deshalb ein Zollkennzeichen erhalten. Ein solches „Zollkennzeichen" wird in der Bundesrepublik nur ausgegeben für Fahrzeuge, die von Personen ohne ständigen Wohnsitz in der Bundesrepublik benutzt werden oder die mit eigener Triebkraft ins Ausland ausgeführt werden (§§ 1 und 7 Absatz 2 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 23. November 1982, BGBl. I S. 1533 bis 1536).

3. Wenn der Versicherungsvertrag mit einem inländischen Versicherer abgeschlossen werden soll, geschieht dies auf der Grundlage von Allgemeinen Versicherungsbedingungen und Tarifen (Beiträgen und Tarifbestimmungen), die amtlich genehmigt sind (§ 4 des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger).

4. Die Unternehmen können die Tarifstruktur nicht nach ihrem Belieben gestalten. Die Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrzeugversicherung (vom 20. November 1967, zuletzt geändert durch Verordnung vom 2. Dezember 1982, BAnz Nr. 228 vom 8. Dezember 1982) schreibt ihnen vor, daß sie sich an die Regeln der Versicherungstechnik halten müssen. § 6 dieser Verordnung umschreibt dies so: „Wagnisse, die durch gleichartige Gefahrenmerkmale gekennzeichnet sind, sind zu eindeutig abgrenzbaren Wagnisgruppen zusammenzufassen." § 7 der Verordnung bestimmt für die Gestaltung der Versicherungstarife folgendes:

„(1) Der Unternehmenstarif ist nach Gefahrenmerkmalen zu gliedern, die mit dem versicherten Kraftfahrzeug oder Anhänger verbunden und für die Art und Größe des Versicherungsrisikos bestimmend sind (objektive Gefahrenmerkmale). Hierzu gehören insbesondere technische Merkmale der Bauart sowie der Verwendungszweck des Kraftfahrzeugs oder Anhängers, sofern sie durch amtliche Urkunden nachweisbar sind.

(2) Bei der Gestaltung des Unternehmenstarifs können Gefahrenmerkmale, die mit der Person des Versicherungsnehmers verbunden und für die Art und Größe des Versicherungsrisikos bestimmend sind (subjektive Gefahrenmerkmale), berücksichtigt werden, wenn sie eindeutig bestimmbar sind, die Gruppe dieser Versicherungsnehmer groß genug ist, um einen versicherungstechnischen Ausgleich zu ermöglichen, und ihr Schadenbedarf von dem entsprechenden Schadenbedarf aller Versicherungsnehmer wesentlich abweicht. Hierzu gehören insbesondere die Dauer der Schadenfreiheit, die Anzahl der Schäden sowie der Wohnort des Versicherungsnehmers.

(3) Merkmale oder Verwendungszwecke des Kraftfahrzeugs oder Anhängers, die das Versicherungsrisiko erhöhen oder vermindern, können bei der Gestaltung des Unternehmenstarifs zusätzlich berücksichtigt werden. Das gilt insbesondere für Kraftfahrzeuge oder Anhänger, die zusätzliche Einrichtungen für die Beförderung bestimmter Güter besitzen."

Es ist also nicht vorgeschrieben, sondern nur zulässig, die Versicherungsverträge nach einem sogenannten Bonus-Malus-System zu tarifieren.

5. Schließlich sieht § 20 Absatz 3 der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung hinsichtlich der Regelung über die Anerkennung von Scha-

denfreiheitsrabatten vor, daß bei einem Wechsel des Versicherungsunternehmens durch den Versicherungsnehmer das neue Versicherungsunternehmen Dauer und Schadenfreiheit des bisherigen Versicherungsvertrags sowie die Anzahl der Schäden vor dem Wechsel berücksichtigen muß, wenn sie durch eine Bescheinigung des bisherigen Versicherungsunternehmens nachgewiesen werden. Darüber hinaus hat das „Comité européen des assurances" mit Schreiben vom 29. Januar 1981 die Versicherer der Mitgliedstaaten aufgefordert, die Vorgeschichte von neuen Versicherten aus anderen Mitgliedstaaten so weit wie möglich und im Rahmen ihrer Zeichnungspraktiken zu berücksichtigen, d. h. der bisherigen Schadensstatistik des Fahrers in seinem ehemaligen Wohnsitzland Rechnung zu tragen. Der Verband der Haftpflichtversicherer, Unfallversicherer, Autoversicherer und Rechtsschutzversicherer e. V. hat bereits in den Jahren 1971 und 1972 seinen Mitgliedunternehmen empfohlen, bei der Berechnung des Schadenfreiheitsrabatts unter bestimmten Voraussetzungen auch die im Ausland erworbenen schadenfreien Zeiten anzurechnen, und diese Empfehlung in einem Schreiben vom 31. Oktober 1977 wie folgt zusammengefaßt: „Eine im Ausland erworbene Schadenfreiheit wird anerkannt, wenn die ordnungsgemäße Bescheinigung eines ausländischen Versicherers vorgelegt wird." Dieser Empfehlung wird nach Kenntnis der Kommission sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch in Belgien Folge geleistet.

