

„Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?“

Mag. René Gharibeh

[linkedin.com/in/rene-gharibeh-1a008310](https://www.linkedin.com/in/rene-gharibeh-1a008310)

18.09.2024, Velden am Wörthersee

Seminar Schadenersatzrecht

Agenda

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen, Verkehrsopferschutz bei Unfällen im Inland mit ausländischen Beteiligten

Die Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich: Schadenabwicklung bei Unfällen im Ausland mit ausländischen Beteiligten und Verkehrsopferschutz

Die „Änderungsrichtlinie“ (EU 2021/2118) und die Umsetzung im KraftVerÄG 2023 (Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023)

Das Büro der Verkehrsopferhilfe, das Österreichische Grüne Karte Büro & die Informations- und Entschädigungsstelle

Agenda

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen, Verkehrsopferschutz bei Unfällen im Inland mit ausländischen Beteiligten

Die Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich: Schadenabwicklung bei Unfällen im Ausland mit ausländischen Beteiligten und Verkehrsopferschutz

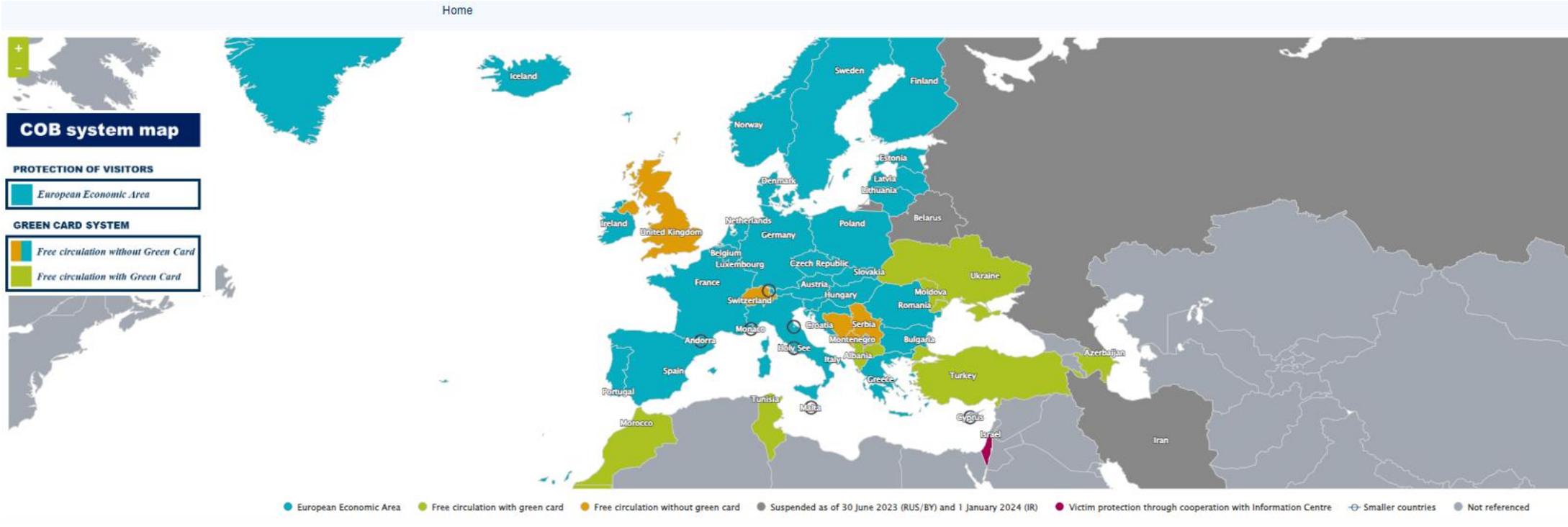
Die „Änderungsrichtlinie“ (EU 2021/2118) und die Umsetzung im KraftVerÄG 2023 (Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023)

Das Büro der Verkehrsopferhilfe, das Österreichische Grüne Karte Büro & die Informations- und Entschädigungsstelle

Lücken im europäischen Verkehrsofferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen

75 Jahre Grüne-Karte System & 70 Jahre Mitglied Österreichs



Lücken im europäischen Verkehrsofferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen

- UN-Empfehlung Nr. 5 (Unterausschuss für Straßenverkehr): Schaffung eines einheitlichen Systems in Europa in Bezug auf den grenzüberschreitenden Straßenverkehr (Vorbild des seit 1929 bereits bestehenden Systems DK, SWE, NOR, FIN)
- Schaffung einer Dachorganisation **CoB = Council of Bureaus** 1949
- www.cobx.org Dachorganisation aller nationaler Versicherungsbüros (Grüne-Karte Büros) Präsidentin **Frau Sandra Schwarz**, Geschäftsführerin des Deutschen Büro Grüne-Karte
- Österreich Mitglied seit 1954
- 75 Jahre Schutz von Verkehrsoffern bei grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen

- System der IVK (**Internationalen Versicherungskarte**) oder Grüne-Karte System ist ein vertragliches Abkommen zwischen den einzelnen Versicherungsländerbüros
- Regelwerk „**Internal Regulations**“
- 43 Länder als Mitglieder
- Im Großen und Ganzen ist das System seit Jahren unverändert
- Bearbeitung der Grüne-Karte Schadenfälle erfolgt grundsätzlich durch das Grüne-Karte (behandelnde) Büro oder deren Mitgliedsunternehmen (=Versicherer) → in Österreich hat sich der **Turnusplan** entwickelt → in Deutschland gibt es die sog. Freien Beauftragungen

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen

- Möglichkeit **Korrespondenzabkommen** schließen → Grüne-Karte Korrespondent reguliert für den ausländischen Versicherer Grüne-Karte Schäden (Art. 4 IR)
- **Passive Klagelegitimation** liegt in Österreich beim behandelnden (inländischen) Büros → in Österreich Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (§ 62 Abs. 1 KFG)
- Grüne-Karte System schützt den (in- und ausländischen) Geschädigten bei einem im Inland (Österreich) erlittenen Verkehrsunfall mit einem im Ausland versicherten Verkehrsteilnehmer; der Schadenfall eines Geschädigten mit ausländischer Beteiligung in Österreich wird wie ein Inlandsunfall abgewickelt

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen

- Ausländisches Fahrzeug ist **ordnungsgemäß Haftpflicht versichert** → Abwicklung erfolgt über den Korrespondenten oder Turnusschadendienst
- Ausländisches Fahrzeug ist **nicht ordnungsgemäß Haftpflicht versichert**, hat aber einen „gewöhnlichen Standort“ (normally based) im ausländischen Zulassungsstaat → Abwicklung erfolgt über den Turnusschadendienst (im Auftrag und Namen des VVO als behandelndes Büro für das zahlende Büro)
- Ausländisches Fahrzeug ist nicht ordnungsgemäß Haftpflicht versichert, hat aber keinen „gewöhnlichen Standort“ (not normally based) im Zulassungsstaat → Abwicklung erfolgt über den Turnusschadendienst (im Auftrag und Namen des VVO für den Fachverband als Garantiefond § 4 (1) VOEG)

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen

- ab dem 1.7.2020 kann die IVK nicht mehr nur in grüner Farbe, sondern in "**schwarz auf weiß**" ausgestellt werden, ab dem 1.1.2025 in **elektronischer Form**
- **Ukraine Krieg und Haftungsübernahme des VVO**: Auf Grund der Kriegssituation in der Ukraine waren vermehrt auch unversicherte Fahrzeuge mit ukrainischen Kennzeichen in Österreich unterwegs. Bis zum 30.06.2022 hatte der VVO bei Unfällen mit nicht oder nicht mehr versicherten Fahrzeugen aus der Ukraine die Schadenregulierung über die Turnusschadendienstbearbeitung übernommen (Haftung nach § 62 KFG). Seit dem 1.7.2022 müssen Ukrainische Fahrzeuge entweder über einen aufrechten Kfz-Versicherungsschutz aus der Ukraine oder einem Grenzversicherer verfügen

