

## Vorblatt

### Problem:

Die Richtlinie 2005/14/EG (ABl. Nr. L 149 vom 11. Juni 2005, S. 14), die so genannte 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie, sieht auf EU-Ebene weitere wesentliche Verbesserungen des Schutzes der Opfer von Straßenverkehrsunfällen vor. Die Richtlinie muss bis 11. Juni 2007 umgesetzt werden. Folgende Vorschriften sind aus österreichischer Sicht von besonderer Bedeutung:

1. Die Mindestversicherungssummen in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung werden neu geregelt. Sie sind höher, als sie das österreichische Recht derzeit vorschreibt.
2. Bestimmte Kategorien von Fahrzeugen können zwar weiterhin von der Versicherungspflicht ausgenommen bleiben, müssen dann aber wie trotz Versicherungspflicht nicht versicherte Fahrzeuge behandelt werden. Das bedeutet, dass die mit ihnen verursachten Schäden vom Garantiefonds (in Österreich vom Fachverband der Versicherungsunternehmen im Rahmen des erweiterten Schutzes der Verkehrsoffer) zu ersetzen sind.

### Lösung:

Zu 1.

Es soll, wie schon nach geltendem Recht, eine Pauschalversicherungssumme festgesetzt werden, die alle Personen- und Sachschäden umfasst. Sie soll im Regelfall 6 000 000 Euro betragen. Innerhalb dieser Summe müssen die nach der Richtlinie für alle Personenschäden (5 000 000 Euro) und alle Sachschäden (1 000 000 Euro) vorgeschriebenen Summen für die betreffenden Schäden zur Verfügung stehen. Parallel zur Anhebung der Mindestversicherungssummen des KHVG 1994 sollen auch die Haftungshöchstbeträge des EKHG und weiterer Haftpflichtgesetze erhöht werden. Dadurch wird verhindert, dass die Versicherungs- und die Haftungshöchstsummen auseinanderfallen.

Zu 2.

Schäden durch von der Versicherungspflicht ausgenommene Fahrzeuge (im Wesentlichen landwirtschaftliche Fahrzeuge, bestimmte Heeresfahrzeuge, selbst fahrende Arbeitsmaschinen, Elektrofahrräder) sollen in den erweiterten Schutz der Verkehrsoffer einbezogen werden. Die damit notwendigen Änderungen des Bundesgesetzes über den erweiterten Schutz der Verkehrsoffer sollen zum Anlass genommen werden, diesen nach mehreren Novellen recht unübersichtlich gewordenen Rechtsbereich neu zu gestalten.

### Alternativen:

Zu 1.

Die Richtlinie lässt es auch zu, an Stelle einer Pauschalversicherungssumme für alle Personenschäden eine Mindestversicherungssumme für einzelne Personen (1 000 000 Euro) festzusetzen. Dies würde zumindest theoretisch zu einer unbegrenzten Deckung von Personenschäden führen. Diese Lösung wäre für die Geschädigten nur in den verhältnismäßig seltenen Fällen vorteilhaft, in denen durch ein einziges Schadenereignis zahlreiche Personenschäden verursacht werden. In den viel häufigeren Fällen, in denen durch ein einziges Schadenereignis nur wenige Personen getötet oder verletzt werden, wäre sie eher von Nachteil.

Der Gesetzgeber könnte sich auch darauf beschränken, getrennte Mindestversicherungssummen für Personen- und Sachschäden vorzusehen. Dies hätte für die Geschädigten gegenüber einer Gesamt-Pauschalversicherungssumme den Nachteil, dass in zahlreichen Fällen die Versicherungssummen nicht ausgeschöpft würden, obwohl der Gesamtbetrag der Schäden höher als beide Versicherungssummen ist.

Zu 2.

Die bestehenden Ausnahmen von der Versicherungspflicht könnten beseitigt werden. Dies wäre allerdings mit derzeit unabsehbaren Folgen für die betroffenen Fahrzeughalter, die Zulassungsbehörden und die Versicherungsunternehmen verbunden.

### Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

### Finanzielle Auswirkungen:

Keine. Prämien erhöhungen 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.

**Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine

**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.

Eine Reihe von Vorschriften bedarf keiner Umsetzung, weil ihnen das österreichische Recht schon jetzt entspricht.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

#### 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 hierfür jedenfalls das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994, das Bundesgesetz über den erweiterten Schutz der Verkehrsoffer, das Kraftfahrsgesetz 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 Verkehrsoffern 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 Verkehrsofferschutz neu zu kodifizieren, zumal das bisher geltende Bundesgesetz über den erweiterten Schutz der Verkehrsoffer (im Folgenden Verkehrsofferschutzgesetz) 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 Verkehrsoffern (Verkehrsoffer-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).

Auf die Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen wird hingewiesen.

### **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 Gesamtpauschalversicherungssumme 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 Verkehrsopferschutz 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 vorweg genommen (§§ 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 Richtlinie 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.

## **Besonderer Teil**

### **Zu Art. I (Verkehrsofper-Entschädigungsgesetz)**

#### **Zu den §§ 1 bis 3 VOEG**

Mit diesen allgemeinen Bestimmungen soll der Zweck und der Anwendungsbereich des Gesetzes umschrieben werden. Der Zweck des Verkehrsofper-schutzes ist es, den Opfern von Straßenverkehrsunfällen in besonderen Härtefällen auch dann einen angemessenen Entschädigungsanspruch zu verschaffen, wenn sie keine Ansprüche aus einer Kfz-Haftpflichtversicherung geltend machen können (vgl. etwa OGH ZVR 1997/20). Zudem sollen mit diesen Regelungen praktischen Problemen bei der Geltendmachung und Durchsetzung von Ansprüchen aus Unfällen in einem anderen Mitgliedstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum begegnet werden. § 1 VOEG umschreibt diese Ziele des Gesetzes in allgemeiner Form. Die Entschädigungsfälle, in denen ein Verkehrsofper aufgrund dieses Bundesgesetzes entschädigt wird, werden in den §§ 4 bis 9 VOEG näher geregelt. Aus der Bestimmung des § 1 VOEG allein kann also noch kein Anspruch abgeleitet werden.

Leistungspflichtig ist und bleibt der Fachverband der Versicherungsunternehmen (§ 2 VOEG). Entschädigungsansprüche sollen nach § 3 VOEG auch künftig nur den Verkehrsofpern selbst bzw. – im Todesfall- ihren (unterhalts- oder unter Umständen auch schmerzensgeldberechtigten) Hinterbliebenen zustehen. Der Kreis der Anspruchsberechtigten soll im Vergleich zum geltenden Verkehrsofper-schutzgesetz (vgl. etwa OGH in ZVR 1997/20) nicht erweitert werden. An der subsidiären Natur dieser Ansprüche soll sich nichts ändern.

#### **Zu den §§ 4 und 5 VOEG**

Die §§ 4 und 5 VOEG umschreiben die bisher in § 2 Verkehrsofper-schutzgesetz enthaltenen Entschädigungstatbestände unter der zwar etwas unscharfen, aber doch aussagekräftigen Überschrift „Entschädigung bei Ausfall eines Haftpflichtversicherers“. Der Fachverband hat nach Verkehrsunfällen im Inland das Opfer in den in Abs. 1 aufgezählten Fällen (nicht versichertes Fahrzeug, Fahrerflucht, Schwarzfahrt, vorsätzliche Schädigung und Versicherungsinsolvenz) für Personen- und Sachschäden zu entschädigen. Dabei wird weiterhin fingiert, dass der schadenersatzrechtliche Leistungsanspruch des Opfers durch eine Kfz-Haftpflichtversicherung (im Rahmen der gesetzlichen Versicherungspflicht) gedeckt ist (vgl. OGH in SZ 59/96).

Die Voraussetzungen und Einschränkungen dieses Anspruchs entsprechen im Wesentlichen dem geltenden Recht. In Umsetzung der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie (s. deren Art. 4 Z 4 und die damit verbundene Bestimmung des Art. 4a der Richtlinie 90/232/EWG) soll bei nicht versicherten Fahrzeugen auch dann ein Entschädigungsanspruch bestehen, wenn der Unfall zwar nicht im Inland, aber durch ein Fahrzeug verursacht wurde, bei dem das Risiko als im Inland belegen gilt (§ 4 Abs. 3 VOEG in Verbindung mit dem in Art. IX des Entwurfs vorgeschlagenen § 2 Z 2 lit. a sublit. bb des Bundesgesetzes über internationales Versicherungsvertragsrecht für den Europäischen Wirtschaftsraum). Personen, die ein Fahrzeug aus einem anderen Mitgliedstaat in ihren Heimatstaat (Bestimmungsstaat) einführen, sollen die Möglichkeit haben, den Versicherungsvertrag für die Zeit des Transfers bei einem Versicherungsunternehmen im Bestimmungsstaat abzuschließen, ohne dass dieses zum Betrieb in dem Staat, in dem das Fahrzeug übernommen wird, berechtigt sein muss. Zu diesem Zweck wird fingiert, dass das Risiko während 30 Tagen nach der Übernahme des Fahrzeugs im Bestimmungsstaat belegen ist, auch wenn sich nach den allgemeinen Regeln des Art. 1 Z 4 der Richtlinie 72/166/EWG etwas anderes ergibt. Dies erleichtert den Abschluss einer Versicherung während des Transfers erheblich, weil die Versicherung bei jenem Versicherer abgeschlossen werden kann, mit dem der Versicherungsnehmer das Versicherungsverhältnis nach der Zulassung des Fahrzeugs fortsetzen möchte. Ist das Fahrzeug während des Transfers nicht versichert, so haftet der Garantiefonds des Bestimmungsstaats auch dann, wenn das Schadenereignis bereits vor der Ankunft in diesem Staat eingetreten ist.

Zudem soll die Rechtsposition von Verkehrsofpern beim Ersatz von Sachschäden verbessert werden (§ 5 Abs. 1 VOEG): Ein Selbstbehalt soll in diesem Bereich bei nicht versicherten Fahrzeugen nicht mehr zulässig sein. Auch sollen in Fahrerfluchtfällen Sachschäden – mit einem Selbstbehalt von 220 Euro – dann ersetzt werden, wenn durch das selbe Unfallereignis eine Person getötet oder schwer am Körper verletzt wurde. Damit soll Art. 1 Abs. 6 der Richtlinie 84/5/EWG in der Fassung des Art. 2 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie umgesetzt werden, wobei die Höhe des Selbstbehalts im Interesse des Opfers nicht mit 500 Euro, sondern mit dem auch sonst maßgeblichen Betrag von 220 Euro festgelegt werden soll.

#### **Zu § 6 VOEG**

Mit dieser Bestimmung wird Art. 1 Z 3 lit. b der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie (Art. 4 lit. b zweiter Unterabsatz der Richtlinie 72/166/EWG) für Schadenereignisse, die im Inland eintreten, umgesetzt. Nach

der Richtlinie werden Fahrzeuge bestimmter Art oder Fahrzeuge mit besonderen Kennzeichen, die von der Versicherungspflicht ausgenommen sind, wie Fahrzeuge behandelt, die trotz Versicherungspflicht nicht versichert sind. Die trotz Versicherungspflicht nicht versicherten Fahrzeuge selbst fallen unter Art. 1 Abs. 4 der Richtlinie 84/5/EWG und nach österreichischem Recht unter den vorgeschlagenen § 4 Abs. 1 Z 1 VOEG.

Inländische Fahrzeuge bestimmter Art, die von der Anwendung des KFG 1967 und damit auch von der in § 59 KFG 1967 geregelten Versicherungspflicht ausgenommen sind, sind in § 1 Abs. 2 lit. a, b und d und Abs. 2a KFG 1967 angeführt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um bestimmte landwirtschaftliche Fahrzeuge, selbst fahrende Arbeitsmaschinen und bestimmte Heeresfahrzeuge sowie um Elektrofahrräder. Diesen Fahrzeugen ist gemeinsam, dass sie nur ausnahmsweise auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden und/oder von ihnen eine nur sehr geringe Gefahr für Personen und Sachen ausgeht. Dennoch ist aus der angeführten Bestimmung der Richtlinie eindeutig abzuleiten, dass auch solche Fahrzeuge grundsätzlich der Versicherungspflicht gemäß Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 72/166/EWG unterliegen und sie nur auf der Grundlage des Art. 4 lit. b dieser Richtlinie ausgenommen werden können. Die angeführten Bestimmungen des KFG 1967 bilden eine solche Ausnahme.

Das österreichische Recht muss auch den Ersatz von Schäden regeln, die im Inland durch Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in anderen EWR-Vertragsstaaten verursacht werden, die nach dem Recht dieser Staaten auf der Grundlage des Art. 4 lit. b der Richtlinie 72/166/EWG von der Versicherungspflicht ausgenommen sind. § 6 Abs. 1 VOEG regelt dem gemäß die Ersatzpflicht des Fachverbandes für inländische Fahrzeuge in Z 1 und für ausländische Fahrzeuge in Z 2.

Für die Verwendung eines von der Versicherungspflicht ausgenommenen Fahrzeugs als ortsgebundene Kraftquelle oder sonstige Zwecke soll keine Ersatzpflicht des Fachverbandes bestehen, zumal die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ua. für solche Fälle ausgeschlossen werden kann (§ 4 Abs. 1 Z 4 KHVG 1994).

#### **Zu § 7 VOEG**

Die Bestimmung entspricht inhaltlich dem § 2a Verkehrsopferschutzgesetz, die Änderungen beschränken sich auf sprachliche Verbesserungen.

#### **Zu den §§ 8 und 9 VOEG**

Die §§ 8 und 9 VOEG entsprechen inhaltlich den §§ 2b und 2c Verkehrsopferschutzgesetz. Auch hier sieht der Entwurf nur einige sprachliche Änderungen vor, die die Aufgaben und Pflichten des Fachverbandes als Entschädigungsstelle für bestimmte Auslandsunfälle transparent und verständlich darstellen sollen. In aller Regel wird auf solche Unfälle das Recht des Unfallortes zur Anwendung kommen.

#### **Zu § 10 VOEG**

Die mit § 10 VOEG vorgeschlagenen „Pflichten des Geschädigten“ entsprechen im Wesentlichen den in § 4 Verkehrsopferschutzgesetz enthaltenen Verpflichtungen. An der bisherigen Rechtsprechung, wonach dem Unfallopfer dann keine Verletzung der Verständigungspflicht (nach Abs. 1 Z 1) angelastet werden kann, wenn gerechtfertigte Aufschiebungsgründe vorliegen (OGH in ZVR 1992/56; EvBl 1993/98), soll sich nichts ändern. Die Verpflichtung des Anspruchsberechtigten, das Schadenereignis innerhalb von drei Monaten dem Fachverband anzuzeigen, soll dagegen im Interesse der Verkehrstopfer nicht übernommen werden.

#### **Zu § 11 VOEG**

Die Bestimmungen des § 11 Abs. 1 und 2 VOEG entsprechen im Wesentlichen den in § 8 Verkehrsopferschutzgesetz angeführten Verpflichtungen des Fachverbandes als Entschädigungsstelle.

§ 11 Abs. 3 VOEG sieht eine Berichtspflicht des Fachverbandes für alle in den §§ 4 bis 9 angeführten Entschädigungsfälle vor. Auch damit soll die Transparenz in diesem Bereich gefördert werden.