III — Zusammenfassung der beim Gerichtshof eingereichten Erklärungen

1. Zur Formulierung der Vorlagefrage

a) Die *Beklagte des Ausgangsverfahrens* hält die Vorlagefrage für „unzulässig". Diese Frage sei so allgemein gestellt, daß sie vom Gerichtshof nicht durch Auslegung des Vertrages beantwortet werden könne.

Das nationale Gericht habe weder eine bestimmte Rechtsnorm des Gemeinschaftsrechts genannt, die es für auslegungsbedürftig halte, noch dargelegt, inwiefern eine solche Norm entscheidungserheblich sein könnte. Es handele sich also eigentlich um ein Ersuchen um Rechtsauskunft an den Gerichtshof.

Im übrigen sei nicht ersichtlich, welche nationale Rechtsnorm bzw. welches Verhalten eines deutschen Versicherungsunternehmens an den Normen des Vertrages gemessen werden solle.

b) Die *Kommission* legt dar, der zweite Beschluß vom 14. November 1983 sei als der eigentliche Vorlagebeschluß anzusehen.

Zwar sei die Formulierung dieses Vorabentscheidungsersuchens ungenau, doch erlaubten die Darstellung des Sachverhalts und das vom Amtsgericht vorgelegte Material die Ermittlung der möglicherweise relevanten und auslegungsbedürftigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts. Der Gegenstand des Ersuchens sei also hinreichend erkennbar.

2. Zu der Frage, ob es versicherungstechnisch gerechtfertigt ist, bei Versicherungsverträgen für Fahrzeuge mit Zollkennzeichen keinen Schadenfreiheitsrabatt zu gewähren

a) Die *Beklagte des Ausgangsverfahrens* und die *Bundesrepublik Deutschland* haben hierzu übereinstimmende Erklärungen abgegeben.

Die von der Beklagten des Ausgangsverfahrens verwendeten Tarifbestimmungen sähen unter anderem vor, daß die Versicherungsverträge je nach der Dauer des schadenfreien ununterbrochenen Verlaufs bestimmten Schadenfreiheitsklassen

oder Schadenklassen zugeordnet würden. Je nach Einstufung in eine Schadenfreiheitsklasse mindere oder erhöhe sich der Beitragssatz des Versicherungsnehmers. Für elf Fahrzeuggruppen sei jedoch kein Schadenfreiheitssystem vorgesehen; hierzu gehörten unter anderem landwirtschaftliche Zugmaschinen, Elektrofahrzeuge, Vermietfahrzeuge, Campingfahrzeuge und eben die Kraftfahrzeuge, die ein Zollkennzeichen führten.

Mit Zollkennzeichen würden Kraftfahrzeuge zugelassen, die sich nur zum vorübergehenden Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland befänden. Als vorübergehend gelte ein Zeitraum bis zu einem Jahr. Mehrere Gründe sprächen gegen diese Anwendung des Schadenfreiheitssystems bei solchen Verträgen: die zu kurze Geltungszeit des Versicherungsvertrags (im vorliegenden Fall ein Monat), die zu geringe Zahl von Versicherungsverträgen für Fahrzeuge mit Zollkennzeichen (zirka 10 000 Verträge, d. h. 0,04 % aller in der Bundesrepublik Deutschland geschlossenen Versicherungsverträge für Personenkraftwagen), die Tatsache, daß vergleichsweise wenige Zollkennzeicheninhaber aufgrund vorausgegangener Verträge die Voraussetzungen für einen Schadenfreiheitsrabatt erfüllten, und die Tatsache, daß der Schadenfreiheitsrabatt nicht wie ein persönlicher Vorteil an dem Versicherungsnehmer hafte, sondern in Wirklichkeit der Gebrauch eines bestimmten Fahrzeugs unter besonderen Voraussetzungen versichert sei. Die Fahrer von Fahrzeugen mit Zollkennzeichen benutzten diese Fahrzeuge häufig in ungewohnter Umgebung. Auf solche atypischen Fälle könne eine Versicherug nicht aufbauen; aus Gründen der Rationalisierung, die sich aus der Versicherungstechnik selbst ergäben, müsse eine gewisse Pauschalierung, d. h. hier ein genereller Ausschluß des Schadenfreiheitsrabatts für diese besonderen Verwendungsarten von Fahrzeugen erfolgen.

Die mit Zollkennzeichen angemeldeten Fahrzeuge hätten einen anderen „Schadenverlauf" als Fahrzeuge, die in der Bundesrepublik Deutschland auf Dauer zugelassen seien; sie bildeten daher eine eigene Tarifposition, wobei es allein auf das objektive Merkmal des Zollkennzeichens ankomme. Aus diesem Grund seien nur sehr wenige Versicherungsgesellschaften bereit, Klauseln über Schadenfreiheitsrabatt in Verträge so besonderer Art aufzunehmen.

b) Die *Kommission* stimmt dieser Beurteilung nicht zu und ist im Gegenteil der Ansicht, der Schadenfreiheitsrabatt sei als eine personenbezogene Tarifermäßigung anzusehen, die von einem Versicherungsnehmer beansprucht werden könne, bei dem das Schadenrisiko über einen längeren Zeitraum mit einem gleichartigen Fahrzeug erfaßt worden sei, und zwar ohne Rücksicht auf die Verwendungsbedingungen des Fahrzeugs.