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen

- **Russland & Weißrussland:** Alle EWR-Länder und die Schweiz haben ihr Versicherungsabkommen mit Russland und Belarus gekündigt. Die 12-monatige Kündigungsfrist begann am 1. Juni 2022 und endet am 31. Mai 2023. Seit 1. Juni 2023 sind beide Länder vom COBX suspendiert. Keine Gültigkeit der Grünen Karte
- **Iran** seit 1.1.2024 als Mitglied suspendiert. Keine Gültigkeit der Grünen Karte
- <https://www.cobx.org/> Empfehlung z.B. Kompendium
- <https://www.vvo.at/vvo/vvo.nsf/syspages/Verkehrsunfall.html>

Agenda

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen, Verkehrsopferschutz bei Unfällen im Inland mit ausländischen Beteiligten

Die Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich: Schadenabwicklung bei Unfällen im Ausland mit ausländischen Beteiligten und Verkehrsopferschutz

Die „Änderungsrichtlinie“ (EU 2021/2118) und die Umsetzung im KraftVerÄG 2023 (Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023)

Das Büro der Verkehrsopferhilfe, das Österreichische Grüne Karte Büro & die Informations- und Entschädigungsstelle

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- Mit dem Beitritt Österreichs in die EU sind gesetzliche Änderungen im Rahmen des Verkehrsopferschutzes und Themen zum Kraftfahrzeughaftpflicht weitgehend auf das Gemeinschaftsrecht zurückzuführen.
- Die 6. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (2009/103/EG) hat die bisherigen RL 1-5 zusammengefasst (72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG, 90/232/EWG, 2000/26/EG, 2005/14/EG)
- Besucherschutz - 2000/26/EG
- Verkehrsofper-Entschädigungsgesetz (VOEG) - 2000/26/EG & 2005/14/EG

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- Natürliche Grenze des Grüne Karte Systems zwang Ende der 90iger Jahre zum Umdenken.
- Entwicklung der „**Besucherschutzrichtlinie**“: Verkehrsopferschutz eines inländischen Geschädigten aufgrund eines Verkehrsunfalles im Ausland
- Bis dato: Schadenersatzanspruch musste im Ausland (Unfallort), am Sitz der ausländischen Versicherung oder am Unfallort, unter Bezugnahme fremder Sprache und fremden Rechts geltend gemacht werden
- Kern der Besucherschutzrichtlinie war die **Verlagerung der Schadenregulierung** des Geschädigten in sein Wohnsitzland

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- Schadenregulierungsbeauftragter (§ 29a KHVG)
- Regulierungsfrist von 3 Monaten für den Schadenregulierungsbeauftragten
- Informationsstelle
- Entschädigungsstelle (§§ 8 (1,2) und 11 VOEG)
- Leistung bei nicht versicherten und nicht ermittelten Fahrzeugen (§ 9 VOEG)
- Regulierungsfrist von 2 Monaten für die Entschädigungsstelle
- Jedoch **keine Änderung des anwendbaren materiellen Schadenersatzrechts:**
Recht am Unfallort → lex loci delicti

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- Gerichtliche Klärung von Auslegungsfragen des Unionsrechts durch den EUGH
- Wohnsitzgerichtstand, welche Partei als Geschädigter angesehen wurde und die Befugnisse des Schadenregulierungsbeauftragten
- ECJ C-406/06 Odenbreit/FTBO
- EJC C-347/08, Vorarlberger Gebietskrankenkasse / WGV
- ECJ C-340/16, KABEG / MMA (aktuell C-536/23 Bundesrepublik Deutschland)
- Unzulässigkeit des „Wohnsitzgerichtsstandes: Inkassobüros, Gutachterbüros, Mietwagenfirmen, Werkstätten, Kaskoversicherer

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- Befugnisse des Schadenregulierungsbeauftragten
- EJC C-306/12 Spedition W. GmbH / Avanssur
- EJC C-558/15, Vieira de Azevedo / CED

