

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

## **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes und anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften**

### **A. Problem und Ziel**

Der Gesetzentwurf dient in erster Linie der Umsetzung der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie, ABl. EG Nr. L 181 vom 20. Juli 2000 S. 65).

Zweck der Richtlinie ist es, im Interesse des Verbraucherschutzes Schwierigkeiten nach einem Verkehrsunfall im Ausland zu minimieren. Die Richtlinie sieht hierzu vier Maßnahmen vor:

- die Mitgliedstaaten müssen Auskunftsstellen einrichten oder anerkennen, welche dem Geschädigten alle zur Regulierung seiner Ansprüche aus einem Verkehrsunfall notwendigen Daten mitteilen,
- die Versicherungen sind zu verpflichten, in jedem Mitgliedstaat, außer jenem ihres Sitzes, einen Schadenregulierungsbeauftragten zu benennen, der in der jeweiligen Landessprache die Versicherung gegenüber dem Geschädigten vor Ort vertreten kann,
- die Versicherungen haben Schäden aus Verkehrsunfällen innerhalb einer Frist von drei Monaten zu regulieren oder dem Geschädigten schriftlich begründet darzulegen, warum sie nicht regulieren,
- wird diese Frist nicht eingehalten, so regulieren Entschädigungsstellen, die durch die Mitgliedstaaten einzurichten oder anzuerkennen sind, den Schaden; darüber hinaus sollen durch die Leistungen der Entschädigungsstellen in weiteren Fällen Härten für Geschädigte vermieden werden.

Neben der Umsetzung der Richtlinie sollen einige Anpassungen des Rechts der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorgenommen werden einschließlich der Umstellung der in den zu ändernden Gesetzen und Verordnungen noch vorhandenen DM-Beträge auf Euro.

### **B. Lösung**

Die Umsetzung der Richtlinie verlangt vor allem Änderungen des Pflichtversicherungsrechts und des Versicherungsaufsichtsrechts.

Der Gesetzentwurf sieht die Übertragung der Aufgaben der Auskunftsstelle und der Entschädigungsstelle auf bereits bestehende, bewährte Einrichtungen der Versicherungswirtschaft vor. Die Versicherer mit Sitz in Deutschland werden zur Benennung von Schadenregulierungsbeauftragten in den Mitgliedstaaten verpflichtet. Die Schadenregulierungsfrist von drei Monaten soll auch für reine Inlandsfälle gelten. Die Versicherer werden jedoch darüber hinaus verpflichtet, unverzüglich zu regulieren, um so ein nicht veranlassenes Ausschöpfen der Frist zu vermeiden.

### **C. Alternativen**

Keine

### **D. Kosten der öffentlichen Haushalte**

#### 1. Haushaltsaufgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

#### 2. Vollzugaufwand

Der Arbeitsaufwand bei den Versicherungsaufsichtsbehörden wird sich in geringem Umfang erhöhen. Mit zusätzlichem Personalbedarf ist jedoch nicht zu rechnen.

Kosten bei den Zulassungsstellen bzw. beim Kraftfahrt-Bundesamt: Um den Anforderungen der Richtlinie zu genügen, müssen insbesondere die Aufbewahrungsfristen der Zulassungsunterlagen von fünf auf sieben Jahre verlängert werden. Die insoweit entstehenden Kosten können nicht beziffert werden. Im Kraftfahrt-Bundesamt fallen durch zusätzlichen Programmieraufwand einmalige Kosten in Höhe von ca. 30 000 EURO an.

### **E. Sonstige Kosten**

Bei der Versicherungswirtschaft entstehen Kosten durch die Übernahme der Aufgaben der Entschädigungsstelle und der Auskunftsstelle, die derzeit nicht beziffert werden können. Da hierbei jedoch personell und sachlich auf bereits vorhandene Strukturen zurückgegriffen wird, sind keine wesentlichen Kostensteigerungen zu erwarten.

Weiterhin wird die Verpflichtung zur Bestellung von Schadenregulierungsbeauftragten in den übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum Kosten bei den Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherern verursachen, die jedoch derzeit nicht quantifiziert werden können. Die überwiegende Mehrzahl der Versicherer wird dabei aufgrund der Internationalisierung ihres Geschäfts auf vorhandene Strukturen und Kooperationen im europäischen Ausland zurückgreifen können.

Unter diesen Umständen sind Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DER BUNDESKANZLER**

Berlin, den 10. April 2002

Herrn  
Wolfgang Thierse  
Präsident des  
Deutschen Bundestages  
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes  
und anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 774. Sitzung am 22. März 2002 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus  
Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist  
in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

**Entwurf eines Gesetz zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes und anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften<sup>\*)</sup>**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1****Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes**

Das Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 2 Satz 3 werden die Wörter „die von der Aufsichtsbehörde genehmigten Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung“ durch die Wörter „die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung“ ersetzt.

2. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a

Macht der Dritte den Anspruch nach § 3 Nr. 1 geltend, gelten darüber hinaus die folgenden Vorschriften:

1. Der Versicherer oder der Schadenregulierungsbeauftragte haben dem Dritten unverzüglich, spätestens innerhalb von drei Monaten, ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot vorzulegen, wenn die Eintrittspflicht unstreitig ist und der Schaden beziffert wurde, oder eine mit Gründen versehene Antwort auf die in dem Antrag enthaltenen Darlegungen zu erteilen, sofern die Eintrittspflicht bestritten wird oder nicht eindeutig feststeht oder der Schaden nicht vollständig beziffert worden ist. Die Frist beginnt mit Zugang des Antrags bei dem Versicherer oder dem Schadenregulierungsbeauftragten.
2. Wird das Angebot nicht binnen drei Monaten vorgelegt, ist der Anspruch des Dritten mit dem sich nach § 288 Abs. 1 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ergebenden Zinssatz zu verzinsen. Weitergehende Ansprüche des Dritten bleiben unberührt.
3. Soweit die Entschädigungsstelle nach § 12a dem Ersatzberechtigten den Schaden ersetzt, geht der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Halter, den Eigentümer, den Fahrer und einen sonstigen Ersatzpflichtigen auf die Entschädigungsstelle über. Soweit eine Entschädigungsstelle im Sinne des Artikels 6 der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/

357/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 181 vom 20. Juli 2000 S. 65) einer anderen Entschädigungsstelle einen als Entschädigung gezahlten Betrag erstattet, gehen die auf die zuletzt genannte Entschädigungsstelle übergegangenen Ansprüche des Geschädigten gegen den Halter, den Eigentümer, den Fahrer und einen sonstigen Ersatzpflichtigen auf die zuerst genannte Entschädigungsstelle über.

3. In § 5 Abs. 3 Satz 1 wird das Wort „abgelehnt“ durch das Wort „ablehnt“ ersetzt.

4. Die Überschrift des Zweiten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

„Zweiter Abschnitt. Pflichten der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer, Auskunftsstelle und Statistik“

5. § 8 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden nach den Wörtern „juristische Person“ die Wörter „und an die nach § 13a errichtete oder anerkannte Entschädigungsstelle“ eingefügt.

- b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Sie teilen hierzu dem deutschen Versicherungsbüro, dem Entschädigungsfonds und der Entschädigungsstelle bezüglich der von ihnen in der Bundesrepublik Deutschland nach diesem Gesetz getätigten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen die gebuchten Prämienbeträge oder die Anzahl der versicherten Risiken mit.“

6. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

„§ 8a

(1) Es wird eine Auskunftsstelle eingerichtet, die Geschädigten unter den Voraussetzungen des Satzes 2 auf Anforderung folgende Angaben übermittelt, soweit dies zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr erforderlich ist:

1. Namen und Anschrift des Versicherers des schädigenden Fahrzeugs sowie dessen in der Bundesrepublik Deutschland benannten Schadenregulierungsbeauftragten,
2. die Nummer der Versicherungspolice und das Datum der Beendigung des Versicherungsschutzes, sofern dieser abgelaufen ist,
3. bei Fahrzeugen, die nach Artikel 4 Buchstabe a der Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahr-

<sup>\*)</sup> Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 181 vom 20. Juli 2000, S. 65).

zeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. EG Nr. L 103 S. 1) von der Versicherungspflicht befreit sind, den Namen der Stelle oder Einrichtung, die dem Geschädigten nach geltendem Recht ersatzpflichtig ist,

4. bei Fahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Buchstabe b der Richtlinie 72/166/EWG die Nummer der Grünen Karte oder der Grenzversicherungspolice, soweit das Fahrzeug durch eines dieser Dokumente gedeckt ist,
5. Namen und Anschrift des eingetragenen Fahrzeughalters oder, soweit die Auskunftsstelle sich diese Informationen nach Absatz 2 beschaffen kann, des Fahrzeugeigentümers oder des gewöhnlichen Fahrers; § 39 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes gilt entsprechend.

Geschädigte sind berechtigt, sich an die Auskunftsstelle zu wenden, wenn sie ihren Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland haben, wenn das Fahrzeug, das den Unfall verursacht haben soll, seinen gewöhnlichen Standort in der Bundesrepublik Deutschland hat oder wenn sich der Unfall in der Bundesrepublik Deutschland ereignet hat.

