



VERNEHMLASSUNGSBERICHT

DER REGIERUNG

BETREFFEND

DIE ABÄNDERUNG DES STRASSENVERKEHRSGESETZES(SVG)

Ressort Verkehr

Vernehmlassungsfrist: 31. Mai 2011

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ressort	4
Betroffene Amtsstellen	4
1. Ausgangslage	5
2. Anlass / Notwendigkeit der Vorlage / Begründung der Vorlage	5
3. Schwerpunkte der Vorlage	6
4. Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes: Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	8
5. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches	11
6. Regierungsvorlage	13

ZUSAMMENFASSUNG

Das derzeitige Strassenverkehrsgesetz in Liechtenstein sieht für Fahrradfahrer den Abschluss einer Haftpflichtversicherung und das Anbringen der sogenannten Velovignette als dessen Nachweis vor, obschon über 90% der Bevölkerung über eine Privathaftpflichtversicherung verfügen.

Da die Schweiz, mit welcher Liechtenstein im Bereich des Strassenverkehrsrechts sowohl in rechtlichen als auch administrativen Belangen eng verflochten ist, auf den 1. Januar 2012 die Abschaffung der Velovignette beschlossen hat, ist es angezeigt, bezüglich der gesetzlichen Regelungen im Strassenverkehrsgesetz gleichzuziehen, sprich ebenfalls eine entsprechende Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes mit Fokus auf die bestehenden Bestimmungen über die Fahrradversicherung einzuleiten.

Damit mit der Abschaffung der Velovignette für Personen, welche bisher keine Privathaftpflichtversicherung abgeschlossen haben, keine Versicherungslücke entsteht, soll subsidiär der Nationale Garantiefonds (NGF) diese Versicherungslücke decken. Die Finanzierung des NGF erfolgt über die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung.

Da gegenwärtig der Staat die Versicherungssumme trägt, führt die erwähnte Gesetzesanpassung zu einer Entlastung des Staatshaushalts in der Grössenordnung von CHF 53'550.--.

Neben der Bevölkerung und dem Staat, profitieren auch die Gemeinden von der Gesetzesanpassung, indem der Verwaltungsaufwand für die Herausgabe der Velovignette entfällt.

ZUSTÄNDIGES RESSORT

Ressort Verkehr

BETROFFENE AMTSSTELLEN

Motorfahrzeugkontrolle

Landespolizei

Vaduz, 5. April 2011

RA 2011/814-3623

P

1. AUSGANGSLAGE

Das geltende Strassenverkehrsgesetz in Liechtenstein sieht derzeit ein Obligatorium für Fahrradversicherungen vor. Diese so genannte Velonummer, bzw. seit 1.1.2005 Velovignette, ist der Nachweis, dass für das betreffende Fahrrad eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen worden ist. Da heute über 90% der Bevölkerung ohnehin über eine Privathaftpflichtversicherung verfügen und der administrative, wie auch der finanzielle Aufwand für die Verwaltung der spezifischen Fahrrad-Haftpflicht relativ gross ist, kann diese nach Ansicht der Regierung im Gleichschritt mit der Schweiz ersatzlos aufgehoben werden. Unverändert bleibt dagegen die Versicherungspflicht für Motorfahräder. Für die Zwischenkategorie der leicht motorisierten Fahrzeuge und für die Frage der Haftung des Nationalen Garantiefonds, können mit geringen Anpassungen des Strassenverkehrsgesetzes ebenfalls tragfähige Lösungen gefunden werden.

2. ANLASS / NOTWENDIGKEIT DER VORLAGE / BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Wie bereits in der Ausgangslage ausgeführt, ist die historische Notwendigkeit der separaten Fahrrad-Haftpflicht in der heutigen Zeit nicht mehr gegeben, verfügen doch heute über 90% der Bevölkerung über eine Privathaftpflichtversicherung. Schäden, welche durch die Fahrrad-Haftpflicht abgedeckt sind, sind ebenfalls in

der Privathaftpflichtversicherung, und damit doppelt, abgedeckt. Für nichtversicherte Radfahrer trägt der Nationale Garantiefonds subsidiär das entstehende Risiko. Der Bevölkerung entsteht also durch eine Abschaffung dieses Relikts kein Nachteil und die Risiken sind auf die eine oder andere Art abgedeckt.

Im Zuge der laufenden Diskussion um die Entlastung des Staatshaushalts ist anzumerken, dass die Fahrrad-Haftpflicht den Staatshaushalt jährlich mit CHF 53'550.- belastet. Wird das Obligatorium der „Velovignette“ abgeschafft, kann der Staatshaushalt somit um diesen Betrag entlastet werden.