#### **Zu § 12 VOEG**

Die in § 12 VOEG vorgeschlagene Verpflichtung der Sicherheitsorgane, die Geschädigten bei ihren Ermittlungen auf die Möglichkeit zur Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Fachverband hinzuweisen, soll ebenfalls zur Verbesserung der Rechtsstellung des Geschädigten beitragen. Die Information an die Geschädigten kann auch schriftlich und formularmäßig erfolgen.

#### **Zu § 13 VOEG**

Die Bestimmung über den Übergang von Ersatzansprüchen entspricht im Wesentlichen dem § 7 Verkehrsopferschutzgesetz.

### **Zu den §§ 14 bis 16 VOEG**

Mit den §§ 14 bis 16 VOEG werden die bislang verstreuten Bestimmungen über die Finanzierung der Aufgaben des Fachverbandes und über die Erstattung von Entschädigungsleistungen (vgl. die §§ 1 Abs. 4 und 7a Verkehrsopferschutzgesetz) in einem Abschnitt zusammengefasst. Auch nimmt der Entwurf hier auf den neuen Entschädigungsfall nach § 6 VOEG (Entschädigung bei nicht versicherten Fahrzeugen) Bedacht. In § 14 VOEG wird klargestellt, dass bei der Berechnung des Ersatzanspruchs des Fachverbandes gegen die Haftpflichtversicherer die vom Fachverband erbrachten und die von ihm anderen Garantiefonds erstatteten Leistungen sowie die dem Fachverband erstatteten Leistungen in Anschlag zu bringen sind.

### **Zu den §§ 17 bis 19 VOEG**

Die §§ 17 ff. VOEG sehen die üblichen Schluss- und Übergangsbestimmungen vor. Die neuen Regelungen sind nur auf Schadensfälle anzuwenden, die sich nach dem 30. Juni 2007 ereignen.

### **Zu Art. II (Änderung des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetzes 1994)**

#### **Zu Z 1 (§ 1 Abs. 2 KHVG 1994)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die vorgeschlagene Änderung des § 62 KFG 1967 (Art. V Z 3 des Entwurfs).

#### **Zu Z 2 (§ 1 Abs. 3 KHVG 1994)**

Nach geltendem Recht ist nicht nur der 4. Abschnitt (§§ 18 bis 25), sondern auch § 9 KHVG 1994 von der Anwendung auf die freiwillige Versicherung von Fahrzeugen ausgenommen, die gemäß § 59 Abs. 2 KFG 1967 nicht der Versicherungspflicht unterliegen, weil sie bestimmten Gebietskörperschaften oder Unternehmen gehören. Die übrigen Vorschriften für Versicherungsverträge, die zur Erfüllung der Versicherungspflicht abgeschlossen werden, sind auch auf freiwillige Versicherungen anzuwenden, die solche Rechtsträger gemäß § 59 Abs. 3 letzter Satz KFG 1967 für ihre Fahrzeuge abschließen.

Dies ermöglicht es den in § 59 Abs. 2 KFG 1967 angeführten Rechtsträgern, freiwillig eine Versicherung mit niedrigeren Summen abzuschließen, als sie in § 9 KHVG 1994 vorgeschrieben sind. Für den verbleibenden Rest der Mindestversicherungssumme bleibt die in § 59 Abs. 2 zweiter Satz KFG 1967 vorgesehene Eintrittspflicht des Rechtsträgers aufrecht. Dem entspricht die Formulierung des § 59 Abs. 2 letzter Satz, wonach die Eintrittspflicht entfällt, *insoweit* eine freiwillige Haftpflichtversicherung abgeschlossen worden ist.

Diese Rechtslage ist für den Geschädigten unbefriedigend. Um im Bedarfsfall die volle vom Gesetz vorgeschriebene Deckung zu erhalten, muss er zwei Leistungspflichtige in Anspruch nehmen. Das Gesetz sieht nicht einmal eine Leistungspflicht zur ungeteilten Hand vor. Es ist daher angebracht, die Eintrittspflicht des von der Versicherungspflicht ausgenommenen Rechtsträgers nur dann entfallen zu lassen, wenn die von ihm freiwillig abgeschlossene Versicherung alle Ansprüche an eine Pflichtversicherung erfüllt. Das muss auch und gerade für die betragsmäßige Deckung gelten.

Dies lässt sich durch die Streichung des § 1 Abs. 3 KHVG 1994 erreichen. Nach § 1 Abs. 1 KHVG 1994 unterliegt jeder Vertrag über eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung grundsätzlich allen Bestimmungen des KFG 1967, gleichgültig ob er in Erfüllung der Versicherungspflicht oder freiwillig abgeschlossen wird. Dass die §§ 18 bis 25 KHVG 1994 auf Fahrzeuge, die unter § 59 Abs. 2 KFG 1967 fallen, nicht anwendbar ist, ergibt sich bereits aus der Überschrift des 4. Abschnitts („Besondere Vorschriften für die *Pflichtversicherung*“). § 9 KHVG 1994 ist ipso iure auf die freiwillige Versicherung dieser Fahrzeuge anzuwenden, wenn die Ausnahmeregelung wegfällt.

#### **Zu Z 3 (§ 9 Abs. 2 bis 6 KHVG 1994)**

Durch diese Bestimmung wird Art. 2 der Richtlinie (Art. 1 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 84/5/EWG) umgesetzt.

Die Richtlinie ermöglicht bei den Personenschäden die Wahl zwischen einer Mindestdeckungssumme von 1 000 000 Euro für jede einzelne Person und einer Pauschalsumme von 5 000 000 Euro für alle durch ein Schadenereignis getöteten oder verletzten Personen. Für alle durch ein Schadenereignis verursachten Sachschäden ist eine Mindestdeckungssumme (Pauschalsumme) von 1 000 000 Euro vorgeschrieben.

Der Entwurf entscheidet sich auch bei den Personenschäden für die Pauschalsumme. Eine Mindestsumme für einzelne Personen ohne Begrenzung der Ersatzpflicht gegenüber allen getöteten oder verletzten Personen würde zwar zumindest theoretisch zu einer unbegrenzten Deckung von Personenschäden führen. Eine solche unbegrenzte Deckung in der Haftpflichtversicherung wäre aber bedenklich, weil sie den höchsten in Betracht kommenden Schaden für den Versicherer unkalkulierbar macht. Abgesehen davon wäre diese Lösung für die Geschädigten nur in den verhältnismäßig seltenen Fällen vorteilhaft, in denen

durch ein einziges Schadenereignis zahlreiche Personenschäden verursacht werden. In den viel häufigeren Fällen, in denen durch ein einziges Schadenereignis nur wenige Personen getötet oder verletzt werden, wäre sie eher von Nachteil.

Die Richtlinie schließt nicht aus, dass für Personenschäden und für Sachschäden insgesamt eine Pauschalversicherungssumme festgesetzt wird, sofern sichergestellt ist, dass die durch die Richtlinie vorgeschriebenen gesonderten Summen für Personen- und für Sachschäden auf jeden Fall zur Verfügung stehen. Nach dem Entwurf soll von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, ohne dass im Übrigen die von der Richtlinie vorgeschriebenen Beträge überschritten werden. Dies führt zu einer Regeldeckungssumme für Personen- und Sachschäden von insgesamt 6 000 000 Euro.

Eine Pauschalsumme, die sämtliche Schäden umfasst, ist im österreichischen Recht seit dem Jahr 1981 verankert. Sie hat für die Geschädigten den Vorteil, dass dann, wenn die gesonderte Versicherungssumme für Personen- oder für Sachschäden nicht ausgeschöpft wird, der verbleibende Rest der Pauschalversicherungssumme für die jeweils andere Schadenkategorie zur Verfügung steht, auch wenn er den für diese Kategorie reservierten Betrag übersteigt. Besonders vorteilhaft ist dies bei Unfällen mit geringen Personen-, aber hohen Sachschäden. Reicht weder die Versicherungssumme für Personenschäden noch die für Sachschäden zur Deckung der betreffenden Schäden aus, so führt die Festsetzung einer Gesamt-Pauschalsumme zu keinem anderen Ergebnis als die bloße Festsetzung getrennter Summen.

Beispiele:

*Beispiel 1: Gesamtschaden 10 Mio Euro, davon Personenschäden 9,5 Mio Euro, Sachschäden 500 000 Euro*

<i>Variante</i>	<i>Personenschäden</i>	<i>Sachschäden</i>
<i>mit Gesamt-Pauschalsumme</i>	<i>5 500 000 Euro</i>	<i>500 000 Euro</i>
<i>ohne Gesamt-Pauschalsumme</i>	<i>5 000 000 Euro</i>	<i>500 000 Euro</i>

*Beispiel 2: Gesamtschaden 10 Mio Euro, davon Personenschäden 2,5 Mio Euro, Sachschäden 7,5 Mio Euro*

<i>Variante</i>	<i>Personenschäden</i>	<i>Sachschäden</i>
<i>mit Gesamt-Pauschalsumme</i>	<i>2 500 000 Euro</i>	<i>3 500 000 Euro</i>
<i>ohne Gesamt-Pauschalsumme</i>	<i>2 500 000 Euro</i>	<i>1 000 000 Euro</i>

*Beispiel 3: Gesamtschaden 10 Mio Euro, davon Personenschäden 7,5 Mio Euro, Sachschäden 2,5 Mio Euro*

<i>Variante</i>	<i>Personenschäden</i>	<i>Sachschäden</i>
<i>mit Gesamt-Pauschalsumme</i>	<i>5 000 000 Euro</i>	<i>1 000 000 Euro</i>
<i>ohne Gesamt-Pauschalsumme</i>	<i>5 000 000 Euro</i>	<i>1 000 000 Euro</i>

Gegenüber der geltenden Rechtslage wird die Pauschalversicherungssumme verdoppelt. Die höheren Beträge für Omnibusse und Omnibusanhänger und die Summe für bloße Vermögensschäden werden im gleichen Verhältnis erhöht. Die bisher in der Pauschalversicherungssumme enthaltene Summe für bloße Vermögensschäden muss künftig zusätzlich zur Pauschalversicherungssumme festgesetzt werden, weil sonst die Anforderungen der Richtlinie für Personen- und für Sachschäden nicht erfüllt würden.

Bei den Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter werden die getrennten Summen für die Tötung oder Verletzung einer Person, für die Tötung oder Verletzung mehrerer Personen, für Sachschäden und für bloße Vermögensschäden beibehalten und ebenfalls im gleichen Verhältnis erhöht.

Die in Art. 1 Abs. 2 zweiter bis vierter Unterabsatz der Richtlinie 84/5/EWG vorgesehene Option zur Festsetzung einer Übergangszeit nach Ablauf der Umsetzungsfrist soll nicht ausgenützt werden. Der Entwurf geht davon aus, dass die mit der vorgesehenen einmaligen Summenerhöhung verbundenen Mehrkosten für diejenigen Versicherungsnehmer, die nicht ohnehin schon auf höhere Summen versichert sind, äußerst gering sein werden (die Versicherungswirtschaft spricht hier von 50 bis 70 Cent pro Monat). Die mit einer Anhebung der Versicherungssumme auf das Niveau der Richtlinie in zwei Schritten verbundenen Verwaltungskosten erscheinen dem gegenüber unverhältnismäßig.

Art. 1 Abs. 3 zweiter Unterabsatz der Richtlinie 84/5/EWG sieht eine Anpassung der Versicherungssummen an die Entwicklung des Europäischen Verbraucherpreisindex vor. Diese Bestimmung enthält keine Übergangsregelung für die Anwendung der angepassten Beträge durch die Versicherungsunternehmen.

Es ist daher noch eine detailliertere Regelung auf Gemeinschaftsebene notwendig. Eine Umsetzung dieser Bestimmung der Richtlinie erscheint daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht sinnvoll.

**Zu Z 4 (§ 14b Abs. 2 KHVG 1994)**

Nach den Beobachtungen der FMA stößt die Praxis einiger weniger Haftpflichtversicherer, die ursprünglich vereinbarte (und beworbene) Monatsprämie verhältnismäßig kurze Zeit nach Vertragsabschluss hinaufzusetzen, bei den Versicherungsnehmern auf Unverständnis. Solchen Irritationen soll mit der zu § 14b KHVG 1994 vorgeschlagenen Klarstellung begegnet werden. Demnach darf der Versicherer von einer vertraglich vereinbarten Prämienanpassungsklausel nicht nur während des laufenden Vertragsverhältnisses, sondern auch nach Vertragsabschluss nur in mindestens einjährigen Abständen Gebrauch machen. Das in § 14b Abs. 2 KHVG 1994 verankerte Prinzip der Stetigkeit der Prämienhöhen soll schon ab dem Beginn des Vertragsverhältnisses greifen. Das entspricht dem Interesse der Versicherungsnehmer, aber auch dem Anliegen, den Bestand an Haftpflichtversicherungsverträgen einigermaßen konstant zu halten (und nicht durch eine Vielzahl an Kündigungen zu gefährden).

**Zu Z 5 (§ 16 KHVG 1994)**

Durch diese Bestimmung wird Art. 4 Z 4 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie (Art. 4b der Richtlinie 90/232/EWG) umgesetzt. Die Änderungen gegenüber der geltenden Bestimmung über die Bescheinigung des Schadenverlaufs sind folgende:

Die Bescheinigung ist jederzeit, also auch während der Laufzeit des Vertrages, auszustellen. Bescheinigt werden muss, der Richtlinie entsprechend, die Deckung eines Anspruches durch einen Geschädigten bzw. die Schadenfreiheit. Die bisherige Anknüpfung der Bescheinigungspflicht an das in Österreich übliche Bonus-Malus-System gewährleistet nicht die Richtlinienkonformität und ist auch nicht sinnvoll, weil dieses System nicht mehr zwingend vorgeschrieben ist. Die Bescheinigungspflicht beschränkt sich auf den Schadenverlauf der letzten fünf Jahre. Für die Ausstellung der Bescheinigung soll eine Frist von zwei Wochen ab Antragstellung gelten (was gegenüber der in der Richtlinie vorgesehenen, in Österreich jedoch nicht geläufigen Frist von 15 Tagen eine geringfügige Besserstellung des Antragstellers bedeutet).

**Zu Z 6 (§ 18 Abs. 1 KHVG 1994)**

Die vorgeschlagene Aufhebung der Verpflichtung, die Bedingungen „in mindestens zehnfacher Ausfertigung“ der FMA vorzulegen, trägt den technischen Fortschritten und der Elektronisierung des Verkehrs zwischen den Unternehmen und der Aufsichtsbehörde Rechnung.

**Zu Z 7 (§ 21 Abs. 2 KHVG 1994)**

Mit dieser Änderung erfolgt eine Anpassung an die geltenden Bestimmungen des Führerscheingesetzes (FSG) und der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV).

**Zu Z 8 (§ 29a Abs. 5 KHVG 1994)**

Durch diese Bestimmung wird Art. 4 Z 4 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie (Art. 4e Abs. 2 der Richtlinie 90/232/EWG) umgesetzt. Dem Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs wird im Rahmen der Ersatzleistung für Schäden, die mit ausländischen Fahrzeugen verursacht werden, die gleiche Äußerungspflicht gegenüber dem geschädigten Dritten auferlegt wie den Versicherungsunternehmen und ihren Schadenregulierungsbeauftragten.