(2) Die Auskunftsstelle ersucht die Zulassungsbehörden sowie die in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nach Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie 2000/26/EG errichteten oder anerkannten Auskunftsstellen im Einzelfall um Übermittlung der Informationen nach Absatz 1 Satz 1. Sie darf den in diesen Staaten nach Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie 2000/26/EG errichteten oder anerkannten Auskunftsstellen auf Ersuchen die Informationen nach Absatz 1 Satz 1 übermitteln.

(3) Die Aufgaben und Befugnisse der Auskunftsstelle nach den Absätzen 1 und 2 werden von der GDV Dienstleistung-GmbH & Co. KG – „Zentralruf der Autoversicherer“ – in Hamburg wahrgenommen, sobald und soweit diese schriftlich gegenüber dem Bundesministerium der Justiz ihre Bereitschaft dazu erklärt hat. Das Bundesministerium der Justiz gibt die Erklärung und den Zeitpunkt, ab dem die betroffenen Aufgaben von dem Zentralruf der Autoversicherer wahrgenommen werden, im Bundesanzeiger bekannt. Der Zentralruf der Autoversicherer untersteht, soweit er die übertragenen Aufgaben wahrnimmt, der Aufsicht des Bundesministeriums der Justiz. Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Aufgaben und Befugnisse der Auskunftsstelle nach den Absätzen 1 und 2 der in § 13 genannten Anstalt zu übertragen, soweit die Wahrnehmung der Aufgaben durch den Zentralruf der Autoversicherer nicht gewährleistet ist oder dieser nicht mehr zur Wahrnehmung der Aufgaben bereit ist.“

(4) Versicherungsunternehmen, denen im Inland die Erlaubnis zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge und Anhänger erteilt ist, haben der Auskunftsstelle nach Absatz 3 sowie den in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nach Artikel 5 Abs. 1 der

Richtlinie 2000/26/EG errichteten oder anerkannten Auskunftsstellen die Namen und Anschriften der nach § 7b des Versicherungsaufsichtsgesetzes bestellten Schadenregulierungsbeauftragten sowie jede Änderung dieser Angaben mitzuteilen.“

7. Die Überschrift des Dritten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

„Dritter Abschnitt. Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen und Entschädigungsstelle für Auslandsunfälle“

8. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Am Ende von Satz 1 Nr. 3 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.

- bb) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. wenn die Versicherungsaufsichtsbehörde den Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über das Vermögen des leistungspflichtigen Versicherers stellt oder, sofern der Versicherer seinen Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum hat, von der zuständigen Aufsichtsbehörde eine vergleichbare Maßnahme ergriffen wird.“

- cc) Satz 5 wird wie folgt gefasst:

„Die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds entfällt ferner bei Ansprüchen wegen der Beschädigung von Einrichtungen des Bahn-, Luft- und Straßenverkehrs sowie des Verkehrs auf Binnenwasserstraßen einschließlich der mit diesen Einrichtungen verbundenen Sachen, sowie wegen der Beschädigung von Einrichtungen der Energieversorgung oder der Telekommunikation.“

- b) In Absatz 2 Satz 3 wird die Angabe „eintausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „500 Euro“ ersetzt.

- c) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 4 wird die gegenüber dem leistungspflichtigen Versicherer verstrichene Verjährungsfrist eingerechnet.“

- d) In Absatz 6 Satz 4 wird die Angabe „5 000 DM“ durch die Angabe „2 500 Euro“ ersetzt.

- e) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz angefügt:

„(7) Im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 4 sind der Versicherer und sein nach § 8 Abs. 2 Satz 1 bestellter Vertreter, der vorläufige Insolvenzverwalter ebenso wie der Insolvenzverwalter (§ 22 Abs. 1 Satz 1, § 56 der Insolvenzordnung), der von der Aufsichtsbehörde bestellte Sonderbeauftragte (§ 81 Abs. 2a des Versicherungsaufsichtsgesetzes) sowie alle Personen, die mit der Verwaltung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsverträge einschließlich der Regulierung der diesen Verträgen zuzurechnenden Schadensfälle betraut sind, verpflichtet, dem Entschädigungsfonds die für die Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Aus-

künfte zu erteilen, die benötigten Unterlagen zu überlassen und ihn bei der Abwicklung zu unterstützen.“

9. Nach § 12 wird folgender § 12a eingefügt:

„12a

(1) Wird durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers im Ausland nach dem 31. Dezember 2002 ein Personen- oder Sachschaden verursacht, so kann derjenige, der seinen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland hat und dem wegen dieser Schäden Ersatzansprüche gegen den Haftpflichtversicherer des schädigenden Fahrzeugs zustehen, diese vorbehaltlich des Absatzes 4 gegen die „Entschädigungsstelle für Schäden aus Auslandsunfällen“ (Entschädigungsstelle) geltend machen,

1. wenn das Versicherungsunternehmen oder sein Schadenregulierungsbeauftragter binnen drei Monaten nach der Geltendmachung des Entschädigungsanspruchs beim Versicherungsunternehmen des Fahrzeugs, durch dessen Nutzung der Unfall verursacht wurde, oder beim Schadenregulierungsbeauftragten keine mit Gründen versehene Antwort auf die im Schadensersatzantrag enthaltenen Darlegungen erteilt hat oder
2. wenn das Versicherungsunternehmen entgegen Artikel 4 Abs. 1 der Richtlinie 2000/26/EG in der Bundesrepublik Deutschland keinen Schadenregulierungsbeauftragten bestellt hat, es sei denn, dass der Geschädigte einen Antrag auf Erstattung direkt beim Versicherungsunternehmen eingereicht hat und von diesem innerhalb von drei Monaten eine mit Gründen versehene Antwort auf das Schadensersatzbegehren erteilt oder ein begründetes Angebot vorgelegt worden ist oder
3. wenn das Fahrzeug nicht oder das Versicherungsunternehmen nicht innerhalb von zwei Monaten nach dem Unfall ermittelt werden kann.

Ein Antrag auf Erstattung ist nicht zulässig, wenn der Geschädigte unmittelbar gegen das Versicherungsunternehmen gerichtliche Schritte eingeleitet hat.

(2) Die Entschädigungsstelle unterrichtet unverzüglich

1. das Versicherungsunternehmen des Fahrzeugs, das den Unfall verursacht haben soll, oder dessen in der Bundesrepublik Deutschland bestellten Schadenregulierungsbeauftragten,
2. die Entschädigungsstelle in dem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder dem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, in dem die Niederlassung des Versicherungsunternehmens ihren Sitz hat, die die Versicherungspolice ausgestellt hat,
3. die Person, die den Unfall verursacht haben soll, sofern sie bekannt ist,
4. das deutsche Büro des Systems der Grünen Internationalen Versicherungskarte und das Grüne-Karte-Büro des Landes, in dem sich der Unfall ereignet hat, wenn das schadenstiftende Fahrzeug seinen gewöhnlichen Aufenthaltsort nicht in diesem Land hat,

5. in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 3 den Garantiefonds im Sinne von Artikel 1 Abs. 4 der Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. EG 1984 Nr. L 8 S. 17) des Staates, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, sofern das Versicherungsunternehmen nicht ermittelt werden kann, oder, wenn das Fahrzeug nicht ermittelt werden kann, den Garantiefonds des Staates, in dem sich der Unfall ereignet hat,

darüber, dass ein Antrag auf Entschädigung bei ihr eingegangen ist und dass sie binnen zwei Monaten auf diesen Antrag eingehen wird.

(3) Die Entschädigungsstelle wird binnen zwei Monaten nach Eingang eines Schadensersatzantrages des Geschädigten tätig, schließt den Vorgang jedoch ab, wenn das Versicherungsunternehmen oder dessen Schadenregulierungsbeauftragter in dieser Zeit eine mit Gründen versehene Antwort auf das Schadensersatzbegehren erteilt oder ein begründetes Angebot vorlegt. Geschieht dies nicht, reguliert sie den geltend gemachten Anspruch unter Berücksichtigung des Sachverhalts nach Maßgabe des anzuwendenden Rechts. Sie kann sich hierzu anderer Personen oder Einrichtungen, insbesondere eines zur Übernahme der Regulierung bereiten Versicherungsunternehmens oder Schadensabwicklungsunternehmens, bedienen. Im Übrigen bestimmt sich das Verfahren nach dem Abkommen der Entschädigungsstellen nach Artikel 6 Abs. 3 der Richtlinie 2000/26/EG.

