



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
**OBERSTER GERICHTSHOF**  
DIE PRÄSIDENTIN

509 Präs 47/23t

**Stellungnahme des Obersten Gerichtshofs zum Entwurf eines Bundesgesetzes,  
mit dem das Verkehrsoffer-Entschädigungsgesetz, das Kraftfahrzeug-  
Haftpflichtversicherungsgesetz 1994, das Kraftfahrzeuggesetz 1967, das  
Versicherungsaufsichtsgesetz 2016 und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert  
werden (Kraftfahr-Versicherungsrechts-Änderungsgesetz 2023 — KraftVerÄG 2023)**

Zu Art 1 Z 5 (§ 6 VOEG)

Das KraftVerÄG 2023 behält das Regelungskonzept des VOEG im Grundsatz bei. Weiterhin wird in § 4 VOEG die Entschädigung im Fall von Personen- und Sachschäden durch nach kraftfahrrechtlichen Bestimmungen versicherungspflichtige Fahrzeuge – also die in § 59 Abs 1 KFG erwähnten Kraftfahrzeuge (§ 2 Abs 1 Z 1 KFG) – geregelt. § 6 VOEG enthält hingegen weiterhin Vorschriften über die Entschädigung bei nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen. Nicht versicherungspflichtig sind nach österreichischem Recht Fahrzeuge iSd § 1 Abs 2 KFG, aber auch solche, die nicht zur Verwendung auf Straßen bestimmt sind (vgl § 2 Abs 1 Z 1 KFG).

Die Neufassung des § 6 VOEG übernimmt nunmehr in Abs 2 die Definition von „Fahrzeug“ aus Art 1 Nr 1 RL, die nur ausschließlich maschinell an Land angetriebene Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von zumindest 14 km/h umfasst. Insoweit besteht kein Gleichklang mit den innerstaatlich österreichischen Vorschriften, die Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 10 km/h grundsätzlich der Versicherungspflicht unterwerfen (§ 1 Abs 2 lit a KFG; vgl aber auch die weiteren Ausnahmen in § 1 Abs 2 lit b bis d KFG). Dies führt im Vergleich zur bisherigen Rechtslage (zumindest auf dem Papier) zu einer Einschränkung der Entschädigungspflicht des Garantiefonds, was der in den Erläuternden Bemerkungen hervorgehobenen Intention des Gesetzgebers zuwider läuft (vgl Punkt 1. des Allgemeinen Teils der Erläuterungen). Ob diese Einschränkung tatsächlich – wie in den

Erläuterungen hervorgehoben – keinerlei praktische Relevanz hat, entzieht sich einer Beurteilung des Obersten Gerichtshofs.

Aufgrund der zuletzt auch in den Medien thematisierten Häufung von Unfällen mit E-Bikes wird die – unionsrechtlich nicht gebotene (vgl ErwGr 6 RL) – Beibehaltung der Entschädigungspflicht bei Unfällen mit E-Bikes (§ 1 Abs 2a KFG) begrüßt.

Die Unionsrechtskonformität der Ausnahmeregelung des § 6 Abs 4 VOEG steht nicht in allen Punkten außer Zweifel:

a) Unproblematisch ist aus den in den Erläuterungen genannten Gründen die Ausnahme des § 6 Abs 4 Z 1 VOEG für Fahrzeuge, die nicht ihrer normalen Funktion als Beförderungsmittel entsprechend verwendet werden (Art 1 Nr 1a RL; vgl ErwGr 5 RL unter Hinweis auf Rechtsprechung des EuGH).

b) Ebenso unionsrechtlich unproblematisch erscheint die Ausnahme des § 6 Abs 4 Z 2 VOEG zu Motorsportveranstaltungen, die auf einer Übernahme des Art 3 Abs 2 RL beruht. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang aber, dass die geplante Änderung des § 64 StVO (Art 5 Z 1 des Entwurfs) die Bewilligung einer kraftfahrspportlichen Veranstaltung im Fall einer für den gesamten übrigen Verkehr gesperrten Straße von einer „Haftpflichtversicherung im Sinne des Abs 2“ abhängig macht („Versicherung für die gesetzliche Haftpflicht für Personen- und Sachschäden in einer von der Behörde zu bestimmenden angemessenen Höhe“). Dadurch kommt es zu einem Auseinanderklaffen in den an die abzuschließende Versicherung zu stellenden Anforderungen, was aber nach den Erläuterungen vermieden werden soll.

c) Ob die in § 6 Abs 4 Z 3 VOEG vorgesehene Wiedereinführung der vom Obersten Gerichtshof in der Entscheidung 2 Ob 112/15g als nach damaliger Rechtslage unionsrechtswidrig erkannten „Hubstapler-Ausnahme“ nunmehr durch die Bestimmungen der Richtlinie gedeckt ist, ist nicht eindeutig.

Nach Art 5 Abs 4 RL kann ein Mitgliedsstaat bei Fahrzeugen, die ausschließlich in Gebieten eingesetzt werden, deren Zugang gemäß den nationalen Rechtsvorschriften eingeschränkt ist, von der in Art 3 RL geregelten Versicherungspflicht abweichen, muss aber die Gleichbehandlung dieser Fahrzeuge mit jenen, bei denen der Versicherungspflicht nicht entsprochen worden ist, gewährleisten. Nach Art 5 Abs 5 RL gilt Vergleichbares bei Fahrzeugen, die nach nationalen Rechtsvorschriften nicht zur Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen sind. Art 5 Abs 6 RL ermöglicht einem Mitgliedsstaat, der von der in Abs 5 geregelten Ausnahme Gebrauch gemacht hat, auch ein Abweichen von Art 10 RL (also der Entschädigung durch den Garantiefonds) „im Zusammenhang mit dem Ersatz von Schäden, die

durch solche Fahrzeuge in Gebieten verursacht wurden, die aufgrund einer rechtlichen oder physischen Beschränkung des Zugangs zu diesen Gebieten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind“.

Zwar wird der zuletzt genannten Einschränkung durch die vorgeschlagene Formulierung des § 6 Abs 4 Z 3 VOEG Rechnung getragen. Allerdings ist fraglich, ob durch die Bezugnahme auf § 1 Abs 2 lit b KFG („...mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze Strecken oder gemäß § 50 Z 9 StVO als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden“) den Vorgaben der Richtlinie, wonach die ausgenommenen Fahrzeuge „nicht zur Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen“ sind, tatsächlich entsprochen wird.

d) Schließlich ist zu § 6 Abs 4 Z 4 VOEG anzumerken, dass sich die Ausnahme für Fahrzeuge gemäß § 59 Abs 2 KFG – also solche im Besitz von Gebietskörperschaften und von Verkehrsunternehmen in deren ausschließlichem Eigentum – auf Art 5 Abs 1 RL stützen kann.

---

**Oberster Gerichtshof**

**Wien, 14. Juli 2023**

**Dr. Lovrek, Präsidentin**

---

Elektronische Ausfertigung  
gemäß § 79 GOG