Es ist also festzuhalten, dass durch die Abschaffung der Fahrrad-Haftpflicht der Bevölkerung keinerlei Nachteile entstehen und für den Staat andererseits gar als Vorteil die Entlastung des Haushalts angeführt werden kann.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

Das bestehende Obligatorium für Radfahrerinnen und Radfahrer, sich gegen Haftpflicht zu versichern, soll aufgehoben werden. Dadurch entfällt auch die Beschaffung einer Velovignette. Sie erfordert viel administrativen Aufwand und wird von der Polizei im Alltag kaum kontrolliert. Weiters verfügen die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer über eine private Haftpflichtversicherung. Auch in den Nachbarländern besteht, mit Ausnahme der Schweiz bis 31. Dezember 2010, kein Versicherungszwang für Velos. Schliesslich müssen auch für andere Geräte wie Skis oder Schlitten keine Vignetten gekauft werden.

Die vorgeschlagene Abschaffung der Velovignette hat Auswirkungen auch auf den Motorfahrzeugbereich, weil die Velovignette heute auch für Motorfahrzeuge mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit verwendet wird. Dazu gehören Invalidenfahrstühle mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h; Motorhandwagen; Motoreinachser, die nur von einer zu Fuss ge-

henden Person geführt und nicht für das Ziehen von Anhängern verwendet werden sowie Leicht-Motorfahrräder (einplätzig, einspurige Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h und einer maximalen Nennleistung von 0,25 kW).

Dagegen soll für die "normalen" Motorfahrräder die bisherige Regelung beibehalten werden, sprich Zulassung mit Fahrzeugausweis und Kontrollschild mit jährlich zu erneuernder Vignette sowie Verschuldenshaftung statt Kausalhaftung bei Verkehrsunfällen.

Für diejenigen Motorfahrzeuge, die heute eine Fahrradvignette benötigen, wird eine differenzierte Regelung in Vorschlag gebracht.

So können beispielsweise Motorhandwagen von der Versicherungspflicht befreit werden, während Leicht-Motorfahrräder den Motorfahrrädern gleichgestellt werden. Die Entscheidung, welche Fahrzeuge letztlich befreit und welche den Motorfahrrädern gleichzustellen sind, kann die Regierung auf Verordnungsstufe regeln. Diesbezüglich kann die zur Zeit noch nicht feststehende Schweizer Regelung mitberücksichtigt werden.

Die Abschaffung der Fahrradvignette bedingt allerdings auch gewisse Neuregelungen: Rund 10 Prozent der Bevölkerung verfügen nicht über eine private Haftpflichtversicherung. Dadurch entsteht eine Versicherungslücke. Diese wird grösstenteils aufgefangen durch das Unfallversicherungsobligatorium, so dass zumindest Personenschäden weitgehend gedeckt sind. Damit nicht Lücken entstehen, welche für die Opfer weitgehende Folgen haben, wird vorgeschlagen, eine Subsidiärdeckung durch den bestehenden Nationalen Garantiefonds (NGF) einzuführen. Der NGF wird unverändert durch einen Zuschlag auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung finanziert. Die Deckung durch den NGF kommt aber erst dann zur Anwendung, wenn der Schadenverursacher weder eine Haftpflichtver-

sicherung noch eigene Mittel hat oder das Opfer nicht gegen Unfall versichert ist. Der NGF soll auch nicht Bagatellschäden decken, sondern nur Schadensfälle ab einer durch die Regierung zu definierenden Summe (voraussichtlich Fr. 1'000.-). Ferner kann in einer Übergangsphase eine Sensibilisierungskampagne stattfinden, einerseits, um die Bevölkerung darauf hinzuweisen, dass sie mit dem Wegfall der Vignetten ihre Privathaftpflichtpolice überprüfen sollen und andererseits, um auch grundsätzlich auf die gesundheitsfördernde Wirkung des Velofahrens hinzuweisen.

Der Schweizerische Bundesrat hat die Abschaffung der Velovignette per 1.1.2012 bereits beschlossen. Ob dadurch die Prämien der Privathaftpflichtversicherungen allenfalls marginal steigen, wird sich zeigen. Falls Liechtenstein auf die Abschaffung der Velovignette verzichtet, müssten die Liechtensteinischen Versicherungsnehmer die allenfalls erhöhten Versicherungsprämien trotzdem bezahlen, da die Versicherungsgesellschaften keine Unterscheidung bei den Versicherungsprämien zwischen der Schweiz und Liechtenstein vornehmen.

4. ABÄNDERUNG DES STRASSENVERKEHRSGESETZES: ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Zu Art. 1 Abs. 1 - Geltungsbereich

Die Erweiterung des Geltungsbereich in Art. 1 Abs. 1 um den Begriff der fahrzeugähnlichen Geräte ist erforderlich, wenn der NGF neu subsidiär auch für die Deckung von Schäden, die durch Benutzer fahrzeugähnlicher Geräte verursacht werden, aufkommen muss. Weitergehende Ausführungen dazu sind in den Erläuterungen zu Art. 72 entfalten.

