

Bundesministerium für Justiz
zH Frau MMag.^a Verena Cap
Museumstraße 7
1070 Wien

Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900-4027 DW | F 0590900-243
E Rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
BMJ-Z10.213/0003-I 7/2011
06.10.2011

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25785/04/DU/jm
Mag. David Theodor Ulbrich

Durchwahl
4027

Datum
27.10.2011

**Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994, das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, das Gaswirtschaftsgesetz, das Reichshaftpflichtgesetz und das Rohrleitungsgesetz geändert werden;
Stellungnahme;**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übersendung der Unterlagen zum Entwurf des im Betreff bezeichneten Bundesgesetzes und nimmt dazu im Nachstehenden Stellung.

1. Vorweg ist festzuhalten, dass eine seriöse und der Bedeutung den geplanten Änderungen gerecht werdende Begutachtung des Gesetzesentwurfs binnen der vom Bundesministerium für Justiz eingeräumten Frist von im Ergebnis nur sieben Werktagen schlechterdings unmöglich ist. Die Wirtschaftskammer Österreich will ihrem gesetzlichen Begutachtungsauftrag, welcher angemessene Bedingungen erfordert, nachkommen. Wir gehen daher davon aus, dass über die Maßen und ohne erkennbare Notwendigkeit kurze Begutachtungsfristen in Hinkunft vermieden werden können.
2. In der Sache selbst sprechen wir uns nicht gegen eine unionsrechtlich gebotene Anpassung der Mindestdeckungssummen und Mindestversicherungssummen für Personen- bzw. Sachschäden aus.

Die Anhebung der Mindestversicherungssummen um rund 12% über die unionsrechtlich gebotenen Beträge stößt jedoch auf entschiedene Ablehnung seitens der österreichischen Wirtschaft. Gerade, aber nicht nur, was den Omnibusbereich betrifft, ist diese Übererfüllung vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Mindestversicherungssummen bereits 2007 empfindlich erhöht wurden und es sich dabei um das sicherste aller Straßenverkehrsmittel handelt, wie die jährlichen Unfallstatistiken eindrucklich belegen, in keiner Weise nachvollziehbar. Es finden sich keine Gründe im Tatsächlichen, den Geschädigten und Versicherten einen „*noch besseren Schutz als das Unionsrecht zu bieten*“, wie den Erläuterungen zu entnehmen ist.

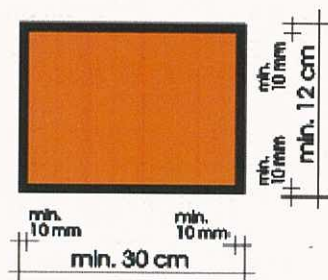
Selbst wenn sich die zu erwartenden Prämien erhöhungen für jene Versicherungsnehmer, die Versicherungsbeträge zu den bislang geltenden gesetzlichen Mindestversicherungssummen abgeschlossen haben, in „engem Rahmen“ (so ebenfalls die Erläuterungen) halten sollte, ist nicht einzusehen, warum den Versicherungsnehmern in wirtschaftlich ohnehin mehr als schwierigen Zeiten, in denen für das Jahr 2012 noch eine weitere wirtschaftliche Abflachung befürchtet werden muss, höhere als unbedingt notwendige Prämien erhöhungen zugemutet werden sollen; eine aus unserer Sicht ungerechtfertigte und leicht vermeidbare weitere Belastung für die österreichischen Unternehmen, die darüber hinaus auch nicht im Sinne von harmonisierten Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Union ist: Die österreichischen Unternehmen würden durch diese Erhöhung im Vergleich zu ihren europäischen Mitbewerbern in ihrer Konkurrenzfähigkeit nur noch weiter beeinträchtigt werden.

Unsere Ausführungen gelten sinngemäß selbstverständlich auch für die übrigen beabsichtigten Erhöhungen im EKHG, Reichshaftpflichtgesetz, Gaswirtschaftsgesetz und Rohrleitungsgesetz.

Wir mahnen daher nachdrücklich, bei der Anhebung der Mindestversicherungssummen mit der unionsrechtlich gebotenen Erhöhung das Auslangen zu finden.

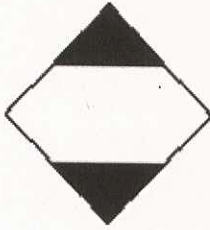
3. Abschließend erlauben wir uns, einen Novellierungswunsch der österreichischen Wirtschaft zum KHVG 1994 zu platzieren, der bislang noch nicht an das BMJ herangetragen wurde:

§ 9 Abs. 6 KHVG idgF legt für Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter gemäß den in § 2 Z. 1 GGGB genannten ADR befördert werden und welche gemäß diesen Vorschriften zu kennzeichnen sind, besondere Versicherungssummen fest. Bis zur Novelle 2009 der internationalen Gefahrguttransportvorschriften für die Straße (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße [ADR]) war klar, dass dies nur solche Fahrzeuge sind, die eine orangefarbene Warntafel-Kennzeichnung benötigen, also Fahrzeuge bei Beförderungen ohne Freistellungen (Freistellungen sind Ausnahmen von den Vorschriften oder Teilen davon).



Mit der Novelle 2009 wurde allerdings für eine dieser Freistellungen (Beförderungseinheiten mit Versandstücken in begrenzten Mengen nach 3.4.10 und 3.4.11 ADR) eine eigene Kennzeichnungspflicht eingeführt: Wenn das höchst zulässige Gesamtgewicht der Beförderungseinheit (Einzelfahrzeug ohne Anhänger oder Fahrzeugkombination) größer als 12 t ist und die Bruttomasse der Versandstücke mit gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen größer als 8 t ist, muss nunmehr seit der ADR-Novelle 2011 (von 2009 bis 2011 war es eine Kennzeichnung mit der

Buchstabenkombination LTD-QTY) mit folgendem Symbol in einer Mindestgröße von 25 x 25 cm gekennzeichnet werden:



Wir regen daher die Neuformulierung des § 9 Abs. 6 KHVG wie folgt an (grün: neuer Text, rot und durchgestrichen: zu streichender Text):

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

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und der Novellierungsvorschläge.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Leitl'.

Dr. Christoph Leitl
Präsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hochhauser'.

Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin