



*WKS-ASB/ME* von 6

**ÖSTERREICHISCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB**  
1010 WIEN, SCHUBERTRING 1-3 Telefon 72 99\*

Postanschrift: ÖAMTC, Postfach 252, 1015 Wien

An das  
Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3  
1017 Wien

*45* *85*  
Datum: 16. 9. 1985  
Verstelt: 17. SEP. 1985 *goh*

*Dr. Bauer*

IHR ZEICHEN	IHRE NACHRICHT VOM	UNSERE KLASSE	UNSERE AKTENZAHL	DATUM
		1295	SK 17a Mag. So/gr	13.9.1985

BETRIFFT Bitte in Ihrer Antwort anführen

Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem  
das Bundesgesetz über den erweiterten  
Schutz der Verkehrstopfer geändert wird

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Justiz hat mit Schreiben vom 20.6.1985 zu Zl. 20.312b/10-I 2/85 den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesgesetz über den erweiterten Schutz der Verkehrstopfer geändert wird, zur Begutachtung versandt. Der Entschliebung des Nationalrates anlässlich der Verabschiedung des Geschäftsordnungsgesetzes entsprechend, übersenden wir 25 Exemplare unserer Stellungnahme.

Der ÖAMTC hofft, daß die enthaltenen grundsätzlichen Bedenken sowie unsere Alternativvorschläge anlässlich der parlamentarischen Beratungen Berücksichtigung finden.

Mit vorzüglicher Hochachtung

*Soche*  
Mag. Peter Soche  
Bereichsleiter  
Interessenvertretung

Beilage (wie erwähnt)



Telegrammadresse:  
Autotouring Wien

Fernschreiber:  
133907

Postsparkassenkonto:  
Wien 1896.189

Bankverbindungen:

Erste österreichische Spar-Casse, 1010 Wien, Kto.: 012-20020  
Creditanstalt-Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130  
Österreichische Länderbank, 1010 Wien, Kto.: 230-100-943



**ÖSTERREICHISCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB**  
**1010 WIEN, SCHUBERTRING 1-3** Telefon 72 99 •

Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes,  
mit dem das Bundesgesetz über den erweiterten  
Schutz der Verkehrstopfer geändert wird

A) ALLGEMEINES

Der vorliegende Entwurf wird schon deshalb begrüßt, da die ihn veranlassende EntschlieÙung des Nationalrates auf eine Initiative des ÖAMTC zurückgeht. Der ÖAMTC stimmt dem Grundanliegen des Gesetzesentwurfes auch insoferne zu, als dieser auf dem Prinzip der eingeschränkten Subsidiarität des als Härteausgleich zu betrachtenden Ersatzanspruches des Verletzten gegenüber dem im Entwurf genannten Haftpflichtigen beruht. Auch der vorgesehene Ausschluß der Entschädigung bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Herbeiführung des schädigenden Ereignisses durch den Verletzten oder Getöteten findet die Zustimmung des ÖAMTC.

Der ÖAMTC ist aber - entgegen der in den Erläuterungen zum Ausdruck gebrachten Absicht - der Auffassung, daß der Ersatzanspruch auch Schmerzensgeld und Verunstaltungsentschädigung umfassen sollte.

Es mag dahingestellt bleiben, ob ein derartiger Ausschluß nicht einer ausdrücklichen Erklärung des Fachverbandes der Versicherungsunternehmungen bedürfte, wonach sich seine Auslobung nicht auch auf die nunmehr vorgesehene Gurten- und Helmpflicht-Entschädigung bezieht; für die Leistung von Schmerzensgeld und Verunstaltungsentschädigung spricht aber vor allem folgende Überlegung: da das Gurtopfer auch dann keinen Anspruch auf Entschädigung haben soll, wenn Ansprüche gegen einen Sozialversicherungsträger bestehen, würden andernfalls die Bestimmungen der Novelle in aller Regel überhaupt nicht zum Tragen kommen! Die Leistung auch von Schmerzensgeld und Verunstaltungsentschädigung erscheint daher unerläßlich. Zweckmäßigerweise sollte daher Z. 1 der erwähnten Auslobung in das Gesetz selbst - gültig für alle darin geregelten Fälle - übernommen werden.

