

# Bericht

## des Finanzausschusses

über die Regierungsvorlage (80 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Entschädigung von Verkehrsoffern (Verkehrsoffter-Entschädigungsgesetz – VOEG) erlassen wird sowie das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994, das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, das Gaswirtschaftsgesetz, das Kraftfahrzeuggesetz 1967, das Reichshaftpflichtgesetz, das Rohrleitungsgesetz, das Versicherungsaufsichtsgesetz und das Bundesgesetz über internationales Versicherungsvertragsrecht für den Europäischen Wirtschaftsraum geändert werden (Kraftfahrrechts-Änderungsgesetz 2007 – KrÄG 2007).

### 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie

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) haben 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, 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 (Erwägungsgrund 1 der Richtlinie).

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

### Hauptgesichtspunkte des Entwurfs

Der Entwurf sieht folgende Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie vor:

1. Der Schutz von Verkehrsofftern soll erweitert werden. Die von der Versicherungspflicht ausgenommenen Fahrzeuge (im Wesentlichen landwirtschaftliche Fahrzeuge, selbst fahrende Arbeitsmaschinen, bestimmte Heeresfahrzeuge, Elektrofahrräder) sollen den trotz Versicherungspflicht nicht versicherten Fahrzeugen gleichgestellt werden. Weiter sollen 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 sollen zum Anlass genommen werden, den Verkehrsoffterschutz neu zu kodifizieren, zumal das bisher geltende Bundesgesetz über den erweiterten Schutz der Verkehrsoffter (im Folgenden Verkehrsoffterschutzgesetz) aufgrund mehrfacher Novellen schon unübersichtlich und schwer verständlich geworden ist. Auch wenn sich an den Entschädigungsvoraussetzungen inhaltlich nicht all zuviel ändern soll, soll das vorgeschlagene neue Bundesgesetz über die Entschädigung von Verkehrsofftern (Verkehrsoffter-Entschädigungsgesetz – VOEG) zum besseren Verständnis dieses Bereichs und damit auch zum besseren Schutz der Opfer beitragen.

2. Die gesetzlichen Mindestversicherungssummen sollen an die durch die Richtlinie vorgeschriebenen Beträge angepasst werden (§ 9 Abs. 2 bis 6 KHVG 1994).
3. Die Bestimmung über die Ausstellung einer Bescheinigung des Schadenverlaufs soll an die Vorschriften der Richtlinie angepasst werden (§ 16 KHVG 1994).
4. Die gegenüber dem Geschädigten bestehende Äußerungspflicht soll auf die Leistungsverpflichtungen des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs auf Grund des Grüne-Karte-Abkommens ausgedehnt werden (§ 29a Abs. 5 KHVG 1994).
5. Bei der Einreise mit einem Fahrzeug mit ausländischem Kennzeichen aus einem anderen EWR-Vertragsstaat sollen keine Stichprobenkontrollen des Bestehens einer Haftpflichtversicherung mehr vorgenommen werden (§ 62 Abs. 3 KFG 1967). Die erforderliche Deckung der Ansprüche der Geschädigten soll dennoch weiter gewahrt sein.
6. Die Funktion eines Schadenregulierungsbeauftragten in den anderen EWR-Vertragsstaaten und eines Schadenregulierungsvertreters für den Dienstleistungsverkehr soll 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 soll 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 sollen auch die Betragsgrenzen in der Gefährdungshaftung für Kraftfahrzeuge und Eisenbahnen erhöht werden. 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 sollen 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, sollen 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 wird 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 sollen daher vollständig neu gefasst werden (§ 62 KFG 1967).

#### **Finanzielle Auswirkungen**

Keine Mehrbelastungen in Form einer Prämienhöhung für die in § 59 Abs. 2 KFG 1967 angeführten Rechtsträger durch die Anpassung der freiwillig abgeschlossenen Versicherungen an die Mindestversicherungssummen können aber nicht ausgeschlossen werden.

#### **Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union**

Durch das Gesetzesvorhaben wird EU-Recht umgesetzt. Außer durch die Festsetzung einer Gesamt-Pauschalversicherungssumme geht der Entwurf über die Verpflichtung zur Umsetzung nicht hinaus.