(4) Hat sich der Unfall in einem Staat ereignet, der nicht Mitgliedstaat der Europäischen Union oder Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, so kann der Geschädigte unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 einen Antrag auf Erstattung an die Entschädigungsstelle richten, wenn der Unfall durch die Nutzung eines Fahrzeugs verursacht wurde, das in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum versichert ist und dort seinen gewöhnlichen Standort hat und wenn das nationale Versicherungsbüro (Artikel 1 Abs. 3 der Richtlinie 72/166/EWG) des Staates, in dem sich der Unfall ereignet hat, dem System der Grünen Karte beigetreten ist.“

10. Nach § 13 wird folgender § 13a eingefügt:

„§ 13a

(1) Die Aufgaben und Befugnisse der Entschädigungsstelle nach § 12a werden von dem rechtsfähigen Verein „Verkehrsofferhilfe eingetragener Verein“ in Hamburg (Verkehrsofferhilfe) wahrgenommen, sobald und soweit dieser schriftlich gegenüber dem Bundesministerium der Justiz seine Bereitschaft dazu erklärt hat. Das Bundesministerium der Justiz gibt die Erklärung und den Zeitpunkt, ab dem die betroffenen Aufgaben von der Verkehrsofferhilfe wahrgenommen werden, im Bundesanzeiger bekannt. Die Verkehrsofferhilfe untersteht, soweit sie die übertragenen Aufgaben wahrnimmt, der Aufsicht des Bundesministeriums

der Justiz. Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Aufgaben und Befugnisse der Entschädigungsstelle nach § 12a der in § 13 genannten Anstalt zu übertragen, soweit die Wahrnehmung der Aufgaben durch die Verkehrsofopferhilfe nicht gewährleistet ist oder diese nicht mehr zur Wahrnehmung der Aufgaben bereit ist.“

(2) Die Entschädigungsstelle ist von der Körperschaftsteuer, der Gewerbesteuer und der Vermögensteuer befreit.“

## Artikel 2

### Änderung des Versicherungsaufsichtsgesetzes

Das Versicherungsaufsichtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Dezember 1992 (BGBl. 1993 I S. 2), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Nach der Angabe zu § 7a wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 7b

Schadenregulierungsbeauftragte in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung.“

b) Die Angabe zu § 155 wird wie folgt gefasst:

„§ 155

Nachträgliche Benennung von Schadenregulierungsbeauftragten.“

2. In § 5 Abs. 5 werden nach Nummer 7 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer angefügt:

„8. bei Deckung der in Anlage Teil A Nr. 10 Buchstabe a genannten Risiken die Angabe von Namen und Anschriften der gemäß § 7b zu bestellenden Schadenregulierungsbeauftragten.“

3. Nach § 7a wird folgender § 7b eingefügt:

„§ 7b

Schadenregulierungsbeauftragte in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

(1) Für die Erlaubnis zur Deckung der in Anlage Teil A Nr. 10 Buchstabe a genannten Risiken hat das Versicherungsunternehmen in allen anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den übrigen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum einen Schadenregulierungsbeauftragten zu benennen. Dieser hat im Auftrag des Versicherungsunternehmens Ansprüche auf Ersatz von Personen- und Sachschäden zu bearbeiten und zu regulieren, die wegen eines Unfalls entstanden sind, welcher sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten ereignet hat und der durch die Nutzung eines Fahrzeugs verursacht wurde, das in einem Mitgliedstaat versichert ist und dort seinen gewöhnlichen Standort hat.

(2) Der Schadenregulierungsbeauftragte muss in dem Staat ansässig oder niedergelassen sein, für den er benannt ist. Er kann auf Rechnung eines oder mehrerer

Versicherungsunternehmen handeln. Er muss über ausreichende Befugnisse verfügen, um das Versicherungsunternehmen gegenüber Geschädigten zu vertreten und um deren Schadenersatzansprüche in vollem Umfang zu befriedigen. Er muss in der Lage sein, den Fall in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Staates zu bearbeiten, für den er benannt ist.

(3) Der Schadenregulierungsbeauftragte trägt im Zusammenhang mit Ansprüchen, die durch ein bei diesem Unternehmen versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, alle zu deren Regulierung erforderlichen Informationen zusammen. Hat sich der Unfall in einem anderen Staat als einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ereignet, gilt dies nur, sofern der Geschädigte seinen Wohnsitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum hat, das Fahrzeug, das den Unfall verursacht hat, seinen gewöhnlichen Standort in einem dieser Staaten hat und das nationale Versicherungsbüro im Sinne von Artikel 1 Abs. 3 der Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. EG Nr. L 103 S. 1) des Staates, in dem sich der Unfall ereignet hat, dem System der Grünen Karte beigetreten ist. In diesem Fall gilt § 3a Nr. 1 und 2 des Pflichtversicherungsgesetzes entsprechend.

(4) Die Bestellung eines Schadenregulierungsbeauftragten durch ein ausländisches Versicherungsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland stellt für sich allein keine Errichtung einer Zweigniederlassung dar; der Schadenregulierungsbeauftragte gilt nicht als Niederlassung.“

4. In § 13d werden nach Nummer 8 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer wird angefügt:

„9. in der Versicherung zur Deckung der in Anlage Teil A Nr. 10 Buchstabe a genannten Risiken die Bestellung von Schadenregulierungsbeauftragten für alle übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum unter Beifügung der in § 5 Abs. 5 Nr. 8 genannten Unterlagen.“

5. § 144 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach Nummer 1 folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. entgegen § 7b Abs. 1 Satz 1 einen Schadenregulierungsbeauftragten nicht benennt“,

b) In Absatz 1a Nr. 2 wird nach der Angabe „oder Nr. 8“ die Angabe „oder 9“ eingefügt.

6. Nach § 154 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„ § 155

Nachträgliche Benennung eines Schadenregulierungsbeauftragten

Soweit die Erlaubnis zum Geschäftsbetrieb schon erteilt ist, sind Schadenregulierungsbeauftragte nach § 7b bis zum 15. Januar 2003 zu benennen. § 13d Nr. 9 und § 144 Abs. 1a Nr. 2, und Absatz 2 gelten entsprechend.“

### Artikel 3

#### Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. In § 35 Abs. 5 wird am Ende von Nummer 5 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer angefügt:

„6. von den Zulassungsbehörden und vom Kraftfahrt-Bundesamt an die mit den Aufgaben der Auskunftsstelle nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes beauftragte Stelle.“

2. Dem § 39 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Angaben nach Satz 1 Nr. 6 bis 9 und 11 sind gegenüber der Auskunftsstelle nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes stets zu erteilen.“

### Artikel 4

#### Änderung der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung

Die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung vom 29. Juli 1994 (BGBl. I S. 1837), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 2 wird nach Nummer 6 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer angefügt:

„7. Insassen eines Anhängers.“

2. § 3 Abs. 2 wird aufgehoben.

3. In § 5 Abs. 3 Satz 1 wird die Angabe „zehntausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „5 000 Euro“ ersetzt.

4. § 6 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „fünftausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „2 500 Euro“ ersetzt.

b) In Absatz 3 wird die Angabe „zehntausend Deutsche Mark“ durch die Angabe „5 000 Euro“ ersetzt.

5. § 8 Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Der Rentenwert ist auf Grund einer von der Versicherungsaufsichtsbehörde entwickelten oder anerkannten Sterbetafel und unter Zugrundelegung des Rechnungszinses, der die tatsächlichen Kapitalmarktzinsen in der Bundesrepublik Deutschland berücksichtigt, zu berechnen.“

### Artikel 5

#### Änderung der Fahrzeugregisterverordnung

Die Fahrzeugregisterverordnung vom 20. Oktober 1987 (BGBl. I S. 2305), zuletzt geändert durch Verordnung vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 wird die Zahl 11 durch die Zahl 12 ersetzt.

bb) In Nummer 3 Buchstabe g werden die Wörter „Zahl der früheren Halter“ durch die Wörter „die nach § 3 Abs. 2 Nr. 22 im örtlichen Fahrzeugregister zu speichernden Daten“ ersetzt.

b) In Absatz 2 wird die Zahl 4 durch die Zahl 5 ersetzt.

c) In Absatz 3 wird die Zahl 6 durch die Zahl 7 ersetzt.

d) In Absatz 4 werden nach Nummer 5 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer angefügt:

„6. Folgende Daten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:

a) Name und Anschrift oder Schlüsselnummer des Versicherers,

b) Nummer des Versicherungsscheins oder der Versicherungsbestätigung,

c) Befreiung von der gesetzlichen Versicherungspflicht.“

2. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

#### § 8a

Übermittlungen der Zulassungsstelle und des Kraftfahrt-Bundesamtes an die Auskunftsstelle

Die Zulassungsstelle und das Kraftfahrt-Bundesamt übermitteln der Auskunftsstelle nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes auf Anforderung die Daten nach § 8 Abs. 1, soweit dies zur Erteilung von Auskünften nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes erforderlich ist.“

3. In § 17 wird in Absatz 1, 3 und 4 jeweils die Zahl „5“ durch die Zahl „7“ ersetzt.

### Artikel 6

#### Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf den Artikeln 4 und 5 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden.

### Artikel 7

#### Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am 1. Januar 2003 in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeine Begründung

#### I. Ziel des Gesetzes

Das Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie, ABl. EG Nr. L 181 vom 20. Juli 2000 S. 65).

Daneben sollen einige notwendige Anpassungen des Pflichtversicherungsrechts einschließlich der Umstellung von auf DM lautenden Beträgen auf Euro vorgenommen werden.

