

Bericht

des Finanzausschusses

über den Beschluss des Nationalrates vom 5. Juni 2007 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Entschädigung von Verkehrsoffern (Verkehrsoffers-Entschädigungsgesetz - VOEG) erlassen wird sowie das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994, das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, das Gaswirtschaftsgesetz, das Kraftfahrsgesetz 1967, das Reichshaftpflichtgesetz, das Rohrleitungsgesetz, das Versicherungsaufsichtsgesetz und das Bundesgesetz über internationales Versicherungsvertragsrecht für den Europäischen Wirtschaftsraum geändert werden (Kraftfahrrechts-Änderungsgesetz 2007 - KrÄG 2007)

Der gegenständliche Gesetzesbeschluss des Nationalrates trägt dem Umstand Rechnung, dass mit der Richtlinie 2005/14/EG vom 11. Mai 2005 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. Nr. L 149 vom 11. Juni 2005, S. 14) (im Folgenden als „Richtlinie“ oder als „5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie“ bezeichnet) das Europäische Parlament und der Rat den bereits mit den Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 90/232/EWG und 2000/26/EG eingeschlagenen Weg fortgesetzt haben, einen verbindlichen Rechtsrahmen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu schaffen und schrittweise auszubauen. Sie gehen dabei von der Überlegung aus, dass die Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-Versicherungen ein Hauptziel der gemeinschaftlichen Maßnahmen im Finanzdienstleistungsbereich sein sollte, das gleichermaßen im Interesse der europäischen Bürger als Versicherte und als Opfer von Verkehrsunfällen, der Versicherungswirtschaft und des freien Personen- und Kraftfahrzeugverkehrs liegt.

Die Richtlinie ist bis 11. Juni 2007 in nationales Recht umzusetzen. In Österreich mussten hiefür jedenfalls das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994, das Bundesgesetz über den erweiterten Schutz der Verkehrsoffers, das Kraftfahrsgesetz 1967, das Versicherungsaufsichtsgesetz und das Bundesgesetz über internationales Versicherungsvertragsrecht für den Europäischen Wirtschaftsraum geändert werden.

Der gegenständliche Gesetzesbeschluss beinhaltet folgende Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie:

1. Der Schutz von Verkehrsoffern wird erweitert. Die von der Versicherungspflicht ausgenommenen Fahrzeuge (im Wesentlichen landwirtschaftliche Fahrzeuge, selbst fahrende Arbeitsmaschinen, bestimmte Heeresfahrzeuge, Elektrofahrräder) werden den trotz Versicherungspflicht nicht versicherten Fahrzeugen gleichgestellt. Weiters werden bei Fahrerflucht-Unfällen künftig unter bestimmten Voraussetzungen auch Sachschäden ersetzt werden und die Selbstbeteiligung des Geschädigten für Sachschäden bei Unfällen mit nicht versicherten Fahrzeugen entfallen.

Diese Änderungen werden zum Anlass genommen werden, den Verkehrsoffersschutz neu zu kodifizieren, zumal das bisher geltende Bundesgesetz über den erweiterten Schutz der Verkehrsoffers (im Folgenden Verkehrsoffersschutzgesetz) aufgrund mehrfacher Novellen schon unübersichtlich und schwer verständlich geworden ist. Auch wenn sich an den Entschädigungsvoraussetzungen inhaltlich nicht allzuviel ändern soll, wird der Gesetzesbeschluss über die Entschädigung von Verkehrsoffern (Verkehrsoffers-Entschädigungsgesetz – VOEG) zum besseren Verständnis dieses Bereichs und damit auch zum besseren Schutz der Opfer beitragen.

2. Die gesetzlichen Mindestversicherungssummen werden an die durch die Richtlinie vorgeschriebenen Beträge angepasst (§ 9 Abs. 2 bis 6 KHVG 1994).

3. Die Bestimmung über die Ausstellung einer Bescheinigung des Schadenverlaufs wird an die Vorschriften der Richtlinie angepasst (§ 16 KHVG 1994).