Lücken im europäischen Verkehrsofferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- **Verkehrsoffer-Entschädigungsgesetz** (VOEG) löst mit 1.7.2007 das bis dahin gültige Bundesgesetz über den erweiterten Schutz der Verkehrsoffer (Verkehrsofferschutzgesetz) ab.
- Schützt Verkehrsoffer bei fehlender Deckung einer Haftpflichtversicherung (in besonderen Härtefällen einen Entschädigungsanspruch zu erhalten) für erlittene Personen- und Sachschäden
- Grundsätzlich erfolgt voller Ersatz in den Grenzen der Versicherungspflicht
- Subsidiarität der Leistungen nach dem VOEG

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- § 1 **Anwendungsbereich** (Verweis auf 2. Abschnitt)
- § 2 **Entschädigungspflichtiger** (Fachverband der Versicherungsunternehmen = Garantiefond = Entschädigungsstelle = Passivlegitimation)
- § 3 **Anspruchsberechtigte** (beschränkter Kreis der Berechtigten auf Personen- und Sachschaden)

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- § 4 Entschädigung bei **Ausfall eines Haftpflichtversicherers**
- Fahrzeug ist nicht versichert (Z 1) – kein Selbstbehalt
- Haftpflichtige Person ist nicht zu ermitteln (Z 2) – Personenschaden notwendig
- Schwarzfahrt (Z 3)
- vorsätzliche Schädigung (Z 4)
- Insolvenz des Haftpflichtversicherers (Z 5)
- Gesetz fingiert die Deckungspflicht (Nach Verschulden oder EKHG)
- Selbstbehalt bei Sachschäden € 220 (verschieden in der EU bis höchstens € 500)

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- § 6 Entschädigung bei **nicht versicherungspflichtigen** Fahrzeugen
- Fahrzeuge mit inländischen Standort, die von der Versicherungspflicht ausgenommen sind (Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 10km/h, landwirtschaftliche Fahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, bestimmte Heeresfahrzeuge, Elektrofahrräder) → § 1 KFG
- Fahrzeuge mit Standort in einem EU-Land, die dort nicht der Versicherungspflicht unterliegen (z.B. Militärfahrzeuge)
- Gesetz fingiert die Deckungspflicht (Nach Verschulden oder EKHG)
- Keine Entschädigung, wenn das Fahrzeug als ortsgebundene Kraftquelle benutzt wird

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- § 7 Entschädigung wegen **Einhaltung der Gurten- und Helmpflicht**
- Gilt nur für Inlandsunfälle
- Entschädigung nur für Personenschäden, die durch die bestimmungsgemäße Verwendung des Sicherheitsgurts oder des Sturzhelms verursacht wurden.
- Keine Entschädigung nach Abs. 2 und 3

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- § 8 und 9 **Entschädigung für Auslandsunfälle**
- Der Fachverband tritt als „Entschädigungsstelle“ für Personen- und Sachschäden auf
- Entschädigung für Personen mit inländischem Wohnsitz geschädigt im Ausland durch ein versichertes Fahrzeug in einem anderen EU-Land
- Entschädigung für Personen mit inländischem Wohnsitz geschädigt im Ausland durch ein nicht versichertes (aber versicherungspflichtiges) Fahrzeug in einem anderen EU-Land
- Entschädigung für Personen mit inländischem Wohnsitz geschädigt im Ausland durch eine nicht ermittelbare haftpflichtige Person

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich

- § 10 Pflichten des Geschädigten
- § 11 Pflichten des Fachverbandes
- § 14 Finanzierung der Entschädigungsleistungen
- § 15 und 16 Erstattung bei nicht-versicherungspflichtigen Fahrzeugen und Erstattung bei Auslandsunfällen

Agenda

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen, Verkehrsopferschutz bei Unfällen im Inland mit ausländischen Beteiligten

Die Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich: Schadenabwicklung bei Unfällen im Ausland mit ausländischen Beteiligten und Verkehrsopferschutz

Die „Änderungsrichtlinie“ (EU 2021/2118) und die Umsetzung im KraftVerÄG 2023 (Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023)

Das Büro der Verkehrsopferhilfe, das Österreichische Grüne Karte Büro & die Informations- und Entschädigungsstelle