#### II. Inhalt der Richtlinie\*) und Umsetzungsbedarf

Die Richtlinie knüpft an die vorangegangenen drei Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinien an, die europaweit verbindlich unter anderem Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsschutz und die Eintrittspflicht des nationalen Grüne-Karte-Büros für solche Schäden eingeführt haben, die von einreisenden Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort in einem anderen Mitgliedstaat verursacht wurden. Im Unterschied dazu soll die Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie die Unfälle erfassen, die Reisende in einem anderen Mitgliedstaat als ihrem Wohnsitzland erleiden. Ausgangspunkt war die Feststellung, dass die Regulierung von im Ausland erlittenen Verkehrsunfällen oft mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist und die Betroffenen hier der Unterstützung des europäischen Gesetzgebers bedürfen. Die Zunahme des gewerblichen und privaten innereuropäischen Verkehrs hat auch die Zahl der Auslandsunfälle stetig steigen lassen. Nicht nur die unterschiedlichen Rechtsvorschriften werfen bei der grenzüberschreitenden Schadensregulierung immer noch besondere Probleme auf. In manchen Ländern sind die Mechanismen zur Ermittlung des eintrittspflichtigen Versicherungsunternehmens nach einem Verkehrsunfall nur unzureichend entwickelt. Auch ist in einigen Mitgliedstaaten die Reaktionszeit einzelner Versicherer gerade gegenüber den Schadensmeldungen ausländischer Geschädigter außergewöhnlich lang.

Die Richtlinie will die Stellung von Geschädigten, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union als ihrem Wohnsitzstaat einen durch ein Kraftfahrzeug verursachten Verkehrsunfall erleiden, im Wesentlichen durch vier Maßnahmen verbessern: Zur Erleichterung der Schadensabwicklung für Geschädigte aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind die Versicherer zur Bestellung von Schadenregulierungsbeauftragten in allen anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu verpflichten (zur Geltung im Europäischen Wirtschaftsraum siehe unten zu III Nr. 5). Zur Sicherstellung einer beschleunigten Bearbeitung sind Bearbeitungsfristen vorzusehen, deren Nichteinhaltung zu sank-

tionieren ist. Weiterhin werden die Mitgliedstaaten zur Schaffung bzw. Anerkennung von Auskunftsstellen verpflichtet, bei denen Geschädigte insbesondere den Versicherer eines unfallverursachenden Fahrzeugs und den Schadenregulierungsbeauftragten erfahren können und schließlich soll eine Entschädigungsstelle eingerichtet bzw. anerkannt werden, die unter bestimmten Voraussetzungen an Stelle des säumigen Versicherers den Anspruch des Geschädigten erfüllt und die verauslagten Schadensbeträge regressiert.

#### III. Die Umsetzung der (wesentlichen) Regelungen der Richtlinie im Einzelnen

##### 1. Schadenregulierungsbeauftragter (Artikel 4 der Richtlinie)

Dies ist das Kernstück der Richtlinie: Jeder Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer, der in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen ist, wird verpflichtet, in jedem anderen Mitgliedstaat – auch wenn er dort keine Geschäftstätigkeit ausübt – einen Beauftragten zu ernennen, der dort die aus Unfällen in einem anderen Mitgliedstaat herrührenden Ansprüche zu bearbeiten und ggf. zu regulieren hat. Dem Geschädigten steht es frei, ob er sich an diesen Schadenregulierungsbeauftragten wendet oder unmittelbar den Versicherer (oder den Schädiger) in Anspruch nimmt. Diese Verpflichtung soll nach Artikel 8 der Richtlinie zukünftig eine generelle Voraussetzung für die Zulassung zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung darstellen und wird daher im Versicherungsaufsichtsgesetz verankert.

##### 2. Bearbeitungsfristen und Sanktionen (Artikel 4 Abs. 6 der Richtlinie)

Die Schadenregulierung soll darüber hinaus durch die Festlegung von Bearbeitungsfristen beschleunigt werden, deren Einhaltung durch Sanktionen abzusichern ist. Hier liegt einer der Schwerpunkte der Richtlinie und der Umsetzung in das nationale Recht:

- a) Die Versicherungsunternehmen sind zu verpflichten, spätestens innerhalb von drei Monaten entweder ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot oder – im Falle der Ablehnung des Schadenersatzbegehrens – eine mit Gründen versehene Antwort vorzulegen. Der Entwurf übernimmt diese unterschiedliche Terminologie der Richtlinie aus Gründen der europäischen Rechtseinheitlichkeit.

Grundlage für diese Verpflichtung ist der Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer, der nach der Richtlinie (Artikel 3) im Rahmen ihres Anwendungsbereiches konsequenterweise in den Staaten einzuführen ist, die ihn bisher nicht kennen. In Deutschland ist der Direktanspruch seit 1965 geltendes Recht (§ 3 Pflichtversicherungsgesetz). Diese Vorschrift regelt einen Teil der Rechtsbeziehungen zwischen dem Versicherer und dem Geschädigten und dient daher auch als Anknüpfungspunkt für die Verpflichtung zur fristgerechten Be-

\*) „Richtlinie“ ohne weitere Zusätze meint im Folgenden die Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie.

arbeitung. Vorgesehen ist aus Gründen der Übersichtlichkeit des Gesetzes ein neuer § 3a Pflichtversicherungsgesetz, in dem die notwendigen Regelungen zusammengefasst werden.

Die wichtigste Folge dieses systematischen Standortes ist, dass dann die vorgeschriebenen Fristen nicht allein zu Gunsten ausländischer Anspruchssteller anzuwenden sind (nur dies ist der unmittelbare Geltungsbereich der Richtlinie). Die Frist zur Beantwortung eines Schadenersatzbegehrens gilt dann vielmehr für alle Unfälle, auf die das Pflichtversicherungsgesetz Anwendung findet, also auch für reine Inlandsfälle.

Diese Folge ist gewollt: Es erscheint schon aus Gründen der Gleichbehandlung geboten, das Regulierungssystem der Richtlinie nicht nur auf Unfälle mit ausländischen Geschädigten anzuwenden, sondern auch auf reine Inlandsfälle. Damit werden auch Überlegungen im Europäischen Parlament und bei der EU-Kommission vorgezogen, diese Ausweitung in einer weiteren Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie vorzuschreiben. Eine entsprechende Entschließung hat das Europäische Parlament am 3. Juli 2001 gefasst (Entschließung des Europäischen Parlaments mit Empfehlungen an die Kommission für eine 5. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Hinblick auf eine Verbesserung der Rechtsstellung von Unfallopfern – 2000/2126(INI). Auch andere Mitgliedstaaten haben angekündigt, diesen Weg bereits jetzt zu gehen.

- b) Im Übrigen wird durch den Entwurf darauf geachtet, dass nicht etwa durch die gesetzliche Festlegung einer Bearbeitungsfrist bei der Schadenregulierung der unerwünschte Effekt eintritt, dass Versicherungsunternehmen diese Frist auch in jedem Falle ausschöpfen: Dies würde in unproblematischen Fällen, die bisher in Deutschland in kürzerer Zeit reguliert wurden, auch zu einer Verlängerung der Regulierungszeit führen. Deshalb werden die Versicherungen zur unverzüglichen Bearbeitung verpflichtet, wobei die absolute Grenze der Bearbeitungsdauer bei drei Monaten liegt. Die Frage der Unverzüglichkeit ist im Einzelfall zu beurteilen. Zu beachten ist im Übrigen, dass die vorgesehenen Fristen nicht zwingend eine Regulierung in dieser Zeit verlangen: Gefordert wird lediglich, dass sich ein Versicherer in dieser Zeit substantiiert mit dem geltend gemachten Schadensersatzbegehren auseinandersetzt. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass Verzögerungen bei der Schadenregulierung im Regelfall auf objektive Schwierigkeiten bei der Ermittlung der Eintrittspflicht und ihres Umfangs zurückzuführen sind (z. B. zeitliche Verzögerungen durch Einholung notwendiger Sachverständigen-gutachten zum Unfallhergang oder zu den Unfallfolgen). Diese Schwierigkeiten kann und will die Richtlinie nicht beseitigen. Verhindert werden soll lediglich die (absichtliche) dilatorische Behandlung von Schadensersatzbegehren, die Versicherung soll ohne schuldhaftes Zögern die Schadensbearbeitung vorantreiben. Vorbild für diese Regelung waren im Hinblick auf das Verhältnis zwischen einer unverzüglichen Handlungspflicht und einer festen absoluten Frist die § 64 Abs. 1 Satz 1 GmbHG und § 92 Abs. 2 Satz 1 AktG.

- c) Zugunsten der Geschädigten ist für die nicht fristgerechte Bearbeitung eine Verzinsung ihrer Ansprüche vorzusehen. Die Regelungen über den Verzug gelten weiter mit der Wirkung, dass die Versicherung im Einzelfall schon vor Ablauf der absoluten Frist von drei Monaten in Verzug gesetzt werden kann mit der Folge, anschließend einen Verzugsschaden ersetzen zu müssen. Dies erlaubt die Richtlinie ausdrücklich in Erwägung 19.

Darüber hinausgehende Sanktionen sind aufsichtsrechtlich nach § 87 VAG möglich, so dass dem Sanktionsgebot der Richtlinie genüge getan ist.

- d) Eine Änderung des für die Schadenregulierung zu Grunde zu legenden Rechts tritt nicht ein: Es sind die Artikel 40 ff. EGBGB anzuwenden, wonach grundsätzlich gemäß Artikel 40 Abs. 1 EGBGB von dem Recht des Staates auszugehen ist, in dem sich der Unfall ereignet hat. Eine Ausnahme besteht gemäß Artikel 40 Abs. 2 EGBGB dann, wenn der Ersatzpflichtige und der Verletzte zurzeit des schädigenden Ereignisses ihren gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Staat hatten. In diesem Fall gilt das Recht dieses Staates.