**Zu Z 9 (§ 31a Abs. 4 Z 4 KHVG 1994)**

Die wesentliche Auskunft, die ein durch einen Verkehrsunfall Geschädigter aus dem Versicherungsregister erhalten muss, ist die Auskunft über die Person, die ihm gegenüber für die von ihm erlittenen Schäden ersatzpflichtig ist. Im Fall der gemäß § 59 Abs. 2 KFG 1967 von der Versicherungspflicht ausgenommenen Fahrzeuge können dies der Rechtsträger, dem das Fahrzeug gehört, oder ein Versicherungsunternehmen sein, je nachdem, ob der Rechtsträger freiwillig eine Versicherung abgeschlossen hat oder nicht.

Ist keine Versicherung abgeschlossen worden, so ist der Geschädigte außer über die Person des Rechtsträgers auch darüber zu informieren, dass dieser verpflichtet ist, den mit seinem Fahrzeug verursachten Schaden in gleicher Weise und im gleichen Umfang wie ein Versicherer zu ersetzen. Dies entspricht dem Art. 5 Abs. 4 dritter Unterabsatz der Richtlinie 2000/26/EG.

Ist eine Versicherung abgeschlossen worden, so genügt die Information über die Daten des Versicherungsunternehmens, weil den Rechtsträger in diesem Fall keine Eintrittspflicht treffen kann (s. die Erläuterungen zu Z 2). Die Kenntnis des Rechtsträgers ist daher für den Geschädigten – außer für die Geltendmachung der Halterhaftung, die in Abs. 7 gesondert geregelt ist – ohne Bedeutung. Allerdings ist auch über die Person des Schadenregulierungsbeauftragten Auskunft zu geben, der für den Wohnsitz- oder Sitzstaat des Geschädigten bestellt ist. Die Aufgabe des Schadenregulierungsbeauftragten schließt nämlich auch die Erledigung von Schäden ein, die mit einem Fahrzeug verursacht worden ist, das unter § 59

Abs. 2 KFG 1967 fällt und für das eine freiwillige Versicherung bei dem von ihm vertretenen Versicherungsunternehmen besteht.

**Zu Z 10 (§ 31b Abs. 1 und 4 KHVG 1994)**

Der Entfall dieser Bestimmungen entspricht dem Entfall des Art. 5 Abs. 1 lit. a Z 2 ii) der Richtlinie 2000/26/EG (Art. 5 Z 3 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie). Für Fahrzeugarten, die von der Versicherungspflicht ausgenommen sind (Art. 4 lit. b der Richtlinie 72/166/EWG), braucht nach der Änderung dieser Bestimmung durch Art. 1 Z 3 lit. b der Richtlinie keine Grüne Karte mehr ausgestellt zu werden.

**Zu Z 11 (§ 37a Abs. 8 KHVG 1994)**

Die Bestimmung enthält die notwendigen In-Kraft-Tretens- und Übergangsbestimmungen.

**Zu Art. III (Änderung des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes)**

Wie schon im Allgemeinen Teil der Erläuterungen ausgeführt, sollen auf Grund der Erhöhung der Mindestversicherungssummen im KHVG 1994 auch die Haftungshöchstbeträge des EKHG angehoben werden. Damit bleibt das Verhältnis der betreffenden Beträge einigermaßen gewahrt. Die Risiken aus der Gefährdungshaftung finden damit auch weiterhin in den Mindestversicherungssummen Deckung.

In Hinblick auf die Entscheidung des EuGH in der Rechtssache C-348/98 vom 14.09.2000, Ferreira vs. Seguros Mundial, SlgNr 2000 S. I-06711, wonach die Höchstsummen der Gefährdungshaftung nicht unter den Mindestversicherungssummen in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung liegen dürfen, empfiehlt es sich in den §§ 15 sowie 16 EKHG auf die neuen Beträge in § 9 KHVG Bedacht zu nehmen. Im Besonderen müssen deshalb die Haftungshöchstbeträge für ein „normales“ Kraftfahrzeug nach den §§ 15 Abs. 3 Z 1 und 16 Abs. 1 Z 1 EKHG nicht nur – wie noch im Begutachtungsentwurf vorgeschlagen worden ist – verdoppelt, sondern auf fünf Millionen (für Personenschäden) bzw eine Million Euro (für Sachschäden) angehoben werden. Auch ergeben sich substantielle Anhebungen bei den Höchstbeträgen für Busse und für Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter befördert werden.

**Zu den Art. IV, VI und VII (Änderung des Gaswirtschaftsgesetzes, des Reichshaftpflichtgesetzes und des Rohrleitungsgesetzes)**

Die Haftungshöchstbeträge des § 35 Abs. 1 Z 1 Gaswirtschaftsgesetz, der §§ 7a und 7b Reichshaftpflichtgesetz und des § 11 Abs. 1 Z 1 Rohrleitungsgesetz orientieren sich an den in der Verkehrshaftpflicht maßgeblichen Beträgen. Die Anpassungen im EKHG erfordern damit auch eine Anpassungen der in den angeführten Bestimmungen vorgesehenen Beträge.

Die den Ersatz von Sachschäden betreffenden Höchstbeträge des § 35 Abs. 1 Z 2 Gaswirtschaftsgesetz und des § 11 Abs. 1 Z 2 Rohrleitungsgesetz sollen dagegen unverändert bleiben, sie bieten einen ausreichenden Schutz.

**Zu Art. V (Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967):**

**Zu Z 1 (§ 59 Abs. 2 KFG 1967)**

Die Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass neben der freiwillig abgeschlossenen Haftpflichtversicherung keine Eintrittspflicht des Rechtsträgers mehr bestehen kann (s. die Erläuterungen zu Art. II Z 2).

**Zu Z 2 (§ 59 Abs. 3 KFG 1967)**

Mit Z 1 dieser Bestimmung wird der Informationspflicht gemäß Art. 4 lit. b erster Unterabsatz, mit Z 2 der Informationspflicht gemäß Art. 4 lit. a erster Unterabsatz der Richtlinie 72/166/EWG Rechnung getragen.

Es gibt nach österreichischem Recht bestimmte Arten von Fahrzeugen, die von der Versicherungspflicht ausgenommen sind (s. dazu die Erläuterungen zu § 6 VÖEG), aber keine besonderen Kennzeichen, die eine Ausnahme von der Versicherungspflicht begründen. Bei den in Anhang 2 zum Übereinkommen zwischen den nationalen Versicherungsbüros (ABl. Nr. L 192 vom 31. Juli 2003, S. 23) angeführten Fahrzeugen mit vorläufigem Kennzeichen handelt es sich nicht um eine Ausnahme von der Versicherungspflicht, sondern um eine Ausnahme von der auf Grund dieses Kennzeichens unterstellten Versicherungsdeckung, die eine Leistungspflicht des nationalen Büros des Staates begründet, in dem mit diesen Fahrzeugen ein Schaden verursacht wurde.

Z 2 genügt auch zur Umsetzung des Art. 1 Abs. 3 lit. a ii) der Richtlinie (Art. 4 lit. a zweiter Unterabsatz letzter Satz der Richtlinie 72/166/EWG). Eine weitergehende Verpflichtung zur Information über die einzelnen von der Versicherungspflicht ausgenommenen Rechtsträger würde den Zweck dieser Bestimmung verfehlen. Diese Rechtsträger können nämlich freiwillig eine Haftpflichtversicherung abschließen. Insoweit kommt ihre Eintrittspflicht für andere Personen, die den Schaden herbeigeführt haben, nicht zum Tragen (§ 59 Abs. 2 letzter Satz). Die Information über die einzelnen Rechtsträger allein lässt offen, ob

ein Schaden, der mit Fahrzeugen im Besitz dieser Rechtsträger verursacht worden ist, durch den Rechtsträger selbst oder durch einen Haftpflichtversicherer gedeckt wird. Es gibt auch von der Versicherungspflicht ausgenommene Rechtsträger, die für ihre sämtlichen Fahrzeuge freiwillig eine Haftpflichtversicherung abschließen.

Informationen über einzelne Rechtsträger, deren Fahrzeuge nicht versichert werden *müssen*, aber versichert werden *können*, haben nur in Verbindung mit bestimmten – nämlich den nicht freiwillig versicherten – Fahrzeugen einen Sinn. Wesentlich ist, dass im Schadenfall die Geschädigten Zugang zu diesen Informationen haben. Das ist auf Grund des § 31a Abs. 4 Z 4 KHVG 1994 der Fall (s. die Erläuterungen zu Art. II Z 8).

### **Zu Z 3 (§ 62 KFG 1967)**

Ein unmittelbarer Änderungsbedarf auf Grund der Richtlinie ergibt sich zwar nur in Abs. 3, doch soll dies zum Anlass genommen werden, die Vorschriften über die Erfüllung der Versicherungspflicht für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen gänzlich zu überarbeiten, weil sie terminologisch und systematisch nicht mehr dem regulatorischen Umfeld auf EU-Ebene und auf nationaler Ebene entsprechen.

Ein gewisser Mangel besteht zweifellos darin, dass sich dem Gesetz nicht unmittelbar entnehmen lässt, dass der Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs Träger der in Abs. 1 vorgeschriebenen Haftung ist. Dies ergibt sich derzeit nur aus einer Bekanntmachung des Bundesministeriums für Finanzen vom 5. Juni 1984, GZ 90 0145/10-V/6/84 (Veröffentlichungen betreffend die Vertragsversicherung, Jahrgang 1984, Nr. 2, Seite 4), die keinen rechtsverbindlichen Charakter hat und in Einzelheiten ebenfalls bereits überholt ist. Der Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs soll daher als Haftungsträger im Gesetz ausdrücklich genannt werden.

Die Abs. 7 und 8 sollen aus folgenden Gründen ersatzlos wegfallen:

Nach Abs. 7 können bestimmte Arten von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen durch Verordnung von der Verpflichtung zum Nachweis einer Haftung gemäß Abs. 1 befreit werden, wenn eine solche Haftung durch eine „allgemeine Erklärung“ eines inländischen Versicherungsunternehmens oder des Verbandes der Versicherungsunternehmen – gemeint ist offenbar das aufsichtsrechtlich nicht mehr gebräuchliche Instrument der „geschäftplanmäßigen Erklärung“ – gewährleistet ist. Eine solche Verordnung ist im Übrigen niemals erlassen worden.

Nach Abs. 8 sind Fahrzeuge, die einem ausländischen Staat oder Gliedstaat gehören, unter dem Vorbehalt der Gegenseitigkeit vom Erfordernis der Haftung gemäß Abs. 1 befreit, wenn eine Bescheinigung des Staates mitgeführt wird, in der die Stelle angegeben ist, gegen die Ansprüche auf Ersatz der mit diesen Fahrzeugen verursachten Schäden erhoben werden können.

Gemäß Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 72/166/EWG muss jedes Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort in einem Drittstaat beim Eintritt in das Gebiet der EWR-Vertragsstaaten mit einer gültigen Grünen Karte oder mit der Bescheinigung über den Abschluss einer für das gesamte Gebiet der EWR-Vertragsstaaten gültigen Grenzversicherung versehen sein. Gemäß Art. 7 Abs. 2 dieser Richtlinie werden Drittstaaten, deren nationales Versicherungsbüro dem Übereinkommen zwischen den nationalen Versicherungsbüros beigetreten ist, den EWR-Vertragsstaaten gleichgestellt. Für Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in diesen Staaten wird ebenso wie für Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in EWR-Vertragsstaaten das Vorliegen einer Versicherungsdeckung unterstellt, unabhängig davon, ob das Fahrzeug tatsächlich versichert ist oder nicht (Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie 72/166/EWG).

Nur das Vorliegen eines dieser Tatbestände rechtfertigt den Verzicht auf die Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen. Auf die Erklärung gemäß Abs. 7 und die Bescheinigung gemäß Abs. 8 trifft das nicht zu. Eine Ausnahme von den Vorschriften der Abs. 1 und 2 auf dieser Grundlage ist daher durch die Richtlinien nicht gedeckt. Das System der Richtlinie 72/166/EWG schließt es aus, dass die Haftung für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen auf Instrumente gestützt wird, die gemeinschaftsrechtlich nicht anerkannt sind.

### **Zu Abs. 1**

In dieser Bestimmung werden die Tatbestände, die eine Haftung des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen begründen, an die geltende Rechtslage angepasst. Die Haftung kann bestehen

1. auf der Grundlage einer vom Versicherungsunternehmen ausgestellten, für Österreich gültigen Grünen Karte gemäß Abschnitt II des Anhangs 1 zum Übereinkommen zwischen den nationalen Versicherungsbüros. Unmittelbare Rechtsgrundlage der Haftung ist ein bilaterales Abkommen zwischen den nationalen Versicherungsbüros der EWR-Vertragsstaaten einerseits und dem nationalen Versicherungsbüro des Zulassungsstaates andererseits (Art. 16 des Anhangs 1 zum Übereinkommen). Die nationalen Versiche-

rungsbüros der EWR-Vertragsstaaten können solche Abkommen nur gemeinsam abschließen, weil sonst nicht gewährleistet ist, dass die Grüne Karte für das Gebiet aller Vertragsstaaten gilt und eine Kontrolle an den Binnengrenzen im Sinn des Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 72/166/EWG entbehrlich ist;

2. auf der Grundlage der unterstellten Versicherungsdeckung gemäß Abschnitt III des Anhangs 1 zum Übereinkommen zwischen den nationalen Versicherungsbüros. Die Haftung besteht unabhängig davon, ob das Fahrzeug tatsächlich versichert ist oder nicht (Art. 10 des Anhangs 1 zum Übereinkommen). Dies entspricht den Anforderungen des Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie 72/166/EWG. Unmittelbare Rechtsgrundlage der Haftung des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs ist das Übereinkommen zwischen den nationalen Versicherungsbüros selbst (Art. 17 des Anhangs 1 zum Übereinkommen);

3. auf der Grundlage einer beim Eintritt in das Bundesgebiet abgeschlossenen Grenzversicherung, die zumindest für das Gebiet aller EWR-Vertragsstaaten gilt (Art. 6 der Richtlinie 72/166/EWG und § 22 Abs. 1 KHVG 1994). Auch in diesem Fall bestehen die Ansprüche der Geschädigten gegen den Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs, der die Grenzversicherung für Rechnung seiner Mitgliedunternehmen betreibt (§ 22 Abs. 4 KHVG 1994). Wurde eine Grenzversicherung bereits beim Eintritt in das Territorium eines anderen EWR-Vertragsstaates abgeschlossen, so haftet der Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs auf Grund einer beim Abschluss dieser Versicherung ausgestellten Grünen Karte.

Das Bestehen einer solchen Haftung des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs ist Voraussetzung dafür, dass Fahrzeuge im Inland auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden dürfen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge, die im Staat ihres gewöhnlichen Standortes gemäß Art. 4 lit. b der Richtlinie 72/166/EWG von der Versicherungspflicht ausgenommen sind. Für die mit diesen Fahrzeugen im Inland verursachten Schäden soll künftig gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 VÖEG jedenfalls der Fachverband der Versicherungsunternehmen als österreichischer Garantiefonds ersatzpflichtig sein. Trägt das Fahrzeug ein Kennzeichen, das nicht als solches unter die Ausnahme von der Versicherungspflicht fällt, so besteht allerdings die Haftung des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs als österreichisches Versicherungsbüro auf Grund der unterstellten Versicherungsdeckung.

Eine Haftung des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs soll jedoch nach wie vor für Motorfahräder bestehen müssen, die im Herkunftsstaat nicht als Kraftfahrzeuge gelten oder keine Kennzeichen führen müssen. Dies ist auch wegen des systematischen Zusammenhangs mit § 82 Abs. 6 und § 85 KFG 1967 erforderlich. Für Motorfahräder mit gewöhnlichem Standort in einem EWR-Vertragsstaat ist diese Regelung bedeutungslos, weil sie jedenfalls Kraftfahrzeuge im Sinn des Art. 1 Z 1 der Richtlinie 72/166/EWG sind. Sie können allerdings gemäß Art. 4 lit. b dieser Richtlinie von der Versicherungspflicht ausgenommen sein, was zur Folge hat, dass für sie die Haftung des Fachverbandes der Versicherungsunternehmen als Garantiefonds besteht.

#### **Zu Abs. 2**

Die geänderte Fassung nimmt darauf Rücksicht, dass in Fällen der unterstellten Versicherungsdeckung kein besonderer Nachweis der Haftung des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs erbracht werden kann, bei dessen Fehlen die Einreise in das Bundesgebiet verhindert werden könnte. Dies entspricht dem Wesen der unterstellten Versicherungsdeckung. Eine Zurückweisung an der Grenze kommt in diesem Fall nicht in Betracht. Im Übrigen bleibt die Bestimmung inhaltlich unverändert.

#### **Zu Abs. 3**

Durch diese Bestimmung wird Art. 1 Abs. 2 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie (Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 72/166/EWG) umgesetzt.

Der erste Satz der geltenden Fassung kann entfallen, weil die nationalen Versicherungsbüros aller EWR-Vertragsstaaten auch Vertragsparteien des Übereinkommens zwischen den nationalen Versicherungsbüros sein müssen, damit die EWR-Vertragsstaaten ihre Verpflichtung zum Verzicht auf die Kontrolle der Grünen Karte bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort in anderen Vertragsstaaten (Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 72/166/EWG) erfüllen können. Für Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in EWR-Vertragsstaaten gilt stets die unterstellte Versicherungsdeckung. Ein „Nachweis“ der Haftung kommt für sie nicht in Betracht (s. die Erläuterungen zu Abs. 2). Der von der Richtlinie verlangte „Verzicht“ auf die Kontrolle der Haftpflichtversicherung kommt darin zum Ausdruck, dass eine solche Kontrolle gemäß Abs. 2 auf den Vorweis einer Grünen Karte oder den Abschluss einer Grenzversicherung beschränkt ist, die bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort in EWR-Vertragsstaaten wegen der unterstellten Versicherungsdeckung gemäß Abs. 1 nicht erforderlich sind.

Die verbleibende Bestimmung ist dem geänderten Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 72/166/EWG nachgebildet. Damit ist eine auch nur stichprobenweise Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei Fahrzeugen, die aus anderen EWR-Vertragsstaaten in das Bundesgebiet eingebracht werden, ausgeschlossen. Dies trägt dem

vollständigen Wegfall von Grenzkontrollen an der Grenze zwischen Staaten, die dem Schengen-Abkommen beigetreten sind, Rechnung. Auch stichprobenweise Kontrollen der Haftpflichtversicherung im Landesinneren sind naturgemäß nur dann sinnvoll, wenn die Versicherungsdeckung nicht unterstellt wird. Bei unterstellter Versicherungsdeckung besteht die Leistungspflicht des Verbandes der Versicherungsunternehmen ohnehin auch dann, wenn das Fahrzeug tatsächlich nicht versichert ist.

Die Vorschriften, dass die Überprüfung der Haftpflichtversicherung nicht diskriminierend sein und dass sie nur im Rahmen einer allgemeinen Fahrzeugkontrolle vorgenommen werden darf, sind als Einheit zu betrachten. Unzulässig ist, dass die Haftpflichtversicherung gesondert kontrolliert wird, aber auch, dass sich allgemeine Fahrzeugkontrollen auf Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen konzentrieren.

Für Fahrzeuge, die aus anderen EWR-Vertragsstaaten in das Bundesgebiet eingebracht werden, muss zwar an der Grenze keine Grüne Karte vorgewiesen werden; die Verpflichtung, über eine Haftung des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs in einer der in Abs. 1 vorgesehenen Formen zu verfügen, bleibt jedoch unberührt. Liegt tatsächlich keine für das Inland gültige Grüne Karte vor und besteht auch keine unterstellte Versicherungsdeckung, so muss eine Grenzversicherung abgeschlossen werden, auch wenn dies bei der Einreise nicht kontrolliert wird. Diese Verpflichtung kann auch während des Aufenthalts im Inland eintreten, wenn die Gültigkeitsdauer der Grünen Karte abgelaufen ist. Unterbleibt der Abschluss der Grenzversicherung, so tritt die Leistungspflicht des Fachverbandes der Versicherungsunternehmen gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 VOEG ein.

**Zu Z 4 (§ 135 Abs. 19 KFG 1967)**

Die Bestimmung sieht vor, dass die kraftfahrrechtlichen Änderungen ebenfalls mit 1. Juli 2007 in Kraft treten.

**Zu den Z 5 und 6 (§ 136 Abs. 1 und 2 KFG 1967)**

Die entsprechenden Vollzugsklauseln sollen angepasst werden.

**Zu Art. VIII (Änderung des Versicherungsaufsichtsgesetzes)**

**Zu Z 1 (§ 12a Abs. 4 und § 16 Abs. 5 VAG)**

Durch Art. 3 der 5. Kraftfahrversicherungs-Richtlinie wird Art. 12a Abs. 4 vierter Unterabsatz zweiter Satz der Richtlinie 88/357/EWG aufgehoben. Nach dieser Bestimmung durfte der Schadenregulierungsvertreter für den Dienstleistungsverkehr keine Direktversicherungsgeschäfte für das Versicherungsunternehmen betreiben, sodass eine Zweigniederlassung des Versicherungsunternehmens nicht die Funktion des Schadenregulierungsvertreters ausüben konnte. § 16 Abs. 5 Z 2 VAG wird daher in der Weise ergänzt, dass auch ein Unternehmen, das in einem EWR-Vertragsstaat über eine Niederlassung verfügt, in diesem Staat als Schadenregulierungsvertreter fungieren kann. Die für den Schadenregulierungsbeauftragten geltende Bestimmung des § 12a Abs. 3 Z 2 wird ebenfalls in dieser Weise ergänzt. Dies ist durch Art. 4 Abs. 1 letzter Satz der Richtlinie 2000/26/EG gedeckt.

**Zu Z 2 (§ 119i Abs. 14 VAG)**

Die Änderungen im VAG sollen ebenfalls mit 1. Juli 2007 in Kraft treten.

**Zu Art. IX (Änderung des Bundesgesetzes über internationales Versicherungsvertragsrecht für den Europäischen Wirtschaftsraum)**

**Zu Z 1 (§ 2 Z 2)**

Durch diese Bestimmung wird Art. 4 Z 4 der Richtlinie (Art. 4a Abs. 1 der Richtlinie 90/232/EWG) umgesetzt. Auf die Erläuterungen zu § 6 VOEG sei verwiesen.

**Zu Z 2 (§ 12 Abs. 3)**

Auch diese Neuregelung soll mit 1. Juli 2007 in Kraft treten.

**Zu Art. X**

Die Bestimmung enthält den erforderlichen Umsetzungshinweis.

## Textgegenüberstellung

### Geltende Fassung

### Vorgeschlagene Fassung

#### Artikel I

#### Bundesgesetz über die Entschädigung von Verkehrsoffern (Verkehrsoffer-Entschädigungsgesetz – VOEG)

§ 1. (1) Zur Erbringung von Leistungen nach diesem Bundesgesetz ist der Fachverband der Versicherungsunternehmen verpflichtet.

(2) Die Leistungen sind, sofern sich aus diesem Bundesgesetz nicht anderes ergibt, unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 48/1959, in der jeweils geltenden Fassung so zu erbringen, als ob ihnen ein zivilrechtlicher Schadenersatzanspruch und das Bestehen einer Kraftfahrzeug-Haftversicherung im Rahmen der in den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen festgesetzten Versicherungspflicht zugrundelägen.

(3) Überdies sind in sinngemäßer Anwendung der §§ 12, 13 und 15 des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes Leistungen zum Ausgleich von Schäden zu erbringen, die durch die bestimmungsgemäße Verwendung eines Sicherheitsgurts oder eines Sturzhelms entstanden sind.

(3a) Der Fachverband der Versicherungsunternehmen hat nach Maßgabe der nachstehenden Vorschriften auch Leistungen im Umfang der Leistungspflicht des Haftpflichtversicherers an dessen Stelle zu erbringen (Entschädigungsstelle).

(4) Der Fachverband der Versicherungsunternehmen hat gegen die Unternehmen, die das Haftpflichtrisiko für im Inland zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge versichern, Anspruch auf Ersatz der nach diesem Bundesgesetz zu erbringenden Leistungen und eines angemessenen Verwaltungsaufwands. Diese Versicherer sind zur Beitragsleistung in demjenigen Verhältnis verpflichtet, in dem ihr Prämienaufkommen aus der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge, die im Inland zum Verkehr zugelassen sind, zum gesamten Prämienaufkommen aller Versicherer aus dieser Versicherung steht.

§ 2. (1) Entschädigung im Sinn des § 1 Abs. 2 ist für Schäden zu leisten, die im Inland durch ein nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen versicherungspflichtiges Fahrzeug verursacht wurden, wenn

1. trotz bestehender Versicherungspflicht kein Versicherungsvertrag bestand,

§ 1. Dieses Bundesgesetz regelt die Entschädigung von Verkehrsoffern, die Schadenersatzansprüche nicht oder nur unter erschwerten Umständen gegen einen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer geltend machen können.

§ 2. Leistungen nach diesem Bundesgesetz hat der Fachverband der Versicherungsunternehmen (im Folgenden Fachverband) zu erbringen.

### Geltende Fassung

2. eine zivilrechtlich haftpflichtige Person nicht ermittelt werden konnte,
3. das Kraftfahrzeug ohne Willen des Halters benützt worden ist, wenn und soweit dieser gemäß dem § 6 des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes von der Haftung befreit ist,
4. für einen Schaden, der durch die Verwendung des ermittelten oder nicht ermittelten Fahrzeuges verursacht worden ist, ein Haftpflichtversicherer deshalb keine Deckung gewährt oder gewähren würde, weil der Schädiger den Eintritt der Tatsache, für die er schadenersatzpflichtig ist, vorsätzlich und rechtswidrig herbeigeführt hat, oder
5. über das Vermögen des leistungspflichtigen Versicherers ein Insolvenzverfahren eröffnet worden ist oder die Eröffnung eines solchen Verfahrens mangels hinreichenden Vermögens abgelehnt worden ist.

(2) Im Fall des Abs. 1 Z. 2 besteht der Entschädigungsanspruch auch dann, wenn nicht ermittelt werden konnte, ob es sich bei dem Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, um ein nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen versicherungspflichtiges Fahrzeug gehandelt hat.

(3) Der Fachverband der Versicherungsunternehmen kann einen Anspruch weder mit der Begründung ablehnen, ein Haftpflichtiger habe Ersatz zu leisten, noch mit der Behauptung, ein Haftpflichtversicherer habe einzutreten, wenn dieser seine Deckungspflicht bestreitet.

(4) Die Entschädigung umfaßt in allen Fällen des Abs. 1 Schäden durch Verletzung des Körpers oder der Gesundheit oder durch die Tötung einer Person, in den Fällen des Abs. 1 Z 1 und 3 bis 5 auch solche durch Beschädigung einer Sache. Sachschäden sind jedoch nur zu ersetzen, soweit sie den Betrag von 220 Euro übersteigen.

(5) Die Leistungen für Entschädigungen gemäß Abs. 1 Z 5 sind mit 0,5 vH des gesamten Prämienaufkommens aller Versicherer aus der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in jedem Kalenderjahr begrenzt.

**§ 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,
3. soweit mit Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, daß die Schädigung ohne

### Vorgeschlagene Fassung

**Geltende Fassung**

die Verwendung des Sicherheitsgurts beziehungsweise des Sturzhelms nicht oder nicht in dieser Schwere eingetreten wäre, und

4. soweit der Geschädigte keinen Anspruch auf Schadenersatz hat.

(2) Der Entschädigungsanspruch ist nach Abs. 1 Z 4 ausgeschlossen durch

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

(3) Die Entschädigung ist überdies ausgeschlossen, wenn der Verletzte oder Getötete

1. den Schaden vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt hat, etwa durch das Lenken eines Kraftfahrzeugs in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand, oder
2. das Kraftfahrzeug benützt hat oder mit ihm befördert worden ist, obwohl er wußte, daß dies gegen den Willen des Halters geschieht.

**§ 2b.** (1) Ersatzleistungen gemäß § 1 Abs. 3a sind für Schäden zu erbringen, die Personen mit Sitz oder Wohnsitz im Inland in einem anderen Staat, dessen nationales Versicherungsbüro (Art. 1 Z 3 der Richtlinie 72/166/EWG, ABl. Nr. L 103 vom 2. Mai 1972, S 1) dem System der Grünen Karte beigetreten ist, mit einem Fahrzeug zugefügt worden sind, das seinen gewöhnlichen Standort in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum hat und das beim Sitz oder einer in einem anderen Vertragsstaat gelegenen Zweigniederlassung eines Versicherungsunternehmens mit Sitz in einem anderen Vertragsstaat oder bei der in einem anderen Vertragsstaat

gelegenen Zweigniederlassung eines Versicherungsunternehmens mit Sitz außerhalb der Vertragsstaaten versichert ist.

(2) Ein Anspruch auf Leistungen gemäß Abs. 1 besteht, wenn

1. das Versicherungsunternehmen oder sein nach Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2000/26/EG (ABl. Nr. L 181 vom 20. Juli 2000, S 65) bestellter Schadenregulierungsbeauftragter die Pflichten nach Art. 6 Abs. 1 zweiter Unterabsatz lit. a der Richtlinie 2000/26/EG nicht rechtzeitig erfüllt hat,

**Vorgeschlagene Fassung**

**Geltende Fassung**

2. das Versicherungsunternehmen für das Inland keinen Schadenregulierungsbeauftragten nach Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2000/26/EG (ABl. Nr. L 181 vom 20. Juli 2000, S 65) bestellt hat und der Geschädigte seinen Anspruch nicht unmittelbar gegenüber dem Versicherer geltend gemacht hat.

(3) Der Anspruch ist im Fall des Abs. 2 Z 1 innerhalb von vier Wochen nach Ablauf der in Art. 6 Abs. 1 zweiter Unterabsatz lit. a der Richtlinie 2000/26/EG festgesetzten Frist und im Fall des Abs. 2 Z 2 innerhalb von vier Wochen ab dem Zeitpunkt geltend zu machen, zu dem der Geschädigte davon Kenntnis erlangt hat oder erlangen hätte müssen, dass kein Schadenregulierungsbeauftragter bestellt ist. Ein Anspruch besteht nicht, wenn der Geschädigte gegen den Schädiger oder den Versicherer gerichtliche Schritte eingeleitet hat.

(4) Der Anspruch auf eine Leistung gemäß Abs. 1 erlischt, wenn das Versicherungsunternehmen oder der Schadenregulierungsbeauftragte die Pflichten nach Art. 6 Abs. 1 zweiter Unterabsatz lit. a erfüllt.

(5) Der Geschädigte kann gegenüber dem Fachverband der Versicherungsunternehmen gerichtlich nur geltend machen, dass die Voraussetzungen für den Anspruch auf eine Leistung gemäß Abs. 1 bis 3 vorliegen und der Anspruch noch nicht erloschen ist.

(6) Die §§ 4, 6 und 7 sind auf Leistungen gemäß Abs. 1 nicht anzuwenden.

**§ 2c.** Der Fachverband der Versicherungsunternehmen als Entschädigungsstelle (§ 1 Abs. 3a) hat Personen mit Wohnsitz oder Sitz im Inland in den in § 2 Abs. 1 Z 1 und 2 angeführten Fällen Leistungen im Umfang des § 1 Abs. 2 und unter Anwendung des § 2 Abs. 2 bis 4 dann zu erbringen, wenn der Schaden in einem anderen Vertragsstaat verursacht wurde. § 7 ist auf diese Leistungen nicht anzuwenden.

**§ 3.** (1) Anspruch auf Leistungen nach diesem Bundesgesetz haben ausschließlich

1. Personen, die durch ein Schadenereignis im Sinn des § 2 Abs. 1, § 2a, § 2b oder § 2c eine Körperverletzung oder sonstige Gesundheitsschädigungen oder einen Sachschaden erlitten haben,
2. Hinterbliebene von durch ein solches Schadenereignis getöteten Personen.

(2) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. Nr. 94/1993)

**Vorgeschlagene Fassung**

**§ 3.** Anspruch auf Leistungen nach diesem Bundesgesetz haben ausschließlich Personen, die in einem Entschädigungsfall nach diesem Bundesgesetz einen Personen- oder Sachschaden erlitten haben, sowie Hinterbliebenen der in einem solchen Entschädigungsfall getöteten Personen.

### **Geltende Fassung**

(3) Personen, die zur Zeit des Schadenereignisses mit ihrem Willen in einem Fahrzeug befördert worden sind, erwerben keinen Entschädigungsanspruch, wenn sie wußten, daß auf dieses Fahrzeug die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 Z 1 oder 3 zutreffen.

§ 4. (1) Die anspruchsberechtigten Personen sind verpflichtet,

1. Personenschäden ohne unnötigen Aufschub der nächsten Polizei- oder Gendarmeriedienststelle zu melden,
2. das Schadenereignis innerhalb von drei Monaten nach seinem Eintritt dem Fachverband der Versicherungsunternehmen anzuzeigen,
3. nach Möglichkeit zur Feststellung des Sachverhalts beizutragen,
4. die zur Vermeidung oder zur Minderung von Schäden notwendigen Maßnahmen zu treffen.

(2) Die vorsätzliche Verletzung der Pflichten nach Abs. 1 hat den Verlust des Anspruchs zur Folge. Bei grobfahrlässiger Verletzung bleibt der Anspruch nur insoweit bestehen, als der Umfang des Schadens auch bei gehöriger Erfüllung nicht geringer gewesen wäre.

### **Vorgeschlagene Fassung**

§ 4. (1) Der Fachverband hat Entschädigung für Personen- und Sachschäden zu leisten, die im Inland durch ein nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen versicherungspflichtiges Fahrzeug verursacht wurden, wenn

1. trotz bestehender Versicherungspflicht kein Versicherungsvertrag bestand,
2. eine zivilrechtlich haftpflichtige Person nicht ermittelt werden konnte,
3. das Fahrzeug ohne Willen des Halters benützt wurde und dieser nach § 6 EKHG von der Haftung befreit ist,
4. der Haftpflichtversicherer nicht zur Deckung verpflichtet ist, weil der Schädiger den Eintritt der Tatsache, für die er schadenersatzpflichtig ist, vorsätzlich und rechtswidrig herbeiführte, oder
5. über das Vermögen des Haftpflichtversicherers ein Insolvenzverfahren eröffnet wurde oder die Eröffnung eines solchen Verfahrens mangels hinreichenden Vermögens abgelehnt wurde.

(2) Der Fachverband hat Leistungen nach Abs. 1 so zu erbringen, als ob ihnen ein Schadenersatzanspruch des Verkehrsoffers und das Bestehen einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Rahmen der in den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen festgesetzten Versicherungspflicht zugrunde lägen. Der Fachverband kann gegen einen Entschädigungsanspruch nicht einwenden, dass ein Haftpflichtiger Ersatz zu leisten habe, oder dass ein Haftpflichtversicherer einzutreten habe, wenn dieser seine Deckungspflicht bestreitet.

(3) Der Fachverband hat im Fall des Abs. 1 Z 1 auch dann Entschädigung zu leisten, wenn mit einem Fahrzeug Schäden nicht im Inland verursacht wurden, das Risiko aber als im Inland belegen gilt (§ 2 Z 2 lit. a sublit. bb zweiter Halbsatz des Bundesgesetzes über internationales Versicherungsvertragsrecht für den Europäischen Wirtschaftsraum, BGBl. Nr. 89/1993).

(4) Der Fachverband hat im Fall des Abs. 1 Z 2 auch dann Entschädigung zu leisten, wenn nicht ermittelt werden kann, ob das Fahrzeug, das den Schaden verursachte, nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen versicherungspflichtig war.

**Geltende Fassung**

§ 5. (1) Der Fachverband der Versicherungsunternehmen hat innerhalb von zwei Monaten, nachdem der Geschädigte einen Anspruch gemäß § 2b erhoben hat, Maßnahmen zur Feststellung seiner Leistungsverpflichtung einzuleiten.

(2) Der Fachverband der Versicherungsunternehmen hat die Erhebung des Anspruchs unverzüglich mitzuteilen

1. dem Versicherungsunternehmen oder dem Schadenregulierungsbeauftragten, die die Pflichten nach Art. 6 Abs. 1 zweiter Unterabsatz lit. a der Richtlinie 2000/26/EG nicht rechtzeitig erfüllt haben,
2. der Entschädigungsstelle im Staat der Niederlassung (Sitz oder Zweigniederlassung) des Versicherungsunternehmens, bei der der Versicherungsvertrag abgeschlossen worden ist,
3. der Person, die den Schaden verursacht hat.

§ 6. (1) Werden für den Fall des Vorliegens der Anspruchsvoraussetzungen der §§ 2 oder 2a durch Versicherungsunternehmen weitergehende Leistungen zugesagt, als sie nach diesem Bundesgesetz vorgesehen sind, so hat der Fachverband der Versicherungsunternehmen die Erbringung solcher Leistungen auszuloben (§§ 860 bis 860b ABGB). Die Pflicht der Versicherer gemäß dem § 1 Abs. 4 erstreckt sich in diesem Fall auch auf den Ersatz dieser weiteren Leistungen.

(2) Die Auslobung ist der Finanzmarktaufsichtsbehörde zur Kenntnis zu bringen und von dieser im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ kundzumachen. Mit dieser Kundmachung wird die Auslobung verbindlich.

(3) Leistungszusagen nach Abs. 1 wirken auch zugunsten von Ausländern, die nach zwischenstaatlichen Vereinbarungen im Hinblick auf Ansprüche, deren Voraussetzungen den im § 2 Abs. 1 angeführten entsprechen, österreichischen Staatsbürgern gleichgestellt sind.

**Vorgeschlagene Fassung**

(5) Personen, die im Zeitpunkt des Schadensereignisses mit ihrem Willen in einem Fahrzeug befördert wurden, sind nicht zu entschädigen, wenn sie wussten, dass auf das Fahrzeug die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 1 oder 3 zutrafen.

§ 5. (1) Sachschäden sind in den Fällen des § 4 Abs. 1 Z 3, 4 und 5 nur mit dem 220 Euro übersteigenden Betrag zu ersetzen. Im Fall des § 4 Abs. 1 Z 2 sind Sachschäden nur mit dem 220 Euro übersteigenden Betrag und nur dann zu ersetzen, wenn durch dasselbe Schadensereignis eine Person getötet wurde oder eine schwere Körperverletzung im Sinn des § 84 Abs. 1 StGB erlitt.

(2) Im Fall des § 4 Abs. 1 Z 5 sind die Entschädigungsleistungen mit 0,5 vom Hundert des gesamten Prämienaufkommens aller Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer in jedem Kalenderjahr begrenzt.

§ 6. (1) Der Fachverband hat Entschädigung für Personen- und Sachschäden zu leisten, die im Inland durch

1. ein Fahrzeug im Sinn des § 1 Abs. 2 lit. a, b und d sowie des Abs. 2a KFG 1967 oder
2. ein Fahrzeug, das seinen gewöhnlichen Standort nach Art. 1 Z 4 der Richtlinie 72/166/EWG, ABl. Nr. L 103 vom 2. 5. 1972, S. 1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/14/EG, ABl. Nr. L 149 vom 11. 6. 2005, S. 14, in einem anderen EWR-Vertragsstaat hat und nach Art. 4 lit. b dieser Richtlinie nicht der Versicherungspflicht unterliegt, verursacht wurden.

(2) Der Fachverband hat Leistungen nach Abs. 1 so zu erbringen, als ob ihnen ein Schadenersatzanspruch des Verkehrsopfers und das Bestehen einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Rahmen der in den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen festgesetzten Versicherungspflicht zugrunde lägen. Der Fachverband kann gegen einen Entschädigungsanspruch nicht einwenden, dass ein Haftpflichtiger Ersatz zu leisten habe, oder dass ein Haftpflichtversicherer einzutreten habe, wenn dieser seine Deckungspflicht bestreitet.

(3) Der Geschädigte ist nach Abs. 1 nicht zu entschädigen, wenn das Fahrzeug als ortsgebundene Kraftquelle oder für ähnliche Zwecke verwendet wird.

### Geltende Fassung

§ 7. Steht einer Person, die Leistungen nach diesem Bundesgesetz einschließlich solcher nach § 6 erhalten hat, ein Schadenersatzanspruch gegen einen Dritten zu, so geht dieser Anspruch auf den Fachverband der Versicherungsunternehmen über, soweit dieser der anspruchsberechtigten Person den Schaden ersetzt hat. Soweit Entschädigung gemäß § 2 Abs. 1 Z 5 geleistet wird, sind Rückersatzansprüche gegen den Versicherungsnehmer und mitversicherte Personen, soweit sie Verbraucher im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 Konsumentenschutzgesetz, BGBl. Nr. 140/1979, sind, auf je 2 200 Euro beschränkt.

§ 7a. (1) Der Fachverband der Versicherungsunternehmen erwirbt, sobald er dem Geschädigten eine Leistung gemäß § 2b erbracht hat, einen Anspruch auf Erstattung dieser Leistung durch die Entschädigungsstelle im Staat der Niederlassung (Sitz oder Zweigniederlassung) des Versicherungsunternehmens, bei der der Versicherungsvertrag abgeschlossen worden ist.

(2) Der Fachverband der Versicherungsunternehmen ist den Entschädigungsstellen in anderen Vertragsstaaten, die eine Leistung nach Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie 2000/26/EG erbracht haben, nach Maßgabe der Rechtsvorschriften dieses Vertragsstaates zur Erstattung dieser Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsvertrag beim Sitz eines inländischen Versicherungsunternehmens oder einer im Inland gelegenen Zweigniederlassung eines ausländischen Versicherungsunternehmens abgeschlossen worden ist. Durch diese Erstattung geht der Anspruch des Geschädigten gegen den Schädiger und den Haftpflichtversicherer auf den Fachverband der Versicherungsunternehmen über.

(3) Der Fachverband der Versicherungsunternehmen als Entschädigungsstel-

### Vorgeschlagene Fassung

§ 7. (1) Der Fachverband hat Entschädigung für Personenschäden zu leisten, die durch die bestimmungsgemäße Verwendung eines Sicherheitsgurts oder Sturzhelms verursacht wurden, soweit der Schaden ohne Verwendung des Sicherheitsgurts oder Sturzhelms wahrscheinlich nicht oder wahrscheinlich nicht in dieser Schwere eingetreten wäre.

- (2) Der Geschädigte ist jedoch nicht nach Abs. 1 zu entschädigen, wenn ihm
1. Schadenersatzansprüche nach den §§ 1293 ff. ABGB, nach dem EKHG oder nach vergleichbaren Haftpflichtbestimmungen zustehen, die durch eine Haftpflichtversicherung gedeckt sind oder die unverzüglich, spätestens nach Mahnung erfüllt werden, oder
  2. Ansprüche gegen einen Sozialversicherungsträger auf Leistungen, die denselben Schaden ausgleichen sollen, oder ähnliche Versorgungsansprüche zustehen.
- (3) Überdies ist der Geschädigte nicht nach Abs. 1 zu entschädigen, wenn er
1. den Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeiführte, etwa indem er das Fahrzeug in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand lenkte, oder
  2. das Fahrzeug benützte oder mit ihm befördert wurde, obwohl er wusste, dass dies gegen den Willen des Halters geschah.

**Geltende Fassung**

le erwirbt, sobald er dem Geschädigten eine Leistung gemäß § 2c erbracht hat, einen Anspruch auf Erstattung dieser Leistung durch

1. die Einrichtung gemäß Art. 1 Abs. 4 der Richtlinie 84/5/EWG (ABl. Nr. L 8 vom 11. Jänner 1984, S 17) in dem Vertragsstaat, in dem das Fahrzeug, mit dem der Schaden verursacht wurde, seinen gewöhnlichen Standort hat, im Fall des § 2 Abs. 1 Z 1,
2. die Einrichtung gemäß Art. 1 Abs. 4 der Richtlinie 84/5/EWG in dem Vertragsstaat, in dem das Schadenereignis eingetreten ist, wenn der Schaden im Fall des § 2 Abs. 1 Z 2 durch ein Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort in einem Vertragsstaat oder im Fall des § 2 Abs. 1 Z 1 oder 2 durch ein Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort außerhalb der Vertragsstaaten verursacht wurde.

(4) Der Fachverband der Versicherungsunternehmen ist den Entschädigungsstellen in anderen Vertragsstaaten, die eine Leistung nach Art. 7 der Richtlinie 2000/26/EG erbracht haben, nach Maßgabe der Rechtsvorschriften dieses Vertragsstaates zur Erstattung dieser Leistung verpflichtet, wenn das Fahrzeug, mit dem der Schaden verursacht wurde, im Inland zugelassen ist oder das Schadenereignis im Inland eingetreten ist. Durch diese Erstattung geht der Anspruch des Geschädigten gegen den Schädiger und den Haftpflichtversicherer auf den Fachverband der Versicherungsunternehmen über.

(5) Auf Erstattungsleistungen gemäß Abs. 2 und 4 ist § 1 Abs. 4 anzuwenden.

**§ 8.** Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich des § 6 Abs. 2 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Bundesminister für Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

**Vorgeschlagene Fassung**

**§ 8.** (1) Der Fachverband hat im Umfang der Leistungspflicht des Haftpflichtversicherers an dessen Stelle als Entschädigungsstelle Entschädigung für Personen- und Sachschäden zu leisten, die einer Person mit inländischem Wohnsitz (Sitz) in einem anderen Staat, dessen nationales Versicherungsbüro (Art. 1 Z 3 der Richtlinie 72/166/EWG) dem System der Grünen Karte beigetreten ist, mit einem Fahrzeug zugefügt wurden, das seinen gewöhnlichen Standort in einem anderen EWR-Vertragsstaat hat und das bei einem Haftpflichtversicherer versichert ist, der in einem anderen EWR-Vertragsstaat mit Sitz oder Zweigniederlassung niedergelassen ist.

(2) Entschädigung nach Abs. 1 ist dann zu leisten, wenn

1. der Haftpflichtversicherer oder sein Schadenregulierungsbeauftragter nicht seiner Verpflichtung nachkommt, innerhalb von drei Monaten nach der Geltendmachung des Entschädigungsanspruchs begründet auf die im

**Geltende Fassung**

§ 9. (1) § 1 Abs. 1 und 4, § 2, § 3 und § 4 Abs. 1 Z 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 94/1993 und die Aufhebung des § 5 durch dieses Bundesgesetz treten zu demselben Zeitpunkt in Kraft wie das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum.

(2) Auf Unfälle, die sich vor dem Inkrafttreten ereignet haben, ist dieses Bundesgesetz ohne die Änderungen durch das im Abs. 1 genannte Bundesgesetz anzuwenden.

(3) § 2 Abs. 1 und 5 und § 7 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 651/1994 treten mit 1. September 1994 in Kraft.

(4) § 2 Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 6/1997 tritt mit 1. Jänner 1997 in Kraft.

(5) Die §§ 2, 7 und 9 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 98/2001 treten mit 1. Jänner 2002 in Kraft. Die §§ 2 und 7 sind in dieser Fassung auf Unfälle, die sich vor diesem Tag ereignet haben, nicht anzuwenden.

**Vorgeschlagene Fassung**

Begehren enthaltenen Darlegungen zu antworten (Art. 6 Abs. 1 zweiter Unterabsatz lit. a der Richtlinie 2000/26/EG ABl. Nr. L 181 vom 20. 7. 2000, S. 65),

2. der Haftpflichtversicherer für das Inland keinen solchen Schadenregulierungsbeauftragten bestellt hat und der Geschädigte seinen Anspruch nicht unmittelbar gegen den Versicherer geltend gemacht hat.

(3) Der Geschädigte hat seinen Anspruch im Fall des Abs. 2 Z 1 innerhalb von vier Wochen nach Ablauf der dreimonatigen Frist, im Fall des Abs. 2 Z 2 aber innerhalb von vier Wochen ab dem Zeitpunkt geltend zu machen, in dem er davon Kenntnis erlangte oder hätte erlangen müssen, dass kein Schadenregulierungsbeauftragter bestellt ist.

(4) Der Geschädigte ist nicht nach Abs. 1 zu entschädigen, wenn er gegen den Schädiger oder dessen Haftpflichtversicherer gerichtliche Schritte eingeleitet hat. Die Pflicht zur Entschädigung erlischt, wenn der Haftpflichtversicherer oder der Schadenregulierungsbeauftragte der in Abs. 2 Z 1 genannten Verpflichtung nachkommt.

(5) Der Geschädigte kann gegenüber dem Fachverband gerichtlich nur geltend machen, dass die Voraussetzungen für die Entschädigung nach den Abs. 1 bis 4 vorliegen und die Entschädigungspflicht noch nicht erloschen ist.

§ 9. Der Fachverband als Entschädigungsstelle hat Personen mit inländischem Wohnsitz (Sitz) in den in § 4 Abs. 1 Z 1 und 2 angeführten Fällen nach Maßgabe und im Umfang dieser Entschädigungspflicht Leistungen zu erbringen, wenn der Schaden in einem anderen EWR-Vertragsstaat verursacht wurde.

**Geltende Fassung**

(6) § 1 Abs. 3a, § 2b, § 2c, § 3 Abs. 1, § 5 und § 7a in der Fassung von Art. V des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 11/2002 treten mit 19. Jänner 2003 in Kraft. Sie sind auf Schadenfälle anzuwenden, die nach dem 18. Jänner 2003 eintreten.

(7) Der Fachverband der Versicherungsunternehmen ist berechtigt, von dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 11/2002 folgenden Tag an mit den Einrichtungen anderer Vertragsstaaten, die nach Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie 2000/26/EG als Entschädigungsstellen geschaffen oder anerkannt sind, Vereinbarungen über die Aufgaben und Pflichten der Entschädigungsstellen sowie über das Verfahren zur Erstattung der Entschädigungsleistungen zu treffen.

**Vorgeschlagene Fassung**

**§ 10.** (1) Anspruchsberechtigte Personen sind verpflichtet,

1. Personenschäden ohne unnötigen Aufschub der nächsten Polizeidienststelle zu melden,
2. nach Möglichkeit zur Feststellung des Sachverhalts beizutragen und
3. die zur Vermeidung oder Minderung des Schadens notwendigen Maßnahmen zu treffen.

(2) Verletzt der Geschädigte die ihm nach Abs. 1 auferlegten Pflichten vorsätzlich, so verliert er den Anspruch auf Entschädigung. Bei grob fahrlässiger Verletzung bleibt der Anspruch nur insoweit bestehen, als der Umfang des Schadens auch bei gehöriger Erfüllung dieser Pflichten nicht geringer gewesen wäre.

**§ 11.** (1) Der Fachverband als Entschädigungsstelle hat innerhalb von zwei Monaten nach Geltendmachung eines Anspruchs nach § 8 Maßnahmen zur Feststellung seiner Entschädigungsverpflichtung zu treffen.

(2) Der Fachverband hat die Geltendmachung eines solchen Anspruchs unverzüglich dem Haftpflichtversicherer oder dem Schadenregulierungsbeauftragten, der in § 8 Abs. 2 Z 1 genannte Verpflichtung nicht rechtzeitig nachgekommen ist, der Entschädigungsstelle im Staat der Niederlassung (Sitz oder Zweigniederlassung) des Haftpflichtversicherers, bei dem der Versicherungsvertrag abgeschlossen wurde, sowie dem Schädiger mitzuteilen.

(3) Der Fachverband hat der Finanzmarktaufsichtsbehörde jährlich über die Anzahl der gegen ihn geltend gemachten Ansprüche, aufgeschlüsselt nach den in den §§ 4 bis 9 angeführten Entschädigungsfällen, und über die von ihm geleisteten Entschädigungen zu berichten.

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

§ 12. Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdiensts haben den Geschädigten bei ihren Ermittlungen auf die Möglichkeit zur Geltendmachung von Ansprüchen nach diesem Bundesgesetz hinzuweisen.

§ 13. Steht einem Geschädigten, der Leistungen nach diesem Bundesgesetz erhalten hat, ein Schadenersatzanspruch gegen einen Dritten zu, so geht dieser Anspruch auf den Fachverband insoweit über, als er dem Geschädigten eine Leistung erbracht hat. Soweit der Fachverband Entschädigungsleistungen nach § 4 Abs. 1 Z 5 erbracht hat, sind Rückersatzansprüche gegen den Versicherungsnehmer und mitversicherte Personen, die Verbraucher im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 2 KSchG sind, auf je 2 200 Euro beschränkt.

§ 14. Der Fachverband hat gegen die Unternehmen, die das Haftpflichtrisiko für im Inland zugelassene Fahrzeuge versichern, Anspruch auf Ersatz der von ihm nach diesem Bundesgesetz erbrachten oder erstatteten Leistungen einschließlich eines angemessenen Verwaltungsaufwands. Die dem Fachverband aufgrund dieses Bundesgesetzes erstatteten Leistungen sind bei der Berechnung des Ersatzanspruchs abzuziehen. Die Haftpflichtversicherer haben zu diesem Ersatz in demjenigen Verhältnis beizutragen, in dem ihr Prämienaufkommen aus der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für im Inland zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge zum gesamten Prämienaufkommen aller Versicherer aus dieser Versicherung steht.

§ 15. (1) Soweit der Fachverband eine Entschädigung nach § 6 Abs. 1 Z 2 geleistet hat, hat er Anspruch auf Erstattung dieser Leistung durch die entschädigungspflichtige Einrichtung in dem EWR-Vertragsstaat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

(2) Wurde durch ein Fahrzeug im Sinn des § 6 Abs. 1 Z 1 in einem anderen EWR-Vertragsstaat ein Schaden verursacht, den die dort entschädigungspflichtige Einrichtung ersetzt hat, so hat der Fachverband nach Maßgabe der Rechtsvorschriften dieses Vertragsstaats der Einrichtung diese Ersatzleistung zu erstatten. Mit der Leistung der Erstattung geht der Anspruch des Geschädigten gegen den Schädiger auf den Fachverband über.

§ 16. (1) Soweit der Fachverband eine Entschädigung nach § 8 geleistet hat, hat er Anspruch auf Erstattung dieser Leistung durch die Entschädigungsstelle im Staat der Niederlassung (Sitz oder Zweigniederlassung) des Haftpflichtversicherers, bei dem der Versicherungsvertrag abgeschlossen wurde.

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

(2) Der Fachverband hat der Entschädigungsstelle eines anderen EWR-Vertragsstaats, die eine Leistung nach Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie 2000/26/EG erbracht hat, nach Maßgabe der Rechtsvorschriften dieses EWR-Vertragsstaats diese Leistung zu erstatten, wenn der Versicherungsvertrag bei einem inländischen Haftpflichtversicherer oder einer im Inland gelegenen Zweigniederlassung eines ausländischen Haftpflichtversicherers abgeschlossen wurde. Mit der Leistung der Erstattung geht der Anspruch des Geschädigten gegen den Schädiger und dessen Haftpflichtversicherer auf den Fachverband über.

(3) Soweit der Fachverband eine Entschädigung nach § 9 geleistet hat, hat er Anspruch auf Erstattung dieser Leistung durch

1. die Entschädigungsstelle in dem EWR-Vertragsstaat, in dem das Fahrzeug, mit dem der Schaden verursacht wurde, seinen gewöhnlichen Standort hat, im Fall des § 4 Abs. 1 Z 1,
2. die Entschädigungsstelle in dem EWR-Vertragsstaat, in dem das Schadensereignis eintrat, wenn der Schaden im Fall des § 4 Abs. 1 Z 2 durch ein Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort in einem EWR-Vertragsstaat oder im Fall des § 4 Abs. 1 Z 1 oder 2 durch ein Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort außerhalb der EWR-Vertragsstaaten verursacht wurde.

(4) Der Fachverband hat der Entschädigungsstelle in einem anderen EWR-Vertragsstaat, die eine Leistung nach Art. 7 der Richtlinie 2000/26/EG erbracht hat, nach Maßgabe der Rechtsvorschriften dieses EWR-Vertragsstaats diese Leistung zu erstatten, wenn das Fahrzeug, mit dem der Schaden verursacht wurde, im Inland zugelassen ist oder das Schadensereignis im Inland eintrat. Mit der Leistung der Erstattung geht der Anspruch des Geschädigten gegen den Schädiger und dessen Haftpflichtversicherer auf den Fachverband über.

(5) Auf Erstattungsleistungen nach den Abs. 2 und 4 ist § 14 anzuwenden.

**§ 17.** (1) Soweit in diesem Bundesgesetz auf andere Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

(2) Soweit in anderen Bundesgesetzen und Verordnungen auf Bestimmungen verwiesen wird, die durch dieses Bundesgesetz geändert oder aufgehoben werden, erhält die Verweisung ihren Inhalt aus den entsprechenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

**§ 18.** Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind hinsichtlich des § 11 Abs. 3 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 12 der Bundesminister

## Geltende Fassung

### § 1. (1) ...

(2) Für die Haftpflichtversicherung von Fahrzeugen, die nicht unter Abs. 1 fallen, gilt dieses Bundesgesetz mit Ausnahme der §§ 14 bis 17, 19 bis 21 und 25 insoweit, als der Versicherungsvertrag zum Nachweis einer Haftung gemäß § 62 Abs. 2 KFG 1967 abgeschlossen wurde.

(3) Auf die Haftpflichtversicherung von Fahrzeugen, die unter § 59 Abs. 2 KFG 1967 fallen, sind die §§ 9 und 18 bis 25 nicht anzuwenden.

### § 9. (1) ...

(2) Vorbehaltlich des Abs. 4 ist die gesetzliche Versicherungssumme eine Pauschalversicherungssumme, die Personenschäden, Sachschäden und bloße Vermögensschäden umfaßt. Innerhalb der Pauschalversicherungssumme beträgt die gesetzliche Versicherungssumme für bloße Vermögensschäden 30 000 Euro.

(3) Die Pauschalversicherungssumme beträgt

1. für Omnibusse mit nicht mehr als 19 Plätzen (Sitz- und Stehplätzen) außer dem Lenkerplatz sowie Lastkraftwagen mit mehr als acht, jedoch nicht mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz 6 000 000 Euro,
2. für Omnibusse und Lastkraftwagen mit mehr als 19 Plätzen für je weitere angefangene fünf Plätze zusätzlich 1 500 000 Euro,
3. für Omnibusanhänger mit nicht mehr als zehn Plätzen 3 000 000 Euro und für je weitere angefangene fünf Plätze zusätzlich 1 500 000 Euro,
4. für alle anderen Fahrzeuge 3 000 000 Euro.

## Vorgeschlagene Fassung

für Inneres und im Übrigen der Bundesminister für Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

§ 19. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Juli 2007 in Kraft. Es ist auf Schadensfälle anzuwenden, die sich nach dem 30. Juni 2007 ereignet haben.

(2) Mit dem In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes tritt das Bundesgesetz über den erweiterten Schutz der Verkehrsoffer, BGBl. Nr. 322/1977, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 33/2003, außer Kraft. Es ist auf Schadensfälle, die sich vor dem 1. Juli 2007 ereignet haben, weiterhin anzuwenden.

## Artikel II

### Änderung des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994

### § 1. (1) ...

(2) Für die Haftpflichtversicherung von Fahrzeugen, die nicht unter Abs. 1 fallen, gilt dieses Bundesgesetz mit Ausnahme der §§ 14 bis 17, 19 bis 21 und 25 insoweit, als der Versicherungsvertrag zum Nachweis einer Haftung gemäß § 62 Abs. 1 KFG 1967 abgeschlossen wurde.

(3) entfällt

### § 9. (1) ...

(2) Vorbehaltlich der Abs. 5 und 6 ist die gesetzliche Versicherungssumme eine Pauschalversicherungssumme, die Personenschäden und Sachschäden umfaßt.

(3) Die Pauschalversicherungssumme beträgt

1. für Omnibusse mit nicht mehr als 19 Plätzen (Sitz- und Stehplätzen) außer dem Lenkerplatz sowie Lastkraftwagen mit mehr als acht, jedoch nicht mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz 12 000 000 Euro,
2. für Omnibusse und Lastkraftwagen mit mehr als 19 Plätzen für je weitere angefangene fünf Plätze zusätzlich 3 000 000 Euro,
3. für Omnibusanhänger mit nicht mehr als zehn Plätzen 6 000 000 Euro und für je weitere angefangene fünf Plätze zusätzlich 3 000 000 Euro,
4. für alle anderen Fahrzeuge 6 000 000 Euro.

**Geltende Fassung**

(4) Für Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, BGBl. I Nr. 145/1998, angeführten Vorschriften befördert werden und die gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen sind, beträgt die gesetzliche Versicherungssumme

1. für die Tötung oder Verletzung einer Person 3 000 000 Euro,
2. für die Tötung oder Verletzung mehrerer Personen 6 000 000 Euro,
3. für Sachschäden insgesamt 6 000 000 Euro,
4. für bloße Vermögensschäden 30 000 Euro.