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023

- Notwendigkeit der Modifizierung der kodifizierten Richtlinie (2009/103/EG) im Jahre 2018 durch die Europäische Kommission (REFIT KH-Richtlinie)
- Schlussendlich 18 Jahre ohne inhaltliche Änderung (seit 2005)
- **7. KH Richtlinie (EU 2021/2118) = Änderungsrichtlinie**
- Inkrafttreten am 02.12.2021 (im Amtsblatt der EU veröffentlicht)
- Umsetzung bis 23.12.2023 in allen 27 EU-Mitgliedstaaten
- Aktueller Stand der Umsetzung (ca. 50% der Mitgliedsländer sind säumig)

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023

- In Österreich wurde die Änderungsrichtlinie mit dem KraftVerÄG 2023 (**Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023**) durch den Nationalrat beschlossen und am 15.11.2023 mit dem 129. Bundesgesetzblatt verlautbart und ist per 23.12.2023 in Österreichisches Recht in Kraft getreten
- **Kernbereiche:** Verbesserung von Entschädigung von Verkehrsopfern; Einführung des Begriffes „Verwendung des Kfz“; Anpassung der Mindestdeckungssummern, Anpassungen bei Unfällen mit Anhängern; Fahrzeugbegriff; Informationspflichten des Anhängerhaftpflichtversicherers
- Diese Änderungen betreffen das Verkehrsopfer-Entschädigungsgesetz (VOEG), das Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetz (KHVG), das Kraftfahrgesetz (KFG), das Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG) und die Straßenverkehrsordnung (StVO)

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023

- Durch die Umsetzung der Änderungsrichtlinie erfolgt Stärkung des Schutzes für Verkehrsopfer besonders im Falle von Insolvenz und Zahlungsunfähigkeit des Versicherers
- Aus Sicht des Opferschutzgedankens **keinen Eingang in die Änderungsrichtlinie** gefunden und somit auch nicht auf EU-Ebene umgesetzt:
- Recht des Geschädigten auf Aushändigung eines polizeilichen Unfallberichts
- Einheitliche Verjährungsfristen bei grenzüberschreitender Unfallregulierung
- Erstattbarkeit der außergerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren bei grenzüberschreitender Unfallregulierung

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023

- Kernbereich 1: Verbesserung von Entschädigung von Verkehrsopfern
- Änderungen betreffen **VOEG** mit Augenmerk auf Entschädigung von Verkehrsunfallopfer im Falle der Insolvenz oder Liquidation eines Versicherungsunternehmens.
- § 4 (1) Z5 → Entschädigungspflicht bei Ruhendstellung des Versicherungsvertrages (Hinterlegung des Zulassungsscheins und Kennzeichen)
- § 5 VOEG → Entschädigungspflicht bei Inlandsschäden bei Insolvenz oder Liquidation
- § 8a VOEG → Entschädigungspflicht bei Auslandsschäden bei Insolvenz oder Liquidation

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023

- Kernbereich 2: Änderung Entschädigung bei nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen (Fahrzeugbegriff & Verwendung)
- § 6 (1) Z1, Z2 VOEG
- § 6 (2) VOEG → neuer Fahrzeugbegriff (kein Fahrzeug 0-14 km/h)
- Z1a: Bauartgeschwindigkeit ab 25 km/h → Fahrzeug
- Z1b: Bauartgeschwindigkeit ab 14 km/h und mehr als 25kg Nettogewicht → Fahrzeug
- Z2: Anhänger, welche mit einem Fahrzeug aus Z1 verwendet werden
- Rollstühle & E-Bikes

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023

- Kernbereich 2: Änderung Entschädigung bei nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen (Fahrzeugbegriff & Verwendung)
- § 6 (4) VOEG Der Geschädigte ist nach Abs. 1 **nicht** zu entschädigen, wenn
- Z1: Fahrzeug nicht verwendet, wie es seiner Funktion als Beförderungsmittel entspricht
- Z2: Ausschluss im Rahmen von Motorsportveranstaltungen
- Z3: Ausschluss von Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeugen
- Z4: Ausschluss von Fahrzeugen gemäß § 59 Abs. 2 KFG