3. Zu der Frage, ob es mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist, wenn in einem Versicherungsvertrag für ein mit Zollkennzeichen zugelassenes Fahrzeug kein Schadenfreiheitsrabatt gewährt wird

Die Beteiligten gelangen übereinstimmend zu der Schlußfolgerung, daß eine solche Weigerung keine Bestimmung des Gemeinschaftsrechts verletze.

a) Nach Ansicht der *Bundesrepublik Deutschland* und der *Kommission* stellt diese Nichtgewährung keine gegen das Verbot des Artikels 34 EWG-Vertrag verstoßende Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine Ausfuhrbeschränkung dar.

Zwar kann nach Ansicht der Kommission eine solche Bestimmung Maßnahmecharakter haben, wenn sie eine kollektive Regelung enthalte, die mit staatli-

chen Instanzen, wie dem Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen, abgestimmt, von diesem genehmigt und in ihrer Anwendung kontrolliert werde.

Sie stelle jedoch keine Maßnahme dar, die speziell eine Beschränkung der Ausfuhrströme bezwecke.

Sie bezwecke oder bewirke auch nicht, der einheimischen Erzeugung oder dem Binnenhandel des betreffenden Mitgliedstaats einen besonderen Vorteil zu verschaffen.

Sie sei für den Erwerber eines Kraftfahrzeugs mit Wohnsitz im Ausland nicht zwingend, denn er könne eine Versicherungsgesellschaft wählen, die auch für Kraftfahrzeuge mit Zollkennzeichen einen Schadenfreiheitsrabatt gewähre, er könne das Fahrzeug ohne Kennzeichen in sein Wohnsitzland transportieren lassen oder es mit einem für bloße Überführungsfahrten bestimmten roten Kennzeichen versehen und so lediglich für die Dauer der Überführung versichern lassen.

b) Nach Ansicht der *Bundesrepublik Deutschland* und der *Kommission* stellt diese Nichtgewährung auch keinen Verstoß gegen die Artikel 48 ff. EWG-Vertrag über die Freizügigkeit der Arbeitnehmer dar.

Zum einen handele es sich nicht um eine unterschiedliche Behandlung durch den Aufnahmestaat; zum anderen betreffe die Regelung nicht spezifisch die Wanderarbeitnehmer, sondern gelte für jeden Erwerber eines Kraftfahrzeugs mit internationaler Zulassung und Zollkennzeichen in der Bundesrepublik Deutschland, auch wenn kein Wechsel des Arbeitsplatzes oder Wohnsitzes vorliege.

c) Nach Ansicht der *Beklagten des Ausgangsverfahrens,* der *Bundesrepublik Deutschland* und der *Kommission* verstößt diese Nichtgewährung auch nicht gegen das Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit nach Artikel 7 und 65 EWG-Vertrag.

Zu diesem letzten Gesichtspunkt wird ausgeführt, die Nichtgewährung des Schadenfreiheitsrabatts im vorliegenden Fall knüpfe an ein von der Staatsangehörigkeit unabhängiges Merkmal an; von einer solchen Maßnahme seien zwar möglicherweise überwiegend Personen mit Wohnsitz im Ausland betroffen, doch könne sie unabhängig von der Staatsangehörigkeit alle Personen betreffen, die ein Kraftfahrzeug mit Zollkennzeichen führten, sei es, daß sie ihren Wohnsitz im Ausland hätten, sei es, daß sie ein Kraftfahrzeug als Inländer erworben hätten, das ausgeführt werden solle.

Nach Auffassung der Kommission bedeutet die Tatsache, daß von einer Maßnahme Staatsangehörige anderer Mitgliedstaaten möglicherweise stärker betroffen werden als eigene Staatsangehörige, noch nicht, daß die Maßnahme deshalb zum gleichen Ergebnis führe wie eine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit.

Die Bundesrepublik Deutschland und die Beklagte des Ausgangsverfahrens weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, daß die allgemeinen Tarifbedingungen in der Bundesrepublik Deutschland und die besonderen Tarifbedingungen der Beklagten des Ausgangsverfahrens die Staatsangehörigkeit des Versicherungsnehmers gar nicht berücksichtigten, sondern sich allein aus versicherungstechnischen Gründen ergäben. Es könne also keine versteckte Diskriminierung vorliegen.

d) Die *Kommission* meint schließlich, die Nichtgewährung des Schadenfreiheitsrabatts bei Fahrzeugen mit Zollkennzeichen stelle weder eine Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs (Artikel 59, 60 und 65 EWG-Vertrag) noch eine Verletzung der in den Artikeln 85 und 86 EWG-Vertrag niedergelegten Wettbewerbsregeln dar.