**§ 14b. (1) ...**

(2) Prämien erhöhungen auf Grund von vertraglichen Prämienanpassungsklauseln können rechtswirksam nicht in kürzeren als einjährigen Abständen vorgenommen werden.

(3) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

(4) Innerhalb der Pauschalversicherungssumme sind jedenfalls

1. alle Personenschäden
  - a) bei Omnibussen mit nicht mehr als 19 Plätzen (Sitz- und Stehplätzen) außer dem Lenkerplatz sowie Lastkraftwagen mit mehr als acht, jedoch nicht mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz bis zu 11 000 000 Euro,
  - b) bei Omnibussen und Lastkraftwagen mit mehr als 19 Plätzen für je weitere angefangene fünf Plätze bis zu 3 000 000 Euro,
  - c) bei Omnibusanhängern mit nicht mehr als zehn Plätzen bis zu 5 000 000 Euro und für je weitere angefangene fünf Plätze zusätzlich bis zu 3 000 000 Euro,
  - d) bei allen anderen Fahrzeugen bis zu 5 000 000 Euro,
2. alle Sachschäden bis zu 1 000 000 Euro

voll zu decken.

(5) Zusätzlich zur Pauschalversicherungssumme beträgt die gesetzliche Versicherungssumme für bloße Vermögensschäden 60 000 Euro.

(6) Für Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, BGBl. I Nr. 145/1998, angeführten Vorschriften befördert werden und die gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen sind, beträgt die gesetzliche Versicherungssumme

1. für die Tötung oder Verletzung einer Person 6 000 000 Euro,
2. für die Tötung oder Verletzung mehrerer Personen 12 000 000 Euro,
3. für Sachschäden insgesamt 12 000 000 Euro,
4. für bloße Vermögensschäden 60 000 Euro.

**§ 14b. (1) ...**

(2) Prämien erhöhungen aufgrund von vertraglichen Prämienanpassungsklauseln können rechtswirksam frühestens nach einem Jahr ab Versicherungsbeginn und in der Folge nicht in kürzeren als einjährigen Abständen vorgenommen werden.

(3) ...

**Geltende Fassung**

**§ 16.** Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer bei Beendigung des Versicherungsvertrags auf Verlangen eine Bescheinigung darüber auszustellen, wann der Versicherungsvertrag begonnen und geendet hat und wann Versicherungsfälle eingetreten sind, für die er eine Entschädigungsleistung zu seinen Lasten erbracht oder eine Rückstellung gebildet hat. Leistungen ausschließlich auf Grund eines Teilungsabkommens von Versicherern untereinander oder zwischen Versicherern und Sozialversicherungsträgern sind dabei nicht zu berücksichtigen. Das Gleiche gilt für Leistungen, die der Versicherungsnehmer dem Versicherer erstattet hat.

**§ 18.** (1) Die Versicherungsbedingungen sind der FMA in mindestens zehnfacher Ausfertigung mitzuteilen. Hiezu gehören alle Regelungen, die sich nicht auf die bloße Festsetzung von Prämienbeträgen, Prämienätzen oder Schadenersatzbeiträgen beschränken. Die Versicherungsbedingungen dürfen erst nach Ablauf von drei Monaten, nachdem sie der FMA mitgeteilt worden sind, verwendet werden.

(2) bis (4) ...

**§ 21.** (1) ...

(2) Die Rechtswirksamkeit des Verzichts gemäß Abs. 1 wird nicht dadurch gehindert, daß der Verzicht sich nicht auf Ansprüche körperbehinderter Lenker von Ausgleichskraftfahrzeugen oder von Personen- oder Kombinationskraftwagen erstreckt, die entsprechend einer Auflage in einer gemäß § 65 Abs. 2 KFG 1967 wegen eines Gebrechens im Sinne des § 35 Abs. 1 lit. c oder e der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399 (KDV 1967), bedingt erteilten Lenkerberechtigung umgebaut worden sind.

(3) und (4)...

**§ 29a.** (1) bis (4) ...

**§ 31a.** (1) bis (3) ...

(4) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

**§ 16.** Der Versicherer hat dem Versicherungsnehmer auf dessen Antrag jederzeit innerhalb von zwei Wochen eine Bescheinigung über die innerhalb der letzten fünf Jahre der Vertragslaufzeit gedeckten Ansprüche von Geschädigten oder die Schadenfreiheit in diesem Zeitraum auszustellen. Diese Bescheinigung ist dem Versicherungsnehmer innerhalb von zwei Wochen nach Antragstellung zu übermitteln.

**§ 18.** (1) Die Versicherungsbedingungen sind der FMA mitzuteilen. Hiezu gehören alle Regelungen, die sich nicht auf die bloße Festsetzung von Prämienbeträgen, Prämienätzen oder Schadenersatzbeiträgen beschränken. Die Versicherungsbedingungen dürfen erst nach Ablauf von drei Monaten, nachdem sie der FMA mitgeteilt worden sind, verwendet werden.

(2) bis (4) ...

**§ 21.** (1) ...

(2) Die Rechtswirksamkeit des Verzichts gemäß Abs. 1 wird nicht dadurch gehindert, dass der Verzicht sich nicht auf Ansprüche körperbehinderter Lenker von Ausgleichskraftfahrzeugen oder von Personen- oder Kombinationskraftwagen erstreckt, die entsprechend einer Auflage oder Beschränkung in einer gemäß § 5 Abs. 5 Führerscheingesetz (FSG) wegen einer Behinderung im Sinne des § 6 Abs. 1 Z 3 oder 5 Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV), eingeschränkt erteilten Lenkerberechtigung umgebaut worden sind.

(3) und (4)...

**§ 29a.** (1) bis (4) ...

(5) Die Abs. 1 bis 4 gelten auch für die Leistungsverpflichtungen des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs gegenüber geschädigten Dritten auf Grund des Übereinkommens zwischen den nationalen Versicherungsbüros der Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums und anderen assoziierten Staaten vom 30. Mai 2002 (ABl. Nr. L 192 vom 31.7.2003, S. 23).

**§ 31a.** (1) bis (3) ...

(4) ...

**Geltende Fassung**

1. ...
2. ...
3. ...
4. Namen und Anschrift der Gebietskörperschaft oder des Unternehmens, die das Fahrzeug besitzen, und, wenn eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen wurde, das Versicherungsunternehmen bei Fahrzeugen, die gemäß § 59 Abs. 2 KFG 1967 von der Versicherungspflicht ausgenommen sind.

(5) bis (7) ...

**§ 31b.** (1) ...

1. ...
2. ...
3. die Nummer einer Grünen Karte, die für ein Fahrzeug, auf das das Multilaterale Garantieabkommen zwischen den Nationalen Versicherungsbüros vom 15. März 1991 (ABl. Nr. L 177 vom 5. Juli 1991, S 27) nicht anzuwenden ist, ausgestellt wurde,
4. Namen und Anschrift des für den Staat, in dem der Geschädigte seinen Wohnsitz oder Sitz hat, nach Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2000/26/EG (ABl. Nr. L 181 vom 20. Juli 2000, S 65) bestellten Schadenregulierungsbeauftragten,
5. Namen und Anschrift der Einrichtung oder Stelle, die dem Geschädigten den Schaden zu ersetzen hat, wenn das Fahrzeug von der Versicherungspflicht ausgenommen ist und nicht das nationale Versicherungsbüro im Staat des Wohnsitzes oder Sitzes des Geschädigten den Schaden ersetzt,
6. Namen und Anschrift des Fahrzeugeigentümers, des gewöhnlichen Fahrers oder des Halters, wenn der Geschädigte ein berechtigtes Interesse an dieser Auskunft glaubhaft macht.

(2) bis (4) ...

**§ 37a.** (1) bis (7) ...**Vorgeschlagene Fassung**

1. ...
2. ...
3. ...
4. bei Fahrzeugen, die gemäß § 59 Abs. 2 KFG 1967 von der Versicherungspflicht ausgenommen sind,
  - a) Namen und Anschrift der Gebietskörperschaft oder des Unternehmens, die das Fahrzeug besitzen, und deren Eintrittspflicht für mit diesen Fahrzeugen verursachte Schäden oder
  - b) wenn eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen wurde, Namen und Anschrift des Versicherungsunternehmens sowie des gemäß § 12a VAG für den Staat, in dem der Geschädigte seinen Wohnsitz oder Sitz hat, bestellten Schadenregulierungsbeauftragten.

(5) bis (7) ...

**§ 31b.** (1) ...

1. ...
2. ...
3. (alt) entfällt. Ziffern 4 bis 6 erhalten die Bezeichnung 3 bis 5
4. (neue Bezeichnung Ziffer 3)
5. (neue Bezeichnung Ziffer 4)
6. (neue Bezeichnung Ziffer 5)

(2) bis (4) ...

**§ 37a.** (1) bis (7) ...

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

(8) § 1 Abs. 2, § 9 Abs. 2 bis 6, § 14b Abs. 2, § 16, § 18 Abs. 1, § 21 Abs. 2, § 29a Abs. 5, § 31a Abs. 4 und § 31b Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2007 treten mit 1. Juli 2007 in Kraft. § 1 Abs. 3 tritt gleichzeitig außer Kraft. Bestehende Versicherungsverträge sind mit diesem Zeitpunkt an § 9 Abs. 2 bis 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2007 anzupassen. § 29a Abs. 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2007 ist auf Schadenfälle anzuwenden, die nach dem 30. Juni 2007 eintreten.

### Artikel III

#### Änderung des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes

**§ 15.** (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung für Tötung und Verletzung von Menschen ist der Höhe nach mit

1. einem Kapitalsbetrag von 800 000 Euro oder
2. einem jährlichen Rentenbetrag von 48 000 Euro für den einzelnen Verletzten begrenzt.

(2) ...

(3) Im Falle der Tötung oder der Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis haftet der Halter eines Kraftfahrzeugs insgesamt nur bis zu den im folgenden genannten Höchstbeträgen. Hierbei bleiben hinsichtlich der einzelnen Verletzten die in Abs. 1 genannten Höchstbeträge unberührt. Übersteigen die mehreren Menschen zu leistenden Ersätze die nachstehenden Höchstbeträge, so verringern sich die einzelnen Ersätze in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht. Die Gesamthöchstbeträge sind:

1. für den Halter eines jeden Kraftfahrzeugs 2 400 000 Euro;
2. für den Halter eines Omnibusses mit nicht mehr als 19 Plätzen (Sitz- und Stehplätzen) außer dem Lenkerplatz sowie für den Halter eines Lastkraftwagens mit mehr als acht, jedoch nicht mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz überdies 2 400 000 Euro bezüglich der beförderten Menschen, für den Halter eines Omnibusses und den Halter eines Lastkraftwagens mit mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz für je weitere angefangene fünf Plätze überdies je 1 200 000 Euro bezüglich der beförderten Menschen;
3. für den Halter eines Kraftfahrzeugs, mit dem gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, BGBl. I

**§ 15.** (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung für Tötung und Verletzung von Menschen ist der Höhe nach mit

1. einem Kapitalsbetrag von 1 600 000 Euro oder
2. einem jährlichen Rentenbetrag von 100 000 Euro für den einzelnen Verletzten begrenzt.

(2) ...

(3) Im Falle der Tötung oder der Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis haftet der Halter eines Kraftfahrzeugs insgesamt nur bis zu den im folgenden genannten Höchstbeträgen. Hierbei bleiben hinsichtlich der einzelnen Verletzten die in Abs. 1 genannten Höchstbeträge unberührt. Übersteigen die mehreren Menschen zu leistenden Ersätze die nachstehenden Höchstbeträge, so verringern sich die einzelnen Ersätze in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht. Die Gesamthöchstbeträge sind:

1. für den Halter eines jeden Kraftfahrzeugs 5 000 000 Euro;
2. für den Halter eines Omnibusses mit nicht mehr als 19 Plätzen (Sitz- und Stehplätzen) außer dem Lenkerplatz sowie für den Halter eines Lastkraftwagens mit mehr als acht, jedoch nicht mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz überdies 6 000 000 Euro bezüglich der beförderten Menschen, für den Halter eines Omnibusses und den Halter eines Lastkraftwagens mit mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz für je weitere angefangene fünf Plätze überdies je 3 000 000 Euro bezüglich der beförderten Menschen;
3. für den Halter eines Kraftfahrzeugs, mit dem gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, BGBl. I

**Geltende Fassung**

Nr. 145/1998, in der jeweils geltenden Fassung angeführten Vorschriften befördert werden und das gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen ist, überdies 3 600 000 Euro für Schäden infolge der gefährlichen Beschaffenheit des Gutes.

**§ 16.** (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung für Schäden an Sachen ist, selbst wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, der Höhe nach mit folgenden Beträgen begrenzt:

1. für den Halter eines jeden Kraftfahrzeugs oder den Betriebsunternehmer einer Eisenbahn (§ 2) bei einem Unfall aus dem Betrieb des Kraftfahrzeugs oder der Eisenbahn mit 400 000 Euro;
2. für den Halter eines Kraftfahrzeugs, mit dem gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, BGBl. I Nr. 145/1998, in der jeweils geltenden Fassung angeführten Vorschriften befördert werden und das gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen ist, überdies mit 3 600 000 Euro für Schäden infolge der gefährlichen Beschaffenheit des Gutes.

(2) und (3) ...

**§ 21.** (1) bis (3) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

Nr. 145/1998, in der jeweils geltenden Fassung angeführten Vorschriften befördert werden und das gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen ist, überdies 7 000 000 Euro für Schäden infolge der gefährlichen Beschaffenheit des Gutes.

**§ 16.** (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung für Schäden an Sachen ist, selbst wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, der Höhe nach mit folgenden Beträgen begrenzt:

1. für den Halter eines jeden Kraftfahrzeugs oder den Betriebsunternehmer einer Eisenbahn (§ 2) bei einem Unfall aus dem Betrieb des Kraftfahrzeugs oder der Eisenbahn mit 1 000 000 Euro;
2. für den Halter eines Kraftfahrzeugs, mit dem gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, BGBl. I Nr. 145/1998, in der jeweils geltenden Fassung angeführten Vorschriften befördert werden und das gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen ist, überdies mit 11 000 000 Euro für Schäden infolge der gefährlichen Beschaffenheit des Gutes.

(2) und (3) ...

**§ 21.** (1) bis (3) ...

(4) Die §§ 15 und 16 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2007 treten mit 1. Juli 2007 in Kraft. Die geänderten Bestimmungen sind auf Unfälle anzuwenden, die sich nach dem 30. Juni 2007 ereignet haben.

**Artikel IV****Änderung des Gaswirtschaftsgesetzes**

**§ 35.** (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung ist hinsichtlich jedes schädigenden Vorgangs in folgender Weise begrenzt:

1. hinsichtlich der Tötung oder der Verletzung von Menschen mit einem Kapitalsbetrag von 800 000 € oder mit einem Rentenbetrag von jährlich 48 000 € für den einzelnen Verletzten; diese Begrenzung gilt nicht für Heilungs- und Beerdigungskosten;
2. ...

(2) und (3) ...