Weiterhin soll durch die Tätigkeit des Schadenregulierungsbeauftragten allein noch kein Gerichtsstand begründet werden. Nur wenn aus anderen Gründen ein Gerichtsstand gegeben ist, etwa weil der Versicherer eine Zweigniederlassung mit der Tätigkeit des Schadenregulierungsbeauftragten betraut hat, kann also ein Geschädigter auch in seinem Wohnsitzstaat gerichtlich gegen den Versicherer vorgehen. In anderen Fällen muss er – wie bisher – gerichtliche Hilfe weiterhin regelmäßig im Unfallstaat (bzw. im Sitzland des Versicherers) in Anspruch nehmen.

### 3. Auskunftsstellen (Artikel 5 der Richtlinie)

Als erhebliches Problem hat sich in der Vergangenheit immer wieder die Ermittlung des Schädigers und vor allem dessen Versicherers erwiesen, wenn dem Geschädigten beispielsweise nur ein Kraftfahrzeugkennzeichen bekannt war. Mehrfach war an die Mitgliedstaaten appelliert worden, hier Abhilfe zu schaffen, zuletzt in den Erwägungsgründen der Dritten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie vom 14. Mai 1990 (Richtlinie 90/232/EWG, ABl. EG Nr. L 129 vom 19. Mai 1990 S. 33). Gleichwohl bestehen die Probleme in einigen Mitgliedstaaten fort.

Daher wird nunmehr die Errichtung bzw. Anerkennung von Auskunftsstellen in jedem Mitgliedstaat vorgeschrieben, an die sich der Geschädigte wenden kann, um den Haftpflichtversicherer des Schädigers und dessen Schadenregulierungsbeauftragten, sowie nähere Informationen zum Versicherungsvertrag zu erfahren. Bei Vorliegen eines berechtigten Interesses ist auch der Name des Fahrzeughalters mitzuteilen. Die in der Richtlinie darüber hinaus angesprochene Möglichkeit der Mitteilung des Fahrzeugeigentümers – der häufig, aber nicht immer mit dem Halter identisch ist – oder des gewöhnlichen Fahrers (Artikel 4 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie) hat für Deutschland keine Bedeutung, da Angaben hierzu bei den Zulassungsstellen nicht erfasst werden und eine diesbezügliche Verpflichtung auch durch die Richtlinie nicht begründet werden soll. Andere Mitgliedstaaten kennen jedoch solche Angaben im Zusammenhang mit Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsverträgen.

Auch hier ist die Zielsetzung der Richtlinie, die Abwicklung bei Auslandsunfällen zu verbessern, zu beachten: Danach wäre es nur erforderlich, eine Auskunftsstelle zu errichten bzw. anzuerkennen, die zur Beantwortung der Anfragen deutscher Geschädigter die erforderlichen Informationen aus dem Ausland einholt und umgekehrt die aus dem Ausland nach Deutschland gerichteten Anfragen beantwortet. Der Gesetzentwurf sieht jedoch eine Regelung vor, die allgemein gilt, also auch für reine Inlandsfälle. Dies nimmt ebenfalls die europäische Entwicklung vorweg, wonach diese Ausweitung in einer weiteren Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie vorgeschrieben werden soll (vgl. die zitierte Entschließung des Europäischen Parlaments für eine 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie). Für diese Inlandsfälle stellen bereits die §§ 32 ff. Straßenverkehrsgesetz einen – funktionierenden – Rahmen für Übermittlungsbefugnisse und Auskunftsbegehren zur Verfügung, in den nicht eingegriffen werden soll. Es soll daher lediglich die anzuerkennende Auskunftsstelle in den vorhandenen gesetzlichen Rahmen eingepasst werden. Diesem Ziel dient einerseits die Verankerung der Auskunftsstelle im Pflichtversicherungsgesetz und zum anderen deren Berücksichtigung in den vorhandenen Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes.

In Deutschland soll die Aufgabe der Auskunftsstelle von dem von einer Tochtergesellschaft des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG, Glockengießerwall 1, 20095 Hamburg) betriebenen „Zentralruf der Autoversicherer“ übernommen werden, bei dem bereits seit vielen Jahren Geschädigte telefonisch unmittelbar Auskunft über den Versicherer des schädigenden Fahrzeugs erlangen können.

Gesetzlich festzulegen ist dazu insbesondere der Umfang der Auskunftsverpflichtung unter Beachtung des Datenschutzes. Dabei soll für die Auskünfte, die deutsche Fahrzeuge betreffen, der bestehende Rechtsrahmen des Straßenverkehrsgesetzes zugrunde gelegt werden. Zu regeln ist weiterhin die Zusammenarbeit der Auskunftsstelle mit den Zulassungsbehörden bzw. dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Erlangung der erforderlichen Informationen und es ist nach der Richtlinie das Recht der Geschädigten sicherzustellen, diese Informationen bis zu sieben Jahre nach einem Unfall erhalten zu können. Dies bedingt Änderungen der Aufbewahrungs- bzw. Lösungsfristen nach der Fahrzeugregisterverordnung.

#### 4. Entschädigungsstelle (Artikel 6 der Richtlinie):

Für den Fall, dass entweder der Versicherer oder sein Schadenregulierungsbeauftragter nicht innerhalb der vorgesehenen Frist auf den Anspruch des Geschädigten eingegangen sind oder wenn der Versicherer keinen Schadenregulierungsbeauftragten bestellt hat, soll dem Geschädigten von einer Entschädigungsstelle in seinem Wohnsitzstaat Entschädigung gewährt werden, die dann ihrerseits bei der Entschädigungsstelle im Sitzstaat des Versicherers Regress nimmt; letztere soll sich dann bei dem Versicherer schadlos halten.

Die Versicherungswirtschaft hat sich europaweit zur Betreuung und Finanzierung dieser Entschädigungsstellen bereit erklärt. In Deutschland soll diese Aufgabe von dem Verein „Verkehrsofferhilfe e. V.“ in Hamburg wahrgenommen

werden, dem bereits seit 1965 die Aufgaben des Entschädigungsfonds nach § 12 Pflichtversicherungsgesetz übertragen sind (Schadenregulierung bei Unfällen durch nicht versicherte oder nicht ermittelte Fahrzeuge) und der aus Mitteln der Versicherungswirtschaft (vgl. § 13 Pflichtversicherungsgesetz) finanziert wird.

Die Richtlinie geht hier neue Wege: Wegen der unterschiedlichen nationalen Versicherungskulturen und -systeme wurde die Regelung der Einzelheiten des Verfahrens der Entschädigungsstellen und des Regresses einem von diesen zu schließenden Abkommen überlassen, von dem auch das Inkrafttreten der entsprechenden Richtlinienvorschrift abhängt (Artikel 6 Abs. 3 der Richtlinie).

#### 5. Geltung der Richtlinie im Europäischen Wirtschaftsraum:

Die Richtlinie findet nach dem Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 4/2001 vom 31. Januar 2001 zur Änderung des Anhangs IX (Finanzdienstleistungen) des EWR-Abkommens (ABl. EG Nr. L 066 vom 8. März 2001, S. 46) auch in den EWR-Staaten Anwendung.

### IV. Weitere Änderungen im Überblick

1. Die im Pflichtversicherungsgesetz und in der Kraftfahrzeugpflichtversicherungsverordnung noch vorhandenen DM-Beträge sind auf Euro umzustellen. Dabei soll regelmäßig eine Umrechnung im Verhältnis 2 zu 1 vorgenommen werden. Für eine Änderung der Beträge besteht kein Anlass (siehe hierzu jeweils in der Einzelbegründung).
2. Daneben enthält der Entwurf einige Neuregelungen für den Entschädigungsfonds nach § 12 Pflichtversicherungsgesetz:

Zum einen soll die Eintrittspflicht des Entschädigungsfonds im Falle der Insolvenz eines Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherers auf den Zeitpunkt der Antragstellung vorverlegt werden, um Geschädigte bereits in diesem Stadium abzusichern, in dem der Versicherer, etwa wegen der Anordnung eines Verfügungsverbot nach § 21 Abs. 2 Nr. 2 Insolvenzordnung, schon keine Leistungen mehr erbringen darf.

Zum anderen soll der Kreis der Ersatzberechtigten bei Sachschäden durch nicht ermittelte Fahrzeuge auf diejenigen Geschädigten beschränkt werden, die des Schutzes durch den Entschädigungsfonds bedürfen. Neben den bisher schon ausgeschlossenen Straßenbaulastträgern soll die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds daher generell bei Ansprüchen wegen der Beschädigung von Einrichtungen des Bahn-, Luft- und Straßenverkehrs sowie des Verkehrs auf Binnenwasserstraßen einschließlich der mit diesen Einrichtungen verbundenen Sachen, sowie wegen der Beschädigung von Einrichtungen der Energieversorgung oder der Telekommunikation entfallen.

### V. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 und 22 des Grundgesetzes (privatrechtliches Versicherungswesen, Straßenverkehr).