Zur Kompetenz des Bundes erlaubt sich der ÖAMTC, auf folgendes hinzuweisen:

Die in den Erläuterungen vertretene Auffassung, daß es sich bei der vorgeschlagenen Regelung um einen Annex der kraftfahrrechtlichen Verpflichtung zur Verwendung des Sicherheitsgurtes bzw. des Sturzhelmes handelt und demgemäß der Bundesgesetzgeber nach Art. 10 Abs. 1 Z. 11 B-VG zur Erlassung des Gesetzes kompetent ist, wird vom ÖAMTC grundsätzlich geteilt. Nach der bisherigen kompetenz-



Telegrammadresse:  
Autotouring Wien

Fernschreiber:  
133907

Postsparkassenkonto:  
Wien 1896.189  
[www.parlament.gv.at](http://www.parlament.gv.at)

Bankverbindungen:

Erste österreichische Spar-Casse, 1010 Wien, Kto.: 012-20020  
Creditanstalt-Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130  
Österreichische Länderbank, 1010 Wien, Kto.: 230-100-943

- 2 -

rechtlichen Betrachtungsweise bei der Regelung von Entschädigungen für Schäden in Erfüllung einer gesetzlichen Verpflichtung wurde beispielsweise sowohl beim Heeresversorgungsgesetz als auch beim Impfschadengesetz die der Entschädigung zugrundeliegende Gesetzesmaterie für die Bestimmung des Kompetenztatbestandes nach dem B-VG als maßgeblich betrachtet. Daher wurde das Heeresversorgungsgesetz dem Kompetenztatbestand "militärische Angelegenheiten" nach Art. 10 Abs. 1 Z. 15 B-VG und das Impfschadengesetz dem Kompetenztatbestand "Gesundheitswesen" nach Art. 10 Abs. 1 Z. 12 B-VG zugeordnet (vgl. auch 733 der Beilagen zu den stenografischen Protokollen des Nationalrates XIII.GP).

Soweit aber der vorgesehene Ersatzanspruch auch dann gebührt, wenn die (schwerere) Körperverletzung oder der Tod nicht auf die Befolgung einer kraftfahrrechtlich vorgeschriebenen Gurtenanlegepflicht (Helmtragepflicht) zurückzuführen ist, sondern darauf, daß der Lenker (insbesondere aber der Insasse auf einem Fonds-Sitz!) sich ohne eine solche Verpflichtung freiwillig angegurtet hat, erscheint die kompetenzrechtliche Deckung des Entwurfes (als Annexmaterie zum "Kraftfahrwesen" des Art. 10 Abs. 1 Z. 11 B-VG) nicht unproblematisch, da es sich bei den genannten Ansprüchen weder um Schadenersatz noch um Ansprüche aus einem Versicherungsverhältnis handelt. Auf die kompetenzrechtlichen Erwägungen aus Anlaß der erstmaligen Regelung eines Ersatzanspruches für Verbrechensopfer wird aufmerksam gemacht. Bei Verneinung der Bundeskompetenzen müßte man eine Lösung über Art. 17 B-VG (Auslobung) wählen.

Da dem ÖAMTC bereits mehrere in der Vergangenheit liegende Fälle bekannt sind, auf die der Entwurf im Falle seiner Gesetzwerdung u.U. angewendet werden könnte, wird außerdem ersucht, den zeitlichen Wirksamkeitsbeginn für den vorgesehenen Ersatzanspruch auf alle in Betracht kommenden "Gurtschäden" ("Sturzhelmschäden"), die sich seit den Inkrafttretens-Daten der "Gurt-Helm-Novelle", BGBl. 1984/253 ereignet haben, auszudehnen; auf die analoge Vorgangsweise anläßlich einer Novelle zum Impfschadengesetz, BGBl. 1980/71, (vgl. auch AB 217 sten.Prot. Nr. XV. GP) wird hingewiesen.

#### B) ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN DES ENTWURFES

##### Zu Z. 1:

Hier sollte das wenig bestimmte Wort "sinngemäß" vermieden werden (vgl. auch Punkt 17 der Legistischen Richtlinien 1979).

##### Zu Z. 2:

Die Bestimmungen des § 2a Abs. 1 Z. 1 bis 3 des Entwurfes bilden eine Einheit, indem sie die Anspruchsvoraussetzungen festlegen. Mit Z. 3 sind die Anspruchsvoraussetzungen erschöpft, weshalb das "Anhängen" der Z. 4 nicht zweckmäßig erscheint (Z. 4 enthält, wengleich negativ formuliert, bereits eine Voraussetzung, bei deren Vorliegen der Anspruch ausgeschlossen wird).

Liegt ein Fall der Uneinbringlichkeit des Schadenersatzanspruches gegenüber einem nicht haftpflichtversicherten Schädiger vor, dann kommt durch die Formulierung "soweit" im § 2a Abs. 1 Z. 4 des Entwurfes u.E. nicht hinlänglich zum Ausdruck, daß dann der Fachverband der Versicherungsunternehmen den aus dem Anlegen des Gurtes (Sturzhelms) resultierenden Schaden zu ersetzen hat (vgl.

auch unseren angeschlossenen Formulierungsvorschlag).

Bezüglich Haftpflichtversicherung sollte u.E. auf eine Pflicht-Haftpflichtversicherung abgestellt werden, da es dem Geschädigten häufig gar nicht möglich sein wird, das Vorhandensein einer freiwillig abgeschlossenen Haftpflichtversicherung des Schädigers (z.B. im Rahmen einer Haushaltsversicherung) festzustellen.

Der Gesetzentwurf geht im Abs. 3 von der Herbeiführung "des Schadens" aus. Da aber das ganz vorschriftsmäßige Anlegen des Sicherheitsgurtes (Sturzhelms) eigentlich jenes Ereignis ist, das - unter anderem - den Schaden herbeiführt, erscheint es nicht zweckmäßig, ganz allgemein von der Herbeiführung des Schadens (durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit) zu sprechen. Gemeint ist doch wohl folgendes: Jemand führt durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit einen Unfall herbei und erst in dessen Gefolge tritt dann wegen des angelegten Sicherheitsgurtes (Sturzhelms) ein Schaden ein. Es sollte daher die Formulierung auf diesen Umstand Bedacht nehmen (vgl. den angeschlossenen Formulierungsvorschlag).

Der letzte Halbsatz, sollte, weil zu kasuistisch, entfallen. Der Begriff der groben Fahrlässigkeit ist einerseits hinreichend ausjudiziert, andererseits muß sich aus dem Lenken eines Kraftfahrzeuges im alkoholbeeinträchtigten Zustand noch nicht unbedingt grob fahrlässiges Verschulden an der Herbeiführung des schädigenden Ereignisses ergeben (z.B. alkoholisierte Lenker steht vor dem Rotlicht einer Verkehrsampel und wird von hinten angefahren).

Zu Z. 1 und 2 des Entwurfes (§ 1 Abs. 3 und § 2a Abs. 1 Z. 3 des Entwurfes) wird jedoch ergänzend folgendes zu bedenken gegeben:

Nach diesen Bestimmungen ist die Entschädigung nur für jene Schadens- (Verletzungs-)anteile zu leisten, die auf die bestimmungsgemäße Verwendung des Sicherheitsgurtes (Sturzhelms) zurückzuführen sind bzw. nur insoweit, als der Schaden ohne Verwendung des Sicherheitsgurtes (Sturzhelms) nicht in dieser Schwere eingetreten wäre (§ 2a Abs. 1 Z. 3 des Entwurfes). Es wird befürchtet, daß sich nun die auf das Anlegen des Sicherheitsgurtes (Helmtragens) zurückzuführenden Schadensanteile in der Praxis nicht genau von jenem (hypothetischen) Schaden trennen lassen, den der Verletzte ohne Verwendung des Sicherheitsgurtes (Sturzhelms) erlitten hätte. Die Frage, ob der nichtangegurtete Lenker oder Beifahrer, der nach der Kollision aus dem Auto herausgeschleudert worden wäre, mit seinem Kopf gegen einen Baum geschlagen wäre oder ob er 10 cm neben dem Baum ins Gras geschleudert worden wäre, wird wohl kein technischer Sachverständiger mit hinreichender Sicherheit zu beantworten vermögen. Ebenso wird es dem medizinischen Sachverständigen wahrscheinlich nicht möglich sein, die hypothetischen Verletzungen genau zu beschreiben. Dazu kommt noch die den Geschädigten treffende Beweislast! Will man daher ein bloßes "Alibigesetz" vermeiden, wäre es u.E. notwendig, daß als diesbezügliche Anspruchsvoraussetzung in Analogie zu § 2 Heeresversorgungsgesetz die "zumindest

- 4 -

mit Wahrscheinlichkeit auf das Anlegen des Sicherheitsgurtes (Tragen des Sturzhelms) erheblich schwereren Verletzungsfolgen" vorgesehen werden sollten. Unerheblich schwerere gurtenbedingte (sturzhelmbedingte) Körperverletzungen könnte man - da sie auf keinen Fall zu beweisen sein werden - von der Entschädigung ausschließen und dafür (analog § 2 Abs. 1 zweiter Satz Heeresversorgungsgesetz) den vollen Ersatzanspruch auch dann gewähren, wenn dem Gurtenanlegen (Sturzhelmtragen) nur ein erheblicher Anteil an der (schwereren) Körperverletzung zugemessen werden kann. Es ist allerdings offenkundig, daß die hier vorgeschlagene Regelung für die Gewährung abstrakt nivellierter öffentlichrechtlicher Ersatzansprüche geeigneter erscheint als für die Gewährung eines konkret nach den Umständen des Einzelfalles zu bemessenden Zivilrechtsanspruches.

