

## Vorblatt

### Ziele

Ziel 1: Verbesserung des Opferschutzes bei Zahlungsunfähigkeit des Versicherungsunternehmens  
Ziel 2: Erhöhung der Rechtssicherheit in Ansehung der Entschädigungspflicht des Fachverbands bei nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen

### Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahmen:

Maßnahme 1: Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben bei Zahlungsunfähigkeit des Versicherungsunternehmens  
Maßnahme 2: Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben im Hinblick auf die Entschädigung bei nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen

### Wesentliche Auswirkungen

In den Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

### Finanzielle Auswirkungen auf den Bundshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger.

### Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Das Vorhaben dient der Umsetzung einer EU-Richtlinie

### Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine

### Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung

### Kraftfahr-Versicherungsrechts-Änderungsgesetz 2023

Einbringende Stelle: BMJ

Titel des Vorhabens: Kraftfahr-Versicherungsrechts-Änderungsgesetz 2023

Vorhabensart: Gesetz  
Inkrafttreten/  
Wirksamwerden: 2023

Erstellungsjahr: 2023

Letzte  
Aktualisierung: 10. Mai 2023

## Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Gewährleistung der Rechtssicherheit und des Rechtsfriedens, insbesondere durch Vorschläge zur Anpassung und Weiterentwicklung des Rechtssystems im Hinblick auf die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse (Untergliederung 13 Justiz - Bundesvoranschlag 2023)

## Problemanalyse

### Problemdefinition

Das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrecht ist in der Europäischen Union durch die Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, ABl. Nr. L 263 vom 7.10.2009, S.11 (im Folgenden: Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinie) weitgehend vereinheitlicht.

Die Richtlinie schreibt vor, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort innerhalb der EU durch eine Versicherung gedeckt ist. Wird der Versicherungspflicht nicht entsprochen oder kann das Unfallfahrzeug nicht ermittelt werden, so ist die Entschädigung durch eine in jedem Mitgliedstaat einzurichtende Entschädigungsstelle zu leisten (in Österreich: durch den Fachverband der Versicherungsunternehmen).

Zum Anwendungsbereich der Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinie sind in der Vergangenheit immer wieder Zweifelsfragen aufgetreten.

Mit der Richtlinie (EU) 2021/2118 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2021 zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, ABl. Nr. L 430 vom 2.12.2021 S. 1 (im Folgenden: Änderungsrichtlinie), wird nun klar geregelt, für welche Fahrzeuge Haftpflichtversicherungspflicht besteht und welcher Versicherungsschutz gelten sollte.

Im Sinne eines umfassenden Verkehrsopferschlutzes sieht der Entwurf zur Umsetzung der Änderungsrichtlinie eine Entschädigungspflicht des Fachverbands grundsätzlich für alle Fahrzeuge vor, die dem Fahrzeugbegriff der Richtlinie entsprechen, für die im KFG 1967 aber keine Versicherungspflicht vorgesehen ist.

## Ziele

### Ziel 1: Verbesserung des Opferschlutzes bei Zahlungsunfähigkeit des Versicherungsunternehmens

Beschreibung des Ziels:

Die Entschädigungspflicht des Fachverbands bei Zahlungsunfähigkeit des Versicherungsunternehmens soll erweitert werden. Im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage soll die Entschädigungspflicht des Fachverbands nicht nur bei Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über das Vermögen eines Haftpflichtversicherers, sondern auch bei Auflösung eines Haftpflichtversicherers gem. § 306 Abs. 1 VAG 2016 eintreten. Darüber hinaus soll sich die Entschädigungspflicht nicht mehr nur auf Schäden beschränken, die bei Inlandsunfällen eingetreten sind, sondern auch solche umfassen, die bei Unfällen im Ausland entstanden sind.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben bei Zahlungsunfähigkeit des Versicherungsunternehmens

## **Ziel 2: Erhöhung der Rechtssicherheit in Ansehung der Entschädigungspflicht des Fachverbands bei nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen**

Beschreibung des Ziels:

Bisher unterlagen nur bestimmte nach § 1 KFG 1967 von der Versicherungspflicht ausgenommene Fahrzeuge der Entschädigungspflicht des Fachverbands. In Zukunft sollen alle Fahrzeuge erfasst sein, die den Kriterien des Fahrzeugbegriffs der Änderungsrichtlinie entsprechen, für die im KFG 1967 aber keine Versicherungspflicht vorgesehen ist. Auf die Frage, ob das Fahrzeug dem Kraftfahrzeugbegriff des § 2 Z 1 KFG 1967 entspricht, kommt es dabei nicht mehr an.