Die Notwendigkeit einer bundesgesetzlichen Regelung für die Artikel 1 bis 3 ergibt sich daraus, dass diese Änderungen das Pflichtversicherungs-, Versicherungsaufsichts- und Straßenverkehrsgesetz betreffen, diese Bereiche bereits bundesrechtlich geregelt sind und weiterhin das Erfordernis einer bundesgesetzlichen Regelung besteht, weil

- die Notwendigkeit einer bundesweiten Verpflichtung der Kfz-Halter zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personen- und Sachschäden angesichts des unvermindert bestehenden Risikos von Unfällen im Straßenverkehr und der steigenden Zahl von Verkehrsteilnehmern nach wie vor besteht. Deshalb ist auch die Beibehaltung eines bundesweit einheitlichen Regulierungssystems erforderlich. Dieses kann am besten durch ein Bundesgesetz gewährleistet werden. Durch die Änderungen im Pflichtversicherungsgesetz sollen die deutschen Vorschriften über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung an das europäische Recht angepasst werden. Damit wird zugleich das bisherige nationale Regulierungssystem zu Gunsten des Geschädigten verbessert;
- im Interesse des Schutzes der Versicherungsnehmer nach wie vor auch die Notwendigkeit einer bundeseinheitlichen Rechtsgrundlage für die Ausübung der staatlichen Aufsicht über die privaten Versicherungsgesellschaften gegeben ist. Die Änderungen sollen sicherstellen, dass die Verpflichtung der Versicherungsunternehmen zur Benennung von Schadensregulierungsbeauftragten durchgesetzt und deren Tätigkeit staatlicherseits überwacht werden kann. Letztendlich sollen die Aufsichtsbefugnisse durch die Änderungen im Interesse des Geschädigten lediglich verbessert werden;
- eine bundeseinheitliche Zulassung von Kraftfahrzeugen im Interesse der Verkehrssicherheit nur durch den Fortbestand des Straßenverkehrsgesetzes gewährleistet werden kann. Die Ergänzungen sollen lediglich die Übermittlung von bestimmten Daten an die Auskunftsstellen sicherstellen.

Für die Artikel 4 bis 6 ergibt sich die Notwendigkeit einer bundesgesetzlichen Regelung daraus, dass diese Änderungen Rechtsverordnungen betreffen, die von der Bundesregierung aufgrund einer bundesgesetzlichen Ermächtigung erlassen wurden und deshalb nur durch den Bund geändert werden können.

## B. Zu den einzelnen Vorschriften

### Zu Artikel 1 (Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes)

#### Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 2 Satz 3 PflVG)

§ 2 Abs. 2 Satz 3 Pflichtversicherungsgesetz legt durch Verweisung auf die im Falle einer bestehenden Versicherung geltenden Vorschriften fest, in welchem Umfang die nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 Pflichtversicherungsgesetz von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeughalter bei Unfällen einzutreten haben. Mit dem Wegfall der behördlichen Bedingungsgenehmigung durch das 3. Durchführungsgesetz/EWG zum VAG vom 21. Juli 1994 (BGBl. I S. 1630) ist die Verweisung auf „die von der Aufsichtsbehörde genehmig-

ten Allgemeinen Bedingungen der Kraftverkehrsversicherung“ gegenstandslos geworden. Die Konkretisierung des Inhalts der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsverträge enthält seither die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung vom 29. Juli 1994 (BGBl. I S. 1837), auf die nunmehr zu verweisen ist.

Damit wird zugleich der Umfang des Rückgriffs nach § 2 Abs. 2 Satz 4 Pflichtversicherungsgesetz festgelegt und die zwischenzeitliche Rechtsunsicherheit beseitigt.

#### Zu Nummer 2 (§ 3a PflVG)

Der neue § 3a Pflichtversicherungsgesetz normiert die Verpflichtungen des Versicherungsunternehmens, die künftig bei der Schadensbearbeitung einzuhalten sind. Sie gelten für alle Ansprüche, auf die deutsches Pflichtversicherungsrecht anzuwenden ist, d. h. in erster Linie für Unfälle, die sich in Deutschland ereignen. Für Auslandsunfälle (innerhalb von EU oder EWR) ergeben sich die entsprechenden Erleichterungen für deutsche Geschädigte durch die in diesen Staaten zu treffenden Umsetzungsregelungen.

#### Zu § 3a Nr. 1

Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 4 Abs. 6 der Richtlinie. Danach ist sicherzustellen, dass der Geschädigte von dem Versicherungsunternehmen oder dessen Schadenregulierungsbeauftragtem eine substantiierte Darlegung auf seinen Schadensersatzantrag erhält. Im Umsetzungsbereich der Richtlinie ist eine einheitliche Terminologie wünschenswert, da die Nichteinhaltung der Anforderungen einem ausländischen Geschädigten die Inanspruchnahme der Entschädigungsstelle in seinem Wohnsitzstaat ermöglichen kann. Die Regelung übernimmt daher den Sprachgebrauch und die Unterscheidung der Richtlinie.

Auf eine nähere Definition der „begründeten Stellungnahme“ oder des „begründeten Schadensersatzangebotes“ wird jedoch verzichtet. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass sich die Anforderungen hieran nur im jeweiligen Einzelfall feststellen lassen. So hängt es etwa vom Umfang der Darlegungen in dem Schadensersatzantrag ab, in welcher Ausführlichkeit hierauf eingegangen werden kann und muss.

Nach Artikel 4 Abs. 6 UnterAbs. 1 der Richtlinie sind die begründeten Darlegungen innerhalb einer Frist von drei Monaten ab Eingang des Schadensersatzantrags zu erteilen; nach Artikel 10 Abs. 4 der Richtlinie sind generell günstigere Regelungen für Geschädigte möglich. Diese Frist von drei Monaten greift der Gesetzesentwurf auf. Das dilatorische Ausschöpfen der Frist von drei Monaten durch die Versicherungen wird jedoch verhindert, indem in Anlehnung an die Formulierungen in § 64 Abs. 1 GmbHG und in § 92 Abs. 2 AktG die absolute Frist von drei Monaten mit der Verpflichtung zu unverzüglichem Handeln kombiniert wird. Die Versicherung hat danach, wie bisher, den Schadensfall ohne schuldhaftes Zögern zu bearbeiten.

Die Frist von drei Monaten erscheint angemessen, nachdem auch die Fälle umfasst sind, in denen der Antrag bei dem im Ausland ansässigen Schadenregulierungsbeauftragten gestellt wird und dieser zu dem in Deutschland stattgefundenen Unfall von „seinem“ Versicherungsunternehmen erst die notwendigen Informationen einholen muss.

**Zu § 3a Nr. 2**

Zugunsten des Geschädigten ist für die nicht fristgerechte Bearbeitung eine Verzinsung seines Anspruchs vorzusehen, Artikel 4 Abs. 6 Unterabs. 2 der Richtlinie. Die Richtlinie erlaubt (in Erwägung 19) den Rückgriff auf das nationale Recht des Verzugs, die Formulierung des Entwurfs stellt dementsprechend klar, dass die Verzugsfolge des § 288 Abs. 1 Satz 1 BGB neben den weiteren Verzugsfolgen auch schon vor Ablauf der Dreimonatsfrist eintreten kann. Für eine darüber hinausgehende Regelung ist schon aus Gründen der Gleichbehandlung mit anderen Gläubigern kein Raum. Ein Sonderrecht für Verkehrsunfallopfer sollte soweit wie möglich vermieden werden.

**Zu § 3a Nr. 3**

Die Regelung setzt Artikel 6 Abs. 2 der Richtlinie um. Der eigentliche Regress zwischen den Entschädigungsstellen folgt zwar dem von diesen geschlossenen Abkommen. Sicherzustellen ist aber das Schicksal der zu regressierenden Forderung, die sonst – soweit auf sie deutsches Recht Anwendung findet – nach §§ 267, 362 BGB bei Leistung eines Dritten erlöschen würde und nicht mehr Gegenstand eines eventuellen Ausgleichs sein könnte.

Die Anordnung des gesetzlichen Forderungsübergangs bezieht sich auf den Fall, dass die deutsche Entschädigungsstelle (nach § 12a Pflichtversicherungsgesetz) einen deutschen Geschädigten entschädigt; seine Ansprüche gehen auf die Entschädigungsstelle über. Die Anordnung bezieht sich ferner – wie von Artikel 6 Abs. 2 der Richtlinie vorgegeben – auf den Fall, dass eine Entschädigungsstelle im Wege des Regresses an eine andere Entschädigungsstelle Erstattungen leistet. Die Grundsätze des internationalen Privatrechts bleiben unberührt.

**Zu Nummer 3 (§ 5 PflVG)**

Es handelt sich um die Berichtigung eines Redaktionsversehens.

**Zu Nummer 4**

Die Überschrift wird an den neuen Inhalt des Zweiten Abschnitts angepasst.

**Zu Nummer 5 (§ 8 Abs. 1 PflVG)**

Die Einbeziehung der Entschädigungsstelle in die Verpflichtung der Versicherungsunternehmen zur Erbringung der satzungsmäßigen Leistungen und Beiträge dient der Absicherung des Regressverfahrens nach dem Abkommen der Entschädigungsstellen (hierzu oben zu A. II. 4.), soweit die Entschädigungsstelle von anderen Entschädigungsstellen für die Säumnis eines deutschen Versicherers in Anspruch genommen wird. Sie kann dann nach Maßgabe ihrer Satzungsbestimmungen bei dem Versicherungsunternehmen, das regelmäßig Mitglied der vorgesehenen Entschädigungsstelle (Verkehrsofferhilfe e. V.) ist, Rückgriff nehmen.

