesse der Versicherten zu treffen. Das gilt umsomehr bei einer gesetzlichen Pflichtversicherung. Das japanische Beispiel macht deutlich, wie man zur Herbeiführung von Beitragsgerechtigkeit die beiden Bereiche „Versicherung“ und „Dienstleistungen der VU“ trennen kann.<sup>56</sup> Außerdem wäre die oben bereits angedeutete Möglichkeit der Vorauserhebung eines Malus ein wei-

---

Produkt noch eine Dienstleistung „Versicherung“. Ein Produkt im weiteren Sinne und damit Gegenstand von Markt, Wettbewerb und Gewinnen sind nur die (Organisations) Dienstleistungen der VU; *Hans Dieter Meyer*, „Wem gehören 800 Milliarden Mark?“, ZRP 1990, S. 424 ff., insbes. Fn. 28 (zur Behandlung von Versicherung in der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung). So sieht auch das OLG Nürnberg (VuR 1991, 274 ff.) in einem Versicherungsvertrag einen „Kombinationsvertrag“ aus „Treuhandvertrag“ und „entgeltlicher Geschäftsbesorgung“. – Die Tatsache, daß die VU bisher KH-Beitragsüberschüsse gemäß §§ 22 ff. PflVG zurückerstatten mussten, wie auch die Tatsache, daß VU nicht mit wirtschaftlichen Maßnahmen auf die – je nach Bestandszusammensetzung – unterschiedlichen Ergebnisse im KH-Bereich reagieren können, sind eindeutige Hinweise, daß Versicherung und insbes. die KH als gesetzliche Pflichtversicherung nichts mit Markt und Wettbewerb zu tun haben. Selektion ist keine wirtschaftliche Maßnahme, weil dadurch der gesamtwirtschaftliche KH-Beitragsbedarf um keine Mark verringert wird; er wird unter den VU nur anders verteilt. – *Meyer* in ZRP a.a.O. S. 427: „Nach den bisherigen Ausführungen ist es nicht die Frage – wie sie immer und überall falsch gestellt und beantwortet wird –, ob es Wettbewerb im Versicherungswesen gibt, sondern die Frage muß sein, welche im Versicherungsvertrag vermengten Leistungen Wettbewerbsbereiche sind. Wenn die Frage so gestellt, kann die Antwort nur lauten: Wettbewerb um Versicherung (als Leistung der Versicherten) kann es gar nicht geben.“ – *Plath* im Geschäftsbericht des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft 1965/66, S. 15: „Die Kalkulation muß von dem Schadenbedarf als Grundfaktor ausgehen. Dieser ist dem Wettbewerb überhaupt unzugänglich.“ – *Heinz Sievers*, VW 1979, S. 1360: „Die unternehmensindividuellen Positionen, also insbesondere Kosten- und Gewinnansätze, die den Wettbewerb im Prämienbereich bestimmen, spielen sich in der verhältnismäßig gering verbleibenden Spanne von etwa 15 % ab“.

54 VerBAV 1989, S. 369.

55 *Meyer* in ZRP a.a.O., s. Fn. 53.

56 s. Fn. 3.

teres Mittel für eine selektionsfreie Tarifierung. Beitragsgerechtigkeit muß Vorrang haben vor der Tarifierungsfreiheit der VU.

## V. Ergebnis, Gesetzgebungsvorschlag (§§ 5 und 9 PflVG)

Weil für die KH die Versicherungspflicht gesetzlich vorgeschrieben ist, muß bei der Gestaltung der KH-Tarife das Grundgesetz beachtet werden. Das Grundrecht auf Gleichbehandlung wie auch Transparenz der Angebote als Voraussetzung für Wettbewerb erfordern Regelungen, nach denen innerhalb der bundesweiten Pflichtversichertengemeinschaft gleiche Versicherungspflichtige die Möglichkeit haben, gleiche Beiträge für den gemeinschaftlichen Schadenausgleich zu bezahlen. Das ist nicht gewährleistet, wenn eine Selektion nach versicherungsfremden Merkmalen möglich ist, die zu Diskriminierungen führt und alle VU zu Diskriminierungen zwingt, wenn nur eine VU die Selektion startet. Zur Verhinderung von Selektionsvorgängen muß der Annahmewang in der KH-Versicherung bestehen bleiben und auf alle Unternehmen ausgedehnt werden (Verbot der berufsständischen oder regionalen Spezialversicherungsunternehmen). Den Unternehmen darf nicht erlaubt sein, den Annahmewang dadurch zu umgehen, daß sie „vom allgemeinen Tarif abweichende Angebote“ machen können. Der Gesetzgeber sollte im Allgemeininteresse zur Verhinderung von Diskriminierungen in § 5 Abs. 2 PflVG<sup>57</sup> vorschreiben:

*(2) Die im Inland zum Betrieb der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen sind verpflichtet, den in § 1 genannten Personen Versicherung gegen Haftpflicht zu gewähren. Dabei dürfen die Unternehmen bei der Gestaltung ihrer Tarife nur solche Merkmale anwenden, die sachlich gerechtfertigt sind und das Interesse des einzelnen Versicherungspflichtigen an der Gewährung des Versicherungsschutzes zu einem angemessenen Beitrag berücksichtigen. Solche Tarifmerkmale sind insbesondere die Schadenfreiheit sowie Umstände, die im Zusammenhang mit Art und Umfang der Nutzung des Kraftfahrzeugs stehen. Eigenschaften des Fahrzeugs, des Fahrzeughalters oder der berechtigten Fahrer dürfen nur verwendet werden, wenn der Versicherungspflichtige sie leicht beeinflussen kann. Dazu gehören insbesondere nicht die Staatsangehörigkeit, das Alter, das Geschlecht und der Familienstand eines Versicherungsnehmers und auch nicht eine altersabhängige Schadenfreiheit.*

Der Gesetzgeber sollte außerdem – im Allgemeininteresse – zur Verhinderung von Selektionstarifen in § 9 Abs. 1 PflVG vorschreiben:

*(1) Es wird eine Jahresgemeinschaftsstatistik über den Schadenverlauf in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung geführt. Sie muß Angaben enthalten über die Art und Anzahl der versicherten Risiken, die Anzahl der gemeldeten Schäden, die Erstattungsleistungen und Rückstellungen (Schadenaufwand) sowie Angaben über Umstände, die einen unmittelbaren oder mittelbaren Einfluß auf die versicherte Gefahr eines Kraftfahrzeug-Haftpflichtschadens haben können (Klassifikationsmerkmale).*

---

57 Text des Referentenentwurfs siehe Seite 124 f.