**§ 78.** (1) bis (5) ...

**§ 35.** (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung ist hinsichtlich jedes schädigenden Vorgangs in folgender Weise begrenzt:

1. hinsichtlich der Tötung oder der Verletzung von Menschen mit einem Kapitalsbetrag von 1 600 000 € oder mit einem Rentenbetrag von jährlich 100 000 € für den einzelnen Verletzten; diese Begrenzung gilt nicht für Heilungs- und Beerdigungskosten;
2. ...

(2) und (3) ...

**§ 78.** (1) bis (5) ...

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

(6) § 35 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2007 tritt mit 1. Juli 2007 in Kraft. Die geänderten Bestimmungen sind nur auf Schadenereignisse anzuwenden, die sich nach dem 30. Juni 2007 ereignet haben. Bestehende Versicherungsverträge sind mit diesem Zeitpunkt an die geänderten Bestimmungen anzupassen.

### Artikel V

#### Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967

##### § 59. (1) ...

(2) Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern, der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen sowie Fahrzeuge von Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes sind von der im Abs. 1 angeführten Versicherungspflicht ausgenommen. Diese Fahrzeugbesitzer haben bei Schäden, für die ohne die eingeräumte Ausnahme eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu bestehen hätte, für Personen, die mit ihrem Willen beim Betriebe des Fahrzeuges tätig sind, in gleicher Weise und in gleichem Umfang einzutreten wie ein Haftpflichtversicherer bei Bestehen einer den Vorschriften des KHVG 1994 in der jeweils geltenden Fassung entsprechenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Diese Verpflichtung entfällt, insoweit die befreiten Fahrzeugbesitzer eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben.

§ 62. (1) Für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit ausländischem Kennzeichen muß, wenn sie im Inland auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet wer-

##### § 59. (1) ...

(2) Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern, der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen sowie Fahrzeuge von Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes sind von der im Abs. 1 angeführten Versicherungspflicht ausgenommen. Diese Fahrzeugbesitzer haben bei Schäden, für die ohne die eingeräumte Ausnahme eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu bestehen hätte, für Personen, die mit ihrem Willen beim Betriebe des Fahrzeuges tätig sind, in gleicher Weise und in gleichem Umfang einzutreten wie ein Haftpflichtversicherer bei Bestehen einer den Vorschriften des KHVG 1994 in der jeweils geltenden Fassung entsprechenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Diese Verpflichtung entfällt, wenn die befreiten Fahrzeugbesitzer eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat der Europäischen Kommission und den für das Kraftfahrwesen zuständigen obersten Behörden der anderen EWR-Vertragsstaaten mitzuteilen,

1. welche Arten von Fahrzeugen nicht der Versicherungspflicht gemäß Abs. 1 unterliegen,
2. welche Kategorien von Rechtsträgern gemäß Abs. 2 erster Satz von der Versicherungspflicht für die in ihrem Besitz befindlichen Fahrzeuge ausgenommen sind und welche Folgen sich daraus gemäß Abs. 2 zweiter und dritter Satz für den Ersatz von mit solchen Fahrzeugen verursachten Schäden ergeben.

§ 62. (1) Für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit ausländischem Kennzeichen, die nicht auf Grund des Art. 4 lit. b der Richtlinie 72/166/EWG (ABl. Nr. L 103

**Geltende Fassung**

den, die Haftung auf Grund einer internationalen Versicherungskarte oder auf Grund des Übereinkommens zwischen den nationalen Versicherungsbüros der Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums und anderen assoziierten Staaten vom 30. Mai 2002, ABl. Nr. L 192 vom 31. Juli 2003, S 23, bestehen. Dies gilt für Motorfahräder auch dann, wenn sie im Heimatstaat nicht als Kraftfahrzeuge gelten oder keine Kennzeichen führen müssen.

(2) Der Nachweis der im Abs. 1 angeführten Haftung ist beim Eintritt in das Bundesgebiet oder sonst im Bundesgebiet auf Verlangen den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht zu erbringen; § 61 Abs. 5 gilt sinngemäß. Wird weder dieser Nachweis erbracht noch eine Versicherung, auf die österreichisches Recht anzuwenden ist, abgeschlossen, so ist die Einbringung des Fahrzeuges in das Bundesgebiet zu verhindern.

(3) Der Nachweis (Abs. 2) ist jedoch nicht erforderlich bei Fahrzeugen, die in einem Staat, der Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, zugelassen sind, oder, wenn keine Zulassung vorgeschrieben ist, ihren gewöhnlichen Standort in einem solchen Staat haben. Dies gilt nicht für Fahrzeuge, auf die das in Abs. 1 genannte Übereinkommen nicht anzuwenden ist. Ferner ist der Nachweis (Abs. 2) bei Fahrzeugen, die aus einem anderen Staat der Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, in das Bundesgebiet eingebracht werden und in einem Staat, der nicht Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, zugelassen sind, oder, falls eine Zulassung nicht erforderlich ist, ihren gewöhnlichen Standort in einem solchen Staat haben, nur bei stichprobenartigen Kontrollen zu erbringen.

(4) (Anm.: Aufgehoben durch § 30 Z 9 BG, BGBl. Nr. 296/1987.)

(5) (Anm.: Aufgehoben durch § 30 Z 9 BG, BGBl. Nr. 296/1987.)

(6) (Anm.: Aufgehoben durch § 30 Z 9 BG, BGBl. Nr. 296/1987.)

(7) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat be-

**Vorgeschlagene Fassung**

vom 2.5.1972, S. 1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/14/EG, ABl. Nr. L 149 vom 11.6.2005, S. 14) von der Versicherungspflicht ausgenommen sind, muss, wenn sie im Inland auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, die Haftung des Fachverbands der Versicherungsunternehmen auf der Grundlage einer Grünen Karte oder auf der Grundlage einer unterstellten Versicherungsdeckung im Sinn des Übereinkommens zwischen den nationalen Versicherungsbüros der Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums und anderen assoziierten Staaten vom 30. Mai 2002 (ABl. Nr. L 192 vom 31.7.2003, S. 23) oder auf Grund eines beim Eintritt in das Bundesgebiet abgeschlossenen Versicherungsvertrages (Grenzversicherung) bestehen. Dies gilt auch für Motorfahräder, die in ihrem Herkunftsstaat nicht als Kraftfahrzeuge gelten oder keine Kennzeichen führen müssen.

(2) Besteht die Haftung gemäß Abs. 1 auf der Grundlage einer Grünen Karte, so ist diese beim Eintritt in das Bundesgebiet oder sonst im Bundesgebiet auf Verlangen den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht vorzuweisen; § 61 Abs. 5 gilt sinngemäß. Wird beim Eintritt in das Bundesgebiet für ein Fahrzeug, für das keine Haftung gemäß Abs. 1 auf der Grundlage einer unterstellten Versicherungsdeckung besteht, weder eine Grüne Karte vorgewiesen noch eine Grenzversicherung abgeschlossen, so ist die Einbringung des Fahrzeuges in das Bundesgebiet zu verhindern.

(3) Fahrzeuge, die aus einem anderen EWR-Vertragsstaat in das Bundesgebiet eingebracht werden, sind von der Verpflichtung zur Vorweisung einer Grünen Karte gemäß Abs. 2 ausgenommen. Abs. 2 zweiter Satz ist nicht anzuwenden. Diese Fahrzeuge können jedoch, wenn für sie keine Haftung gemäß Abs. 1 auf der Grundlage einer unterstellten Versicherungsdeckung besteht, einer nicht systematischen Überprüfung der Versicherung unter der Voraussetzung unterzogen werden, dass sie nicht diskriminierend ist und im Rahmen einer Kontrolle stattfindet, die sich nicht auf die Überprüfung der Versicherung beschränkt.

**Geltende Fassung**

stimmte Arten von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen von der im Abs. 2 angeführten Verpflichtung zu befreien, wenn der Nachweis der Haftung gemäß Abs. 1 für diese Fahrzeugarten durch eine allgemeine Erklärung eines zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in Österreich berechtigten Versicherers oder eines Verbandes solcher Versicherer erbracht ist.

(8) Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen sind bei Gegenseitigkeit von der im Abs. 1 angeführten Verpflichtung befreit, wenn sie einem ausländischen Staat, bei Bundesstaaten auch einem seiner Länder, gehören und hierüber eine Bescheinigung der Regierung ihres Staates, bei Ländern von Bundesstaaten der Bundesregierung, mitgeführt wird, in der auch die Stelle angegeben ist, der es obliegt, nach dem Recht des durchfahrenen Staates Schadenersatz zu leisten, und gegen welche vor den nach diesem Recht zuständigen Gerichten Klage erhoben werden kann. Diese Bescheinigung ist beim Eintritt in das Bundesgebiet und sonst im Bundesgebiet den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

§ 135. (1) bis (17) ...

§ 136. (1) ...

- a) ...
- b) ...
- c) des § 59 Abs. 1 und 2 und des § 62 Abs. 1, 7 und 8 mit den Bundesministern für Justiz und für Finanzen;
- d) bis n) ...

(1a) ...

(2) Mit der Vollziehung des § 45 Abs. 6 dritter Satz zweiter Halbsatz, des § 57 Abs. 6 zweiter Satz, des § 62 Abs. 2, ist der Bundesminister für Finanzen betraut; er hat bei der Vollziehung des § 62 Abs. 2 erster Satz mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Einvernehmen zu pflegen.

(3) bis (6) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

§ 135. (1) bis (17) ...

(18) § 59 Abs. 2 und 3 und § 62 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2007 treten mit 1. Juli 2007 in Kraft.

§ 136. (1) ...

- a) ...
- b) ...
- c) des § 59 und des § 62 Abs. 1 mit den Bundesministern für Justiz und für Finanzen;
- d) bis n) ...

(1a) ...

(2) Mit der Vollziehung des § 45 Abs. 6 dritter Satz zweiter Halbsatz und des § 57 Abs. 6 zweiter Satz ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

(3) bis (6) ...

**Geltende Fassung****Vorgeschlagene Fassung****Artikel VI****Änderung des Reichshaftpflichtgesetzes**

**§ 7a.** Der im § 1a bezeichnete Inhaber der Anlage und der im § 2 bezeichnete Unternehmer haften im Falle des § 7 Abs. 1 nur bis zu einer Jahresrente von 48 000 Euro.

**§ 7b.** (1) Im Falle des § 1a haftet der Inhaber der Anlage für Sachschaden nur bis zum Betrag von 400 000 Euro, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden.

(2) Sind auf Grund desselben Ereignisses an mehrere Personen Entschädigungen zu leisten, die insgesamt den Höchstbetrag von 400 000 Euro übersteigen, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht.

**§ 7a.** Der im § 1a bezeichnete Inhaber der Anlage und der im § 2 bezeichnete Unternehmer haften im Falle des § 7 Abs. 1 nur bis zu einer Jahresrente von 100 000 Euro.

**§ 7b.** (1) Im Falle des § 1a haftet der Inhaber der Anlage für Sachschaden nur bis zum Betrag von 1 000 000 Euro, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden.

(2) Sind auf Grund desselben Ereignisses an mehrere Personen Entschädigungen zu leisten, die insgesamt den Höchstbetrag von 1 000 000 Euro übersteigen, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht.

**§ 9d.** Die §§ 7a und 7b in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2007 treten mit 1. Juli 2007 in Kraft. Die geänderten Bestimmungen sind auf Schadensereignisse anzuwenden, die sich nach dem 30. Juni 2007 ereignet haben.

**Artikel VII****Änderung des Rohrleitungsgesetzes**

**§ 11.** (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung ist hinsichtlich jedes schädigen den Vorgangs in folgender Weise begrenzt:

1. hinsichtlich der Tötung oder der Verletzung von Menschen mit einem Kapitalsbetrag von 800 000 Euro oder mit einem Rentenbetrag von jährlich 48 000 Euro für den einzelnen Verletzten; im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis ist die Haftung mit dem Dreifachen dieser Beträge begrenzt;

2. ...

(2) und (3) ...

**§ 44.** (1) bis (1b) ...

**§ 11.** (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung ist hinsichtlich jedes schädigen den Vorgangs in folgender Weise begrenzt:

1. hinsichtlich der Tötung oder der Verletzung von Menschen mit einem Kapitalsbetrag von 1 600 000 Euro oder mit einem Rentenbetrag von jährlich 100 000 Euro für den einzelnen Verletzten; im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis ist die Haftung mit dem Dreifachen dieser Beträge begrenzt;

2. ...

(2) und (3) ...

**§ 44.** (1) bis (1b) ...

(1c) § 11 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2007 tritt mit 1. Juli 2007 in Kraft. Die geänderten Bestimmungen sind nur auf Schadenereignisse anzuwenden, die sich nach dem 30. Juni 2007 ereignet haben. Bestehende

**Geltende Fassung**

(2) bis (5) ...

**§ 12a.** (1) und (2) ...

(3) ...

1. ...

2. Er muss in dem Staat, für den er bestellt ist, seinen Wohnsitz oder Sitz haben.

3. ...

4. ...

(4) ...

**§ 16.** (1) bis (4) ...

(5) ...

1. ...

2. Er muss in dem Staat, in dem das Versicherungsunternehmen den Dienstleistungsverkehr ausübt, seinen Wohnsitz oder Sitz haben.

3. ...

4. ...

**§ 119i.** (1) bis (12) ...

**§ 2.** ...

1. ...

2. a) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

Versicherungsverträge sind mit diesem Zeitpunkt an die geänderten Bestimmungen anzupassen.

(2) bis (5) ...

**§ 12a.** (1) und (2) ...

(3) ...

1. ...

2. Er muss in dem Staat, für den er bestellt ist, seinen Wohnsitz oder Sitz oder eine Niederlassung haben.

3. ...

4. ...

(4) ...

**§ 16.** (1) bis (4) ...

(5) ...

1. ...

2. Er muss in dem Staat, in dem das Versicherungsunternehmen den Dienstleistungsverkehr ausübt, seinen Wohnsitz oder Sitz oder eine Niederlassung haben.

3. ...

4. ...

**§ 119i.** (1) bis (12) ...

(13) § 12a Abs. 3 und § 16 Abs. 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2007 treten mit 1. Juli 2007 in Kraft.

**Artikel IX****Änderung des Bundesgesetzes über internationales Versicherungsvertragsrecht für den Europäischen Wirtschaftsraum**

**§ 2.** ...

1. ...

2. a) ...

### **Geltende Fassung**

- aa) ...
  - bb) bei der Versicherung von Risiken mit Bezug auf zugelassene Fahrzeuge aller Art der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist;
  
  - cc) ...
  - 2. b) ...
    - aa) ...
    - bb) ...
- § 12. (1) und (2) ...

### **Vorgeschlagene Fassung**

- aa) ...
  - bb) bei der Versicherung von Risiken mit Bezug auf zugelassene Fahrzeuge aller Art der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist unabhängig davon gilt jedoch im Fall von Fahrzeugen, die von einem Mitgliedstaat in einen anderen eingeführt werden, während eines Zeitraums von höchstens 30 Tagen ab dem Zeitpunkt der Lieferung, Bereitstellung oder Versendung des Fahrzeuges an den Käufer das Risiko als im Bestimmungsstaat belegen;
  
  - cc) ...
  - 2. b) ...
    - aa) ...
    - bb) ...
- § 12. (1) und (2) ...
- (3) § 2 Z 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2007 tritt mit 1. Juli 2007 in Kraft.