**Zu Nummer 6 (§ 8a PflVG)**

Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 5 der Richtlinie. Über den Anwendungsbereich der Richtlinie hinaus

sollen auch reine Inlandsunfälle erfasst werden (hierzu oben zu A. III. 3.).

Der gesetzlichen Regelung liegt im Übrigen die durch Artikel 5 Abs. 1 Buchstabe b und c der Richtlinie eingeräumte Möglichkeit zugrunde, als Auskunftsstelle eine Stelle zu bestimmen, die nicht notwendig selbst die von der Richtlinie verlangten Informationen vorhalten muss, sondern sich diese im Bedarfsfall verschafft und an die Auskunftssuchenden weiterleitet. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass bereits bei den Zulassungsstellen (und dem Kraftfahrt-Bundesamt) die entsprechenden Informationen für deutsche Fahrzeuge vorgehalten werden und dies nicht zusätzlich bei der beabsichtigten privaten Auskunftsstelle (siehe sogleich zu § 8a Abs. 3) der Fall sein muss. Beim Zentralruf der Autoversicherer werden die die Versicherungsverträge betreffenden Informationen derzeit für den Zeitraum eines Jahres vorgehalten, was für den zu erwartenden Regelfall eines Auskunftsbegehrens völlig ausreichend erscheint. Nach Artikel 5 Abs. 3 der Richtlinie ist aber die Möglichkeit vorzusehen, binnen sieben Jahren nach dem Unfall die genannten Informationen erhalten zu können. Hierbei wird es sich um Ausnahmefälle handeln, die nicht den über diesen Zeitraum reichenden Aufbau einer Datensammlung bei der privaten Auskunftsstelle rechtfertigen. Hier genügt die Möglichkeit der Rückfrage und die Verlängerung der Aufbewahrungsfrist der amtlichen Unterlagen von derzeit fünf auf künftig sieben Jahre.

**Zu § 8a Abs. 1**

Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie und führt die Informationen auf, die durch die Auskunftsstelle zu erteilen sind. Die Zielrichtung der Richtlinie, wonach regelmäßig für Auslandsunfälle Auskunft zu erteilen ist, bedingt die Benennung der zu erteilenden Informationen im Sprachgebrauch der Richtlinie. Damit wird die Einheitlichkeit der zu erteilenden bzw. zu erfragenden Auskünfte im Geltungsbereich der Richtlinie gewährleistet. Es werden daher auch die Informationen aufgenommen, die in Deutschland nicht vorgehalten werden (z. B. die Information über den gewöhnlichen Fahrer). Nicht aufgeführt ist die in der Richtlinie in Artikel 5 Abs. 1 Buchstabe a Nr. 5 ii aufgeführte Stelle, da eine derartige Stelle europarechtlich (noch) gar nicht vorgesehen ist: Für die nach Artikel 4 Buchstabe b der Richtlinie 72/166/EWG von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeuge kann lediglich bei Grenzübertritt vom Einreisestaat die Versicherungsdeckung durch die Grüne Karte oder eine Grenzversicherung verlangt werden. Dementsprechend sind in § 8a Abs. 1 Nr. 4 auch nur diese Dokumente als möglicher Auskunftgegenstand aufgeführt. § 8a Abs. 1 Nr. 5 setzt Artikel 4 Abs. 4 der Richtlinie um. Für Auskünfte, die in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Fahrzeuge betreffen, gelten im Übrigen weiterhin die Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes.

Die Begrenzung des Kreises der Auskunftsberechtigten entspricht Artikel 5 Abs. 3 Satz 1 der Richtlinie. Danach sollen die Auskunftsstellen nur dann in Anspruch genommen werden können, wenn ein Bezug zu dem Staat besteht, in dem sie errichtet oder anerkannt sind.

**Zu § 8a Abs. 2**

Die Zusammenarbeit mit den Zulassungsbehörden und den anderen europäischen Auskunftsstellen soll der Auskunftsstelle die Erteilung bzw. Weiterleitung der Informationen ermöglichen.

**Zu § 8a Abs. 3**

Die Versicherungswirtschaft hat ihre Bereitschaft zur Übernahme der Aufgaben der Auskunftsstelle bereits erklärt und stellt mit dem „Zentralruf der Autoversicherer“ ein bewährtes und funktionierendes System hierzu bereit. Die Übertragung auf diese private Stelle erscheint zum einen deshalb sinnvoll, da in erster Linie Informationen über den Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherer eines schädigenden Fahrzeugs übermittelt werden sollen, was diese Stelle für Inlandsunfälle bereits seit vielen Jahren leistet. Zum anderen soll die Auskunftsstelle nach dem primären Ziel und Anwendungsbereich der Richtlinie auch Auskünfte im Ausland bei den dortigen Auskunftsstellen einholen und an die Geschädigten mit Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland weiterleiten. Deshalb sieht der Entwurf die Übertragung der Aufgaben der Auskunftsstelle auf diese privatrechtlich organisierte Einrichtung vor. Bei dem „Zentralruf der Autoversicherer“ handelt es sich um eine Abteilung der GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG, Hamburg. Dieser Kommanditgesellschaft werden die Aufgaben der Auskunftsstelle übertragen.

Nachdem vorliegend staatliche Pflichtaufgaben zu erfüllen sind, ist zu gewährleisten, dass die Aufgaben auch in dem unwahrscheinlichen Fall erfüllt werden, dass die private Einrichtung diese nicht mehr erledigen kann oder will. Hierfür ermächtigt der Entwurf das Bundesministerium der Justiz zum Erlass einer Verordnung, durch welche der in § 13 PflVG gegründeten Anstalt diese Aufgaben übertragen werden können. Vorbild für diese Ausgestaltung sind die §§ 342 und 342a HGB, wobei vorliegend auf eine bestehende Anstalt des öffentlichen Rechts zurückgegriffen werden kann und die Aufgaben der privaten Einrichtung im Entwurf bereits an anderer Stelle detailliert beschrieben sind.

Im Hinblick auf das Demokratieprinzip ist es erforderlich, den „Zentralruf der Autoversicherer“ unter staatliche Aufsicht zu stellen, soweit er die Aufgaben der Auskunftsstelle erfüllt.

**Zu § 8a Abs. 4**

Die Mitteilungspflicht bezüglich der Schadenregulierungsbeauftragten nach § 7b Versicherungsaufsichtsgesetz dient der Umsetzung von Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie. Danach sind die benannten Schadenregulierungsbeauftragten von den Versicherungsunternehmen der inländischen Auskunftsstelle und den Auskunftsstellen in den anderen EU- bzw. EWR-Mitgliedstaaten mitzuteilen. Die Verpflichtung zur Mitteilung von Änderungen dient der notwendigen Aktualisierung der Informationen bei den Auskunftsstellen. Wie die Versicherungsunternehmen ihrer Mitteilungspflicht nachkommen, schreibt die Regelung nicht vor. Soweit es zweckmäßig ist, können die erforderlichen Informationen auch – z. B. in der Auskunftsstelle – gebündelt und anschließend übermittelt werden.

**Zu Nummer 7**

Die Überschrift wird an den neuen Inhalt des Dritten Abschnitts angepasst.

**Zu Nummer 8 (§ 12 PflVG)****Zu Nummer 8a Buchstabe aa**

Die Regelung dient der Besserstellung der Geschädigten im Falle der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherers. Es wird eine Lücke geschlossen, die sich aus dem vorläufigen Verfügungsverbot nach § 21 Abs. 2 Nr. 2 Insolvenzordnung ergeben kann. Die Geschädigten können zukünftig bereits in diesem Stadium des Verfahrens Leistungen des Entschädigungsfonds erhalten. Der maßgebliche Zeitpunkt ist der Eingang des Antrags beim Insolvenzgericht, der nur durch die Aufsichtsbehörde gestellt werden kann, § 88 Abs. 1 Versicherungsaufsichtsgesetz.

**Zu Nummer 8a Buchstabe bb**

Die Regelung erweitert den bisher vorgesehenen Ausschluss von Ansprüchen von Bund, Ländern, Gemeinden und Gemeindeverbänden als Straßenbaulastträger und schließt Ersatzansprüche wegen der Beschädigung der aufgeführten Einrichtungen für öffentliche und private Ersatzberechtigte gleichermaßen aus.

Europarechtliche Grundlage dieser Einschränkung ist Artikel 1 Abs. 4 Unterabs. 4 der Richtlinie 84/5/EWG, wonach die Mitgliedstaaten bei nicht ermittelten Fahrzeugen die Beschränkung des Ersatzes von Sachschäden bis hin zum völligen Ausschluss vorsehen können.

Anlass der weiteren Einschränkung ist die Feststellung, dass die Verkehrsofferhilfe zunehmend von Ersatzberechtigten in Anspruch genommen wird, die diesen Ersatzes eigentlich nicht bedürfen:

Im Jahre 2000 wurden bei der Verkehrsofferhilfe insgesamt 1 271 Anträge auf Entschädigung wegen Sachschäden gestellt. Davon wurden 108 Anträge von der Deutschen Telekom AG und weitere 551 Anträge von verschiedenen Versorgungsunternehmen gestellt, ein Anteil von zusammen 51,85 %. Bei 900 bisher (Stand: 15. Mai 2001) abgerechneten Fällen aus diesem Jahr betrug der Anteil der an diese Unternehmen gezahlten Beträge 43,80 %; absolut ein Betrag von zusammen 632 228,41 DM.