#### **Kein Umsetzungsbedarf**

Eine Reihe von Vorschriften bedarf keiner Umsetzung, weil ihnen das österreichische Recht schon jetzt entspricht. Es geht dabei um folgende Bereiche:

1. Art. 1 Z 1 lit. a der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie (Art. 1 Z 4 erster Anstrich der Richtlinie 72/166/EWG) muss nicht eigens umgesetzt werden. Schon nach geltendem Recht unterliegen auch Fahrzeuge mit Kennzeichen, deren Gültigkeit befristet ist (vorübergehend zugelassene Fahrzeuge gemäß § 38 KFG 1967 und Fahrzeuge mit Überstellungskennzeichen gemäß § 46 Abs. 2 KFG 1967), der Versicherungspflicht. Überstellungskennzeichen sind in § 1 Abs. 1 KHVG 1994 ausdrücklich angeführt, vorübergehend zugelassene Fahrzeuge gelten auch im Sinn dieser Bestimmung als zugelassen.
2. Nach Art. 1 Z 1 lit. b der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie (Art. 1 Z 4 vierter Anstrich der Richtlinie 72/166/EWG) gilt bei Schäden durch Fahrzeuge, an denen rechtswidrig kein Kennzeichen oder nicht

das rechtmäßige (sondern ein falsches oder gefälschtes) Kennzeichen angebracht ist, als Staat des gewöhnlichen Standorts dieser Fahrzeuge der Unfallstaat. Art. 11 Punkt 2 des Übereinkommens zwischen den nationalen Versicherungsbüros (ABl. Nr. L 192 vom 31. Juli 2003, S. 23) trägt dieser Definition schon derzeit Rechnung, obwohl solche Schäden nicht unter Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie 72/166/EWG fallen (weil das Fahrzeug, mit dem der Schaden verursacht wurde, nicht seinen „gewöhnlichen Standort in einem anderen Mitgliedstaat“ hat). Das nationale Versicherungsbüro im Unfallstaat ersetzt den Schaden, ohne einen Erstattungsanspruch gegen das nationale Versicherungsbüro eines anderen Staates zu erwerben. Solange das Übereinkommen in dieser Form aufrecht bleibt, bestehen insofern keine Lücken im Verkehrssopferschutz und daher kein Handlungsbedarf für den Gesetzgeber.

3. Der Neufassung des Art. 4 lit. a zweiter Unterabsatz erster Satz der Richtlinie 72/166/EWG durch Art. 1 Z 3 lit. a sublit i der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie wird bereits durch § 59 Abs. 2 zweiter Satz KFG 1967 entsprochen. Diese Bestimmung unterscheidet nicht danach, ob Schäden im Inland oder im Ausland verursacht worden sind.

4. Art. 1 Z 4 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie (Art. 6 und 7 Abs. 1 der Richtlinie 72/166/EWG) bedarf keiner Umsetzung, weil das österreichische Recht schon derzeit keine Gleichstellung der außereuropäischen Gebiete der Vertragsstaaten mit Drittstaaten vorsieht (§ 62 Abs. 3 KFG 1967).

5. Die in Art. 2 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie erwähnten Bestimmungen des Art. 1 Abs. 1, 4, 5 und 7 der Richtlinie 84/5/EWG bleiben inhaltlich unverändert. Ein Anpassungsbedarf besteht daher nicht.

6. Die Bestimmungen des Art. 4 Z 1 und 2 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie (Art. 1 zweiter Absatz und Art. 1a der Richtlinie 90/232/EWG) verbieten nicht den Ausschluss bestimmter Personen von der Versicherungsdeckung für von ihnen *verursachte* Schäden, sondern den Ausschluss dieser Personen vom Ersatzanspruch wegen von ihnen *erlittener* Schäden. Gemäß § 2 Abs. 1 KHVG 1994 umfasst der Versicherungsschutz alle nach dem Schadenersatzrecht bestehenden Leistungspflichten des Schädigers. Ausschlüsse von Ersatzansprüchen im Rahmen der Pflichtversicherung können rechtswirksam nur vereinbart werden, wenn sie durch § 4 KHVG 1994 gedeckt sind. Das trifft weder auf die Schadenersatzansprüche von Fahrzeuginsassen zu, die wussten oder hätten wissen müssen, dass der Lenker des Fahrzeugs unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen Rauschmitteln stand (Art. 4 Z 1), noch auf die Schadenersatzansprüche von Fußgängern, Radfahrern oder sonstigen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern (Art. 4 Z 2). Der Ausschluss dieser Personen vom Ersatzanspruch wegen von ihnen erlittener Schäden ist daher bereits nach geltendem österreichischem Recht nicht zulässig.

§ 5 Abs. 3 KHVG 1994 schließt die Versicherungsdeckung für (sonst) versicherte Personen, die von der Alkoholisierung oder Suchtgiftbeeinträchtigung des Lenkers wussten oder hätten wissen müssen, wegen der von ihnen *verursachten* Schäden aus. Dies widerspricht den Richtlinien nicht. Der gleiche Tatbestand kann freilich auch ein Mitverschulden dieser Personen an von ihnen *erlittenen* Schäden begründen. Die durch die Verschuldensteilung bewirkte Minderung des Schadenersatzanspruchs steht jedoch ebenfalls nicht in Widerspruch zu der durch Art. 4 Z 1 neu geschaffenen Bestimmung, weil sich diese nur auf die *schadenersatzrechtlich zustehenden* Ansprüche bezieht und nicht in das Schadenersatzrecht eingreift (s. Erwägungsgrund 15 der Richtlinie).