Umsetzung durch:

Maßnahme 2: Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben im Hinblick auf die Entschädigung bei nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen

### **Maßnahmen**

#### **Maßnahme 1: Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben bei Zahlungsunfähigkeit des Versicherungsunternehmens**

Beschreibung der Maßnahme:

Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben durch Erweiterung der bisherigen Entschädigungspflicht des Fachverbands bei Insolvenz auf den Fall der Liquidation des Versicherungsunternehmens und auf Schäden bei Auslandsunfällen.

Umsetzung von:

Ziel 1: Verbesserung des Opferschutzes bei Zahlungsunfähigkeit des Versicherungsunternehmens

#### **Maßnahme 2: Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben im Hinblick auf die Entschädigung bei nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen**

Beschreibung der Maßnahme:

Festlegung, dass die Entschädigungspflicht des Fachverbands bei nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen für alle Fahrzeuge, die dem Fahrzeugbegriff der Änderungsrichtlinie entsprechen, gilt, und zwar unabhängig davon, ob sie unter den Kraftfahrzeugbegriff des § 2 Z 1 KFG 1967 fallen.

Umsetzung von:

Ziel 2: Erhöhung der Rechtssicherheit in Ansehung der Entschädigungspflicht des Fachverbands bei nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen

## Abschätzung der Auswirkungen

### Unternehmen

#### Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen insbesondere KMU

Das Vorhaben hat keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen auf Unternehmen.

##### Erläuterung:

Unternehmen, die das Haftpflichtrisiko für im Inland zugelassene Fahrzeuge versichern, sind von dem Regelungsvorhaben insofern betroffen, als sie gemäß § 14 VOEG zur Finanzierung der Entschädigungsleistungen des Fachverbands beitragen müssen.

Die Wesentlichkeitskriterien werden nicht überschritten, weil es derzeit nur 28 Unternehmen gibt, die das Haftpflichtrisiko für im Inland zugelassene Fahrzeuge versichern (davon sind 18 im Inland gemäß § 6 Abs. 1 VAG 2016 zugelassen) und eine finanzielle Mehrbelastung derselben aus folgenden Gründen nicht zu erwarten ist:

In den letzten 10 Jahren wurde über kein Versicherungsunternehmen mit Sitz im Inland ein Insolvenzverfahren eröffnet. Innerhalb dieses Zeitraumes wurde auch kein Versicherungsunternehmen mit Sitz im Inland gemäß § 306 Abs. 1 VAG 2016 aufgelöst. Es ist daher nicht zu erwarten, dass der Fachverband in Zukunft Leistungen nach § 5 oder § 8a VOEG erbringen wird müssen, für die er gemäß § 14 Abs. 2 VOEG einen Ersatzanspruch gegen Haftpflichtversicherer, die im Inland gem. § 6 Abs. 1 VAG 2016 zugelassen sind, hätte.

Auch mit den vorgeschlagenen Änderungen des § 6 VOEG zur Entschädigungspflicht des Fachverbands bei nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen ist eine finanziell ins Gewicht fallende stärkere Inanspruchnahme des Fachverbands (verbunden mit einer damit einhergehenden Ersatzpflicht der Unternehmen, die das Haftpflichtrisiko für im Inland zugelassene Fahrzeuge versichern) nicht zu erwarten. Es wird zwar für Rechtssicherheit gesorgt, als klargestellt wird, dass die Entschädigungspflicht auch für nicht zur Verwendung auf Straßen bestimmte oder auf Straßen verwendete Fahrzeuge besteht. Es dürften aber die Fälle überschaubar bleiben, in denen für durch solche Fahrzeuge verursachte Schäden Entschädigung begehrt wird, außerdem ist zu erwarten, dass Regress genommen werden kann (zB bei Unfällen mit Pistengeräten von der Versicherung des Seilbahnunternehmens).

### Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

<b>Wirkungsdimension</b>	<b>Subdimension der Wirkungsdimension</b>	<b>Wesentlichkeitskriterium</b>
Unternehmen	Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen	Mindestens 10 000 betroffene Unternehmen oder 2,5 Mio. € Gesamtbe- bzw. entlastung pro Jahr

**Dokumentinformationen**

Vorlagenversion: V2.006

Schema: BMF-S-WFA-v.1.9

Deploy: 2.4.21.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 10.05.2023 11:09:48

WFA Version: 0.0

OID: 402

A0|B0|I0