Zu Art. 17 Abs. 1 und 2 - Fahrräder

Künftig muss gemäss Art. 17 Abs. 1 kein Kennzeichen mehr ans Fahrrad angebracht werden, das den Abschluss einer Haftpflichtversicherung dokumentiert.

Des Weiteren entfällt nach Art. 17 Abs. 2 die Pflicht der Regierung, Vorschriften über Kennzeichen und Versicherung der Fahrräder zu erlassen.

Zu Art. 23 Abs. 2 – Ergänzung der Zulassungsvorschriften

Die Pflicht für die Regierung, Vorschriften über Fahrrad-Kennzeichen zu erlassen, ist gemäss Art. 23 Abs. 2 aufzuheben. Die Vorschriften über das Motorfahrrad-Kennzeichen kann sie gestützt auf Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe d erlassen.

Zu Art. 66 - Fahrräder

Aufgrund des Wegfalls des Obligatoriums zur Fahrrad-Haftpflichtversicherung, bzw. der sogenannten „Velovignette“, kann Art. 66 auf den Verweis betreffend die Haftung der Radfahrer nach den Bestimmungen des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB) reduziert werden.

Zu Art. 68 Abs. 4 und 5 - Rennen

Da bei den Fahrrädern aufgrund von Art. 68 Abs. 4 inskünftig keine "ordentliche Versicherung" mehr besteht, kann diese nicht mehr als Mindestansatz gelten. Es genügt aber, wenn die Regierung eine angemessene Versicherung vorschreibt und die "ordentliche" Mindestversicherung nur noch für Motorfahrzeugrennen gilt.

Art. 68 Abs. 5 regelt bei Rennen den Rückgriff auf Haftpflichtige, die wussten oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen konnten, dass eine besondere Versicherung für das Rennen fehlte. Radfahrer und ihre allenfalls vorhandene private Haftpflichtversicherung sollen diese Rückgriffsmöglichkeit weiterhin haben.

Zu Art. 69 Abs. 2 – Motorfahrzeuge und Fahrräder des Staates

Für Fahrräder des Staates bestand gestützt auf Artikel 69 Absatz 2 schon bisher keine Versicherungspflicht. Da die Versicherungspflicht nun generell entfällt, kann Absatz 2 aufgehoben werden.

Zu Art. 72 Abs. 2 Bst. a und Abs. 5 Bst. a – Nationaler Garantiefonds

Mit der Abänderung von Art. 72 Abs. 2 Bst. a wird sichergestellt, dass durch Fahrradfahrer verursachte Schäden gedeckt werden, sofern sonst niemand für den Schaden aufkommt. Diese Ergänzung ist notwendig, da die Deckungspflicht des NGF bisher nur für Fahrzeuge mit Versicherungsobligatorium gilt. Die subsidiäre NGF-Deckung aber soll auch nach dem Wegfall des Versicherungsobligatoriums für Fahrräder weiter bestehen. Neu hinzu kommt die Regelung betreffend die fahrzeugähnlichen Geräte. Diese sind den Fussgängern gleichgestellt. Für sie gibt es somit keinerlei Vorschriften betreffend Haftung und Versicherung. Der NGF soll neu auch durch fahrzeugähnliche Geräte verursachte Schäden subsidiär decken, wenn der Schädiger nicht ermittelt oder der Schaden weder vom Schädiger noch einer Haftpflichtversicherung noch von einer für ihn verantwortlichen Person oder einer anderen Versicherung gedeckt wird.

Abs. 5 Bst. a wurde dahingehend erweitert, dass nunmehr für den Fall, dass ein Schädiger keine leistungspflichtige Haftpflichtversicherung mehr besitzt, neuerdings der NGF in solchen Fällen ebenfalls die Deckung im Sinne einer Vorleistung übernimmt.

Zu Art. 73 Abs. 1 – Nicht versicherte Fahrzeuge

Da die Regierung künftig keine Fahrradkennzeichen mehr abgibt, kann sie auch nicht für die fehlende Versicherung haftbar gemacht werden. Art. 73 Absatz 1 wird entsprechend angepasst.

Zu Art. 92 Abs. 1 – Missbrauch von Ausweisen und Schildern

Die Übertretungstatbestände betreffend die Fahrradversicherung in Art. 92 Abs. 1 werden ersatzlos aufgehoben.

Zu Art. 94 Abs. 1 Bst. e – Weitere Widerhandlungen

Der Übertretungstatbestand des Fahrradfahrens ohne gültiges Kennzeichen in Art. 94 Abs. 1 Bst. e wird ersatzlos aufgehoben.

5. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Hinsichtlich der gegenständlichen Vorlage bestehen keine verfassungsrechtlichen Bedenken.