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023

- Kernbereich 3: Übergang, Finanzierung und Erstattung der Entschädigungsleistung
- § 13 VOEG Übergang von Ersatzansprüchen
- § 14 VOEG Finanzierung der Entschädigungsleistungen
- § 16a VOEG Erstattung der Entschädigungsleistung

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023

- Kernbereich 4: Änderung des Ausschlussstatbestandes der Verwendung
- § 4 (1) Z 4 und Z 5 KHVG (Harmonisierung mit dem neuen § 6 (4) VOEG)
- Kernbereich 5: Informationspflichten des Anhängerhaftpflichtversicherers
- § 8 (3) KHVG
- Kernbereich 6: Neuer Modus für die Anpassung der Mindestdeckungssumme
- § 9 (7) KHVG

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023

- Kernbereich 7: Rasche Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen
 - § 29a (1a) KHVG
- Kernbereich 8: Bewilligungspflicht für „kraftfahrersportliche Veranstaltungen“
 - § 64 (3a) StVO

Agenda

Das Grüne Karte System: Historischer Rückblick und rechtliche Grundlagen, Verkehrsopferschutz bei Unfällen im Inland mit ausländischen Beteiligten

Die Umsetzungen der Kraftfahrzeugrichtlinien der EU in Österreich: Schadenabwicklung bei Unfällen im Ausland mit ausländischen Beteiligten und Verkehrsopferschutz

Die „Änderungsrichtlinie“ (EU 2021/2118) und die Umsetzung im KraftVerÄG 2023 (Kraftfahr-Versicherungsrecht-Änderungsgesetz 2023)

Das Büro der Verkehrsopferhilfe, das Österreichische Grüne Karte Büro & die Informations- und Entschädigungsstelle

Lücken im europäischen Verkehrsofferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Zuständige Stellen

- Verkehrsunfälle mit in Österreich zugelassenen Fahrzeugen (Stichworte: Österreichischer Versicherer, Garantiefond)
- https://vvonet.vvo.at/vvonet_versichererauskunft
- Verkehrsofferschutz (Garantiefonds):
- Fachverband der Versicherungsunternehmen, Schwarzenbergplatz 7, 1030 Wien, Tel. 01/711 56-0 Fax 01/711 56-272, E-Mail: harald.strasser@vvo.at

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Zuständige Stellen

- Verkehrsunfälle mit ausländischen Fahrzeugen in Österreich (Stichworte: IVK, Grüne Karte, Korrespondent, Turnus, Garantiefond)
- Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs, Schwarzenbergplatz 7, 1030 Wien, Tel. 01/711 56-0 Fax 01/711 56-272, E-Mail: vvo@vvo.at
- Verkehrsopferschutz (Garantiefonds):
- Fachverband der Versicherungsunternehmungen, Schwarzenbergplatz 7, 1030 Wien, Tel. 01/711 56-0 Fax 01/711 56-272, E-Mail: harald.strasser@vvo.at

Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz – Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-Vorgaben?

Zuständige Stellen

- Verkehrsunfälle im europäischen Ausland bzw. Drittstaaten zwischen in der EU zugelassenen Fahrzeugen (Stichworte: Schadenregulierungsbeauftragter, Informations- und Entschädigungsstelle)
- Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs, Schwarzenbergplatz 7, 1030 Wien, Tel. 01/711 56-0 Fax 01/711 56-272, E-Mail: vvo@vvo.at
- Verkehrsopferschutz (Garantiefonds):
- Fachverband der Versicherungsunternehmungen, Schwarzenbergplatz 7, 1030 Wien, Tel. 01/711 56-0 Fax 01/711 56-272, E-Mail: harald.strasser@vvo.at

**„Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz –
Entsprechen die nationalen Regelungen den EU-
Vorgaben?“**

Mag. René Gharibeh

[linkedin.com/in/rene-gharibeh-1a008310](https://www.linkedin.com/in/rene-gharibeh-1a008310)

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**