7. Art. 4 Z 3 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie (Art. 2 erster Anstrich der Richtlinie 90/232/EWG) über den Geltungsbereich bedarf ebenfalls keiner gesonderten Umsetzung. Der örtliche Geltungsbereich der Versicherung gemäß § 3 Abs. 1 KHVG 1994 schließt das Gebiet aller Vertragsstaaten ohne jede Einschränkung ein. Eine Einschränkung kann daher weder in örtlicher noch in zeitlicher Hinsicht rechtswirksam vereinbart werden. Daher kann die vorgeschriebene Versicherungsdeckung auch nicht von einer zusätzlichen Prämie abhängig gemacht werden.

8. Auch die in Art. 4 Z 4 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie vorgesehenen Art. 4c, 4d und 4e Abs. 1 der Richtlinie 90/232/EWG ergeben keinen gesonderten Umsetzungsbedarf. Eine Selbstbeteiligung des Geschädigten an der Leistung des Haftpflichtversicherers, die nach dem neuen Art. 4c unzulässig ist, würde dem § 2 Abs. 1 KHVG 1994 widersprechen. Sie braucht daher nicht ausdrücklich ausgeschlossen zu werden. Ein Direktanspruch des Geschädigten gegen den Haftpflichtversicherer des Schädigers im Sinn des neuen Art. 4d ist in Österreich bereits seit 1968 vorgesehen und findet sich derzeit in § 26 KHVG 1994. Dem neuen Art. 4e erster Absatz wurde bereits bei der Umsetzung der Richtlinie 2000/26/EG entsprochen (§ 29a KHVG 1994).

9. Die in Art. 4 Z 5 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie vorgesehene Neufassung des Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie 90/232/EWG wurde ebenfalls bereits bei der Umsetzung der Richtlinie 2000/26/EG vorweggenommen (§§ 31a und 31b KHVG 1994).

10. Ein gesondertes Register, das die für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aus Straßenverkehrsunfällen erforderlichen Daten enthält, muss trotz des neu eingefügten Art. 6a der Richtli-

nie 2000/26/EG nicht eingerichtet werden. Diese Daten können nämlich schon dem Versicherungsregister (§ 31a KHVG 1994) entnommen werden, das nicht nur die in der Richtlinie 2000/26/EG geregelten Fälle abdeckt, sondern alle im Inland zugelassenen Fahrzeuge betrifft. Die mit dem genannten Art. 6a vorgesehene Regelung wurde also bereits anlässlich der Umsetzung der Richtlinie 2000/26/EG vorweg genommen (s. auch den Erwägungsgrund 23 der Richtlinie).

Eine weitere Verbesserung zur Erlangung von Daten, die für eine zügige Schadenabwicklung erforderlich sind, konnte durch den Erlass des BMI über die Akteneinsicht für (Sozial-)Versicherer nach einem Verkehrsunfall mit Personenschaden, BMI-LR1315/0006-II/1/2007, erzielt werden. Zudem wird die Rechtsstellung der Verkehrsunfallopfer mit der mit 1. 1. 2008 in Kraft tretenden Regelung des § 68 Strafprozessordnung in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 19/2004 maßgeblich verbessert werden.

**Kompetenzgrundlage:**

Die Zuständigkeit des Bundes für die Gesetzgebung im Gegenstand gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 6 („Zivilrechtswesen“), 9 („Kraftfahrwesen“) und 11 („Sozial- und Vertragsversicherungswesen“) sowie Art. 11 Abs. 1 Z 4 („Straßenpolizei“) B-VG.

Der Finanzausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 24. Mai 2007 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Mag. Bruno **Rossmann**, Kurt **Eder**, Mag. Johann **Maier**, Josef **Bucher**, Dkfm. Dr. Hannes **Bauer**, Mag. Kurt **Gafner** und Lutz **Weinzinger** sowie der Ausschussobmann Abgeordneter Dkfm. Dr. Günter **Stummvoll** und der Bundesminister für Finanzen Mag. Wilhelm **Molterer**.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf mit Stimmenmehrheit angenommen.

Ein vom Abgeordneten Mag. Bruno **Rossmann** eingebrachter Entschließungsantrag betreffend „Ergänzung des Verkehrsofper-Entschädigungsgesetzes mit dem Ziel der Einbeziehung der Opfer von Fahrradunfällen in die Entschädigung“ fand nicht die Mehrheit des Ausschusses; ebenso wurde ein Entschließungsantrag des Abgeordneten Mag. Bruno **Rossmann** betreffend „Anhebung der Mindestversicherungssummen im Kfz-Haftpflicht-Bereich, um Härtefälle weitestmöglich auszuschließen“ abgelehnt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Finanzausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (80 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2007 05 24

**Jakob Auer**

Berichterstatter

**Dkfm. Dr. Günter Stummvoll**

Obmann