6. **REGIERUNGSVORLAGE**

Gesetz

vom ...

betreffend die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 30. Juni 1978, LGBI. 1978 Nr. 18, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 1 Abs. 1

1) Dieses Gesetz ordnet den Verkehr auf den öffentlichen Strassen sowie die Haftung und die Versicherung für Schäden, die durch Motorfahrzeuge, Fahrräder oder fahrzeugähnliche Geräte verursacht werden.

Art. 17 Abs. 1 und 2

1) Fahrräder müssen den Vorschriften entsprechen.

2) Die Regierung erlässt Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Fahrräder und ihrer Anhänger.

Art. 23 Abs. 2 Bst. h

h) aufgehoben

Art. 66

Fahrräder

Radfahrer haften nach den Bestimmungen des ABGB.

Art. 68 Abs. 4 und 5

4) Zur Deckung der Haftpflicht der Veranstalter, Teilnehmer und Hilfspersonen gegenüber Dritten, wie Zuschauern, andern Strassenbenützern und Anwohnern, ist eine Versicherung abzuschliessen. Die Regierung setzt die Mindestdeckung nach den Umständen fest; bei Rennen mit Motorfahrzeugen darf diese jedoch nicht geringer sein als bei der ordentlichen Versicherung. Die Art. 61 und 62 gelten sinngemäss.

5) Muss bei einem nicht behördlich bewilligten Rennen ein Schaden durch die ordentliche Versicherung des Schaden verursachenden Motorfahrzeuges, den Radfahrer oder seine private Haftpflichtversicherung gedeckt werden, so hat der Versicherer oder der Radfahrer den Rückgriff auf die Haftpflichtigen, die wussten oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen konnten, dass eine besondere Versicherung für das Rennen fehlte.

Art. 69 Abs. 2

2) aufgehoben.

Art. 72 Abs. 2 Bst. a und Abs. 5 Bst. a

2) Der Nationale Garantiefonds hat folgende Aufgaben:

- a) er deckt die Haftung für Schäden, die in Liechtenstein verursacht werden durch:
 - 1. nicht ermittelte oder nicht versicherte Motorfahrzeuge und Anhänger, soweit nach diesem Gesetz eine Versicherungspflicht besteht;
 - 2. Radfahrer oder Benützer fahrzeugähnlicher Geräte, sofern der Schädiger nicht ermittelt werden kann oder der Schaden weder vom Schädiger noch von einer Haftpflichtversicherung noch von einer für ihn verantwortlichen Person oder einer anderen Versicherung gedeckt wird;

5) Die Regierung kann im Falle von Abs. 2 Bst. a:

- a) den Nationalen Garantiefonds zur Vorleistung verpflichten, wenn der Schädiger keine leistungspflichtige Haftpflichtversicherung hat oder das Fehlen einer solchen Versicherung strittig ist;

Art. 73 Abs. 1

1) Wenn die Regierung Fahrzeugausweise und Kontrollschilder für Motorfahrzeuge abgibt, ohne dass die vorgeschriebene Versicherung besteht, haftet der Staat im Rahmen der gesetzlichen Mindestversicherung für den Schaden, für den die Halter der Motorfahrzeuge aufzukommen haben. Er haftet in gleicher Weise, wenn er es versäumt, Fahrzeugausweis und Kontrollschilder innert 60

Tagen nach der Meldung des Versicherers im Sinne von Art. 64 oder nach der Meldung des Halters über die endgültige Ausserverkehrsetzung eines Fahrzeuges einzuziehen.

Art. 92 Abs. 1

1) Wegen Übertretung mit einer Busse bis zu 50 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfalle mit einer Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten wird bestraft, wer:

- a) Ausweise und Kontrollschilder verwendet, die nicht für ihn oder sein Fahrzeug bestimmt sind;
- b) ungültige oder entzogene Ausweise oder Kontrollschilder trotz behördlicher Aufforderung nicht abgibt;
- c) andern Ausweise oder Kontrollschilder zur Verwendung überlässt, die nicht für sie oder ihre Fahrzeuge bestimmt sind;
- d) vorsätzlich durch unrichtige Angaben, Verschweigen erheblicher Tatsachen oder Vorlage falscher Bescheinigungen einen Ausweis oder eine Bewilligung erschleicht;
- e) Kontrollschilder verfälscht oder falsche zur Verwendung herstellt;
- f) falsche oder verfälschte Kontrollschilder verwendet;
- g) sich vorsätzlich Kontrollschilder widerrechtlich aneignet, um sie zu verwenden oder andern zum Gebrauch zu überlassen.

Art. 94 Abs. 1 Bst. e

e) aufgehoben

II.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am ...(1./Monat/Jahr) in Kraft, andernfalls am Tage der Kundmachung.