Zu Z. 3:

Die auf Seite 4 der Erläuterungen getroffene Feststellung, daß das Verkehrsopferschutzgesetz in seiner derzeitigen Fassung Ersatzansprüche solcher Personen ausschließt, die mit einem Kfz befördert worden sind, ist in dieser allgemeinen Fassung u.U. irreführend. Nach dem derzeit geltenden Verkehrsopferschutzgesetz sind lediglich die Ansprüche jener Personen (Beifahrer) ausgeschlossen, die im "Fahrerflucht-Kfz", im "nicht kfz-haftpflichtversicherten Kfz" oder im "gestohlenen bzw. ohne Einwilligung des Verfügungsberechtigten gelenkten Kfz" befördert werden; alle anderen Kraftfahrzeuginsassen (Beifahrer) sind natürlich bei Vorliegen der übrigen im Gesetz vorgesehenen Voraussetzungen anspruchsberechtigt. Dies muß wohl auch für Gurt-(Helm-)Opfer gelten. Andererseits soll aber auch kein Anspruch jener Gurtopfer begründet werden, die in einem gestohlenen etc. Kfz befördert werden. Wir glauben daher, daß die derzeitige Formulierung des § 3 Abs. 3 unverändert bleiben sollte.

c) ÖAMTC-TEXTVORSCHLAG

Aufgrund vorstehender Ausführungen erlauben wir uns, nachstehenden Text vorzuschlagen:

Artikel I

Das Bundesgesetz vom 2.6.1977, BGBl. Nr. 322, über den erweiterten Schutz der Verkehrsopfer wird geändert wie folgt:

1. Im § 1

- a) erhält der Abs. 3 die Bezeichnung "(4)";
- b) wird folgender neuer Abs. 3 eingefügt:

"(3) Überdies sind unbeschadet von § 5 die in den §§ 12 und 13 des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes vorgesehenen Leistungen zum Ausgleich von Schäden zu erbringen, die zumindest wahrscheinlich durch die bestimmungsgemäße Verwendung eines Sicherheitsgurtes oder eines Sturzhelms entstanden sind."

- 5 -

2. Nach dem § 2 wird folgender § 2a eingefügt:

"§ 2a (1) Entschädigung nach § 1 Abs.3 ist zu leisten

1. wenn eine Person bei einem Unfall im Inland getötet, an ihrem Körper verletzt oder an ihrer Gesundheit geschädigt worden ist,
2. wenn sie während des Unfalls bestimmungsgemäß einen Sicherheitsgurt oder einen Sturzhelm verwendet hat und
3. wenn die Schädigung ohne die Verwendung des Sicherheitsgurtes oder des Sturzhelms nicht eingetreten wäre oder zumindest aller Wahrscheinlichkeit nach erheblich geringer gewesen wäre.

(2) Der Entschädigungsanspruch nach Abs. 1 ist ausgeschlossen durch

1. Schadenersatzansprüche nach den §§ 1293 ff ABGB, nach dem EKHG oder nach vergleichbaren Haftpflichtbestimmungen, die durch eine Pflicht-Haftpflichtversicherung gedeckt sind oder die unverzüglich, spätestens nach Mahnung erfüllt werden;
2. Ansprüche gegen einen Sozialversicherungsträger auf Leistungen, die denselben Schaden ausgleichen sollen.

(3) Die Entschädigung ist überdies ausgeschlossen, wenn der Verletzte oder Getötete das schädigende Ereignis vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt hat."

#### Artikel II.

- (1) Dieses Bundesgesetz tritt, soweit es sich um Schadenfälle wegen Verwendung des Sicherheitsgurtes handelt, am 1. Juli 1984, soweit es Schadenfälle wegen Verwendung des Sturzhelmes betrifft, hinsichtlich Motorrädern am 1. Jänner 1985 und hinsichtlich Motorfahrrädern am 1. Jänner 1986, in Kraft.
- (2) ..... (Unverändert).

Wien, im September 1985  
Mag. So-hu