4. Die gegenüber dem Geschädigten bestehende Äußerungspflicht wird auf die Leistungsverpflichtungen des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs auf Grund des Grüne-Karte-Abkommens ausgedehnt (§ 29a Abs. 5 KHVG 1994).

5. Bei der Einreise mit einem Fahrzeug mit ausländischem Kennzeichen aus einem anderen EWR-Vertragsstaat werden keine Stichprobenkontrollen des Bestehens einer Haftpflichtversicherung mehr vorgenommen werden (§ 62 Abs. 3 KFG 1967). Die erforderliche Deckung der Ansprüche der Geschädigten ist dennoch weiter gewahrt.

6. Die Funktion eines Schadenregulierungsbeauftragten in den anderen EWR-Vertragsstaaten und eines Schadenregulierungsvertreters für den Dienstleistungsverkehr wird auch von inländischen Zweigniederlassungen ausländischer Unternehmen ausgeübt werden können (§ 12a Abs. 3 und § 16 Abs. 5 VAG).

7. Für die Verbringung eines Fahrzeuges von einem EWR-Vertragsstaat in einen anderen wird die Haftpflichtversicherung auch dann bei einem Versicherungsunternehmen im Bestimmungsstaat abgeschlossen werden können, wenn dieses zum Betrieb im Ursprungsstaat sonst nicht berechtigt ist (§ 2 des Bundesgesetzes über internationales Versicherungsvertragsrecht für den Europäischen Wirtschaftsraum).

8. Gleichzeitig mit der Anhebung der Mindestversicherungssummen werden auch die Betragsgrenzen in der Gefährdungshaftung für Kraftfahrzeuge und Eisenbahnen erhöht. Die Auswirkungen auf die Höhe der Versicherungsprämien sollten sich insoweit in Grenzen halten, zumal gerade im Kraftfahrzeugbereich regelmäßig ein Verschulden zumindest eines Unfallbeteiligten vorliegen wird und daher die Gefährdungshaftung nach dem EKHG insgesamt sehr selten zum Tragen kommt.

Aufgrund der Anpassungen im EKHG werden auch Haftungshöchstbeträge in anderen Haftpflichtgesetzen, die sich betragsmäßig an den in der Verkehrshaftpflicht maßgeblichen Summen orientieren, erhöht werden.

9. Die Vorschriften für Fahrzeuge, die von der Versicherungspflicht ausgenommen sind, weil sie bestimmten Personen (Gebietskörperschaften, öffentlichen Unternehmen) gehören, werden überarbeitet werden. Die Eintrittspflicht dieser Rechtsträger soll nur dann entfallen, wenn eine freiwillig abgeschlossene Versicherung allen Ansprüchen an die Pflichtversicherung genügt. Dies setzt voraus, dass für die freiwillige Versicherung der betreffenden Fahrzeuge auch die Mindestversicherungssummen gelten, was derzeit nicht der Fall ist. Die Auskunftspflicht gegenüber den Geschädigten auf der Grundlage des Versicherungsregisters wurde präzisiert (§ 59 Abs. 2 KFG 1967, § 1 Abs. 3 und § 31a Abs. 4 KHVG 1994).

10. Die Vorschriften für die Haftung für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen entsprechen zum Teil nicht mehr der aktuellen Terminologie und Systematik. Sie werden daher vollständig neu gefasst (§ 62 KFG 1967).

Der Finanzausschuss hat den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates in seiner Sitzung am 19. Juni 2007 in Verhandlung genommen.

Berichterstatter im Ausschuss war Bundesrat Wolfgang **Sodl**.

An der Debatte beteiligte sich Bundesrat Stefan **Schennach**.

Zum Berichterstatter für das Plenum wurde ebenfalls Bundesrat Wolfgang **Sodl** gewählt.

Der Finanzausschuss stellt nach Beratung der Vorlage am 19. Juni 2007 mit Stimmenmehrheit den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Wien, 2007 06 19

Wolfgang Sodl

Berichterstatter

Johann Kraml

Vorsitzender