Im Hinblick darauf, dass der Entschädigungsfonds in erster Linie dem wirtschaftlich schwachen Geschädigten und damit dem Opferschutz dienen soll, erscheint die Herausnahme der begünstigten Unternehmen aus dem Kreis der Ersatzberechtigten gerechtfertigt. Diese sind in der Lage, entsprechende Schäden selbst abzudecken. Dem steht nicht entgegen, dass in den Fällen nicht ermittelter Fahrzeuge davon auszugehen ist, dass für diese üblicherweise eine Versicherung bestanden hat und die Eintrittspflicht des Entschädigungsfonds dies gleichmäßig auf die beitragspflichtigen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer verteilt. Gerade die Eintrittspflicht in den Fällen nicht ermittelter Fahrzeuge ist erheblich beschränkt, so wird etwa der Ersatz von Schäden am eigenen Fahrzeug ausgeschlossen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Bearbeitung dieser Fälle mit einem erheblichen Ermittlungsaufwand verbunden ist, was

für die zukünftig auszuschließenden Fälle nicht länger vertretbar erscheint.

#### **Zu Nummer 8b**

Die Regelung dient der Euro-Umstellung. Eine Ausweitung des Selbstbehalts des Geschädigten erscheint nicht angezeigt. Es sollen in erster Linie Bagatellschäden ausgeschlossen werden, bei denen den Geschädigten zuzumuten ist, diese selbst zu tragen. Hier erscheint ein Betrag von künftig 500 Euro weiterhin angemessen; für eine Erhöhung besteht im Interesse der Geschädigten kein Anlass.

#### **Zu Nummer 8c**

Bei der Regulierung von Ansprüchen nach § 12 Abs. 1 Nr. 4 wird der Entschädigungsfonds im Interesse der Geschädigten an Stelle des (insolventen) leistungspflichtigen Versicherers tätig. Eine weitergehende Verbesserung der Rechtsstellung der Geschädigten soll damit jedoch nicht verbunden sein. Insbesondere ist das Hinzutreten eines neuen Schuldners kein Grund für die Verlängerung einer bereits laufenden Verjährungsfrist. Die Regelung sieht daher eine Anrechnung der bereits verstrichenen Zeit vor.

#### **Zu Nummer 8d**

Die Regelung dient der Euro-Umstellung. Festgelegt wird eine Selbstbeteiligung des Versicherungsnehmers im Falle der Insolvenz seines Versicherers. Für eine Erhöhung des Betrages wird kein Anlass gesehen.

#### **Zu Nummer 8e**

Die Regelung dient der sachgerechten Bearbeitungsmöglichkeit der Insolvenzfälle durch den Entschädigungsfonds. Sie ist erforderlich, da der Entschädigungsfonds die Schadensregulierung für den insolventen Versicherer übernehmen soll und deshalb auf die Zusammenarbeit mit den genannten Personen und die Erteilung der genannten Informationen angewiesen ist. Hierzu ist im Interesse aller Beteiligten eine klare rechtliche Grundlage erforderlich.

#### **Zu Nummer 9 (§ 12a PflVG)**

Die Regelung dient zusammen mit dem neuen § 13a der Umsetzung von Artikel 6 der Richtlinie. Während § 12a die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Entschädigungsstelle und deren Verfahren regelt, enthält § 13a die notwendigen organisatorischen Regelungen.

#### **Zu § 12a Abs. 1**

Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 6 Abs. 1 der Richtlinie und legt die Voraussetzungen fest, unter denen die Entschädigungsstelle in Anspruch genommen werden soll. Der Sprachgebrauch und die Unterscheidung der Richtlinie („begründete Stellungnahme“, „begründetes Schadensersatzangebot“) wird, wie bereits zu § 3a Pflichtversicherungsgesetz, auch hier übernommen, um eine im Umsetzungsbereich der Richtlinie einheitliche Sprachregelung zu erreichen.

Auf eine nähere Definition der „begründeten Stellungnahme“ oder des „begründeten Schadensersatzangebotes“ wird aber auch hier verzichtet. Ob es sich – wenn eine Ant-

wort des Versicherers oder des Schadenregulierungsbeauftragten vorliegt – um eine „begründete“ Stellungnahme im Sinne des Gesetzes handelt, hat im Falle ihrer Inanspruchnahme die Entschädigungsstelle zu entscheiden. Geht sie von einer ausreichenden Begründung aus und lehnt demzufolge ihre Eintrittspflicht ab, steht dem Geschädigten gegen diese Entscheidung der ordentliche Rechtsweg offen. Die Frage ist dann von den zuständigen Gerichten zu klären. Einer gesetzlichen Vorgabe bedarf es hierzu nicht; sie wäre auch wegen der Abhängigkeit vom jeweiligen Einzelfall untunlich.

Der Entwurf bestimmt die Eintrittspflicht der Entschädigungsstelle nur für solche Schäden, welche nach dem 31. Dezember 2002 entstanden sind, also nach Inkrafttreten dieses Gesetzes. Das soll eine Zuständigkeit der Entschädigungsstelle für solche Schäden ausschließen, die vor der Anerkennung der Entschädigungsstelle entstanden sind. Die Entschädigungsstelle soll nicht sofort zu Beginn ihrer Tätigkeit mit einer Vielzahl von „Altverfahren“ konfrontiert werden. Zudem schafft dieses Datum zusätzliche Klarheit über den zeitlichen Wechsel der Rechtslage.

Die Regelung in Nummer 3 dient zum einen der Umsetzung von Artikel 7 der Richtlinie. Da nicht nach der Herkunft der unfallverursachenden Fahrzeuge differenziert wird, werden aber zugleich auch die in Artikel 1 Abs. 3 der Richtlinie genannten Fälle erfasst.

Satz 2 beruht auf Artikel 6 Abs. 1 Unterabs. 3 der Richtlinie und stellt den Vorrang eines schon begonnenen gerichtlichen Verfahrens sicher.

#### **Zu § 12a Abs. 2**

Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 6 Abs. 1 Unterabs. 5 der Richtlinie, die die Verpflichtung zur Information der Beteiligten vorsieht. Nummer 4 soll die doppelte Geltendmachung eines Schadens, und zwar sowohl bei der Entschädigungsstelle als auch im System „Grüne Versicherungskarte“, unterbinden. Nummer 5 beruht auf Artikel 7 der Richtlinie und sieht die Information derjenigen Garantiefonds vor, gegen die ein Regressanspruch in Betracht kommt. Ein Unterschied hinsichtlich der Herkunft des schädigenden Fahrzeugs wird nicht gemacht, erfasst werden somit auch hier die Fälle des Artikels 1 Abs. 3 der Richtlinie.

#### **Zu § 12a Abs. 3**

Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 6 Abs. 1 Unterabs. 4 der Richtlinie. Während die Entschädigungsstelle sich zur Überprüfung der Zuständigkeit gemäß Erwägung 26 der Richtlinie auf die Nachprüfung beschränkt, ob ein frist- und formgerechtes Schadensersatzangebot unterbreitet worden ist, reguliert sie den Schaden nach materieller Prüfung des Schadensersatzanspruchs. Die Erwägung 26 der Richtlinie spricht hier von der Regulierung in „objektiv feststellbaren Fällen“. Die Entschädigungsstelle nutzt dabei die Zeitspanne von zwei Monaten, um die Regulierung vorzubereiten, aber auch, um mögliche Missbrauchsfälle auszuschließen. So ist etwa die Angabe des Geschädigten zu überprüfen, einen Antrag gestellt zu haben aber innerhalb der vorgegebenen Frist ohne Antwort geblieben zu sein. Dies bedeutet denkwürdig, dass der Geschädigte zunächst die Frist von drei Monaten abgewartet haben muss, bevor er sich

an die Entschädigungsstelle wendet. Deshalb ist die Zulässigkeit des Antrags Voraussetzung für den Lauf der zweimonatigen Frist. Außerdem wird klargestellt, dass das Versicherungsunternehmen lediglich innerhalb der Frist von zwei Monaten durch eine begründete Stellungnahme die Regulierung wieder an sich ziehen kann. Dies ist so auch in dem Abkommen der Entschädigungsstellen vorgesehen. Daraus folgt weiterhin, dass die Entschädigungsstelle nicht ihrerseits innerhalb dieses Zeitraumes regulieren darf, da sie sonst das Recht des Versicherers, den Fall wieder an sich zu ziehen, konterkarieren würde und im Übrigen auch die Gefahr einer Doppelzahlung an den Geschädigten bestünde. Die Regelung umschreibt außerdem in allgemeiner Form die Basis, auf der die Entschädigungsstelle die Schadensregulierung betreiben soll und dient der Klarstellung, dass die Entschädigungsstelle – so, wie dies auch bisher schon im System der Grünen Karte gängige Praxis ist – dies nicht notwendigerweise selbst durchzuführen hat. Die Verkehrsofferhilfe, die die Aufgaben der Entschädigungsstelle übernehmen soll, wäre hierzu auch personell und organisatorisch nicht in der Lage. Dies gilt entsprechend für die in den anderen Staaten vorgesehenen Entschädigungsstellen und ist daher auch in deren Abkommen so vorgesehen.

#### **Zu § 12a Abs. 4**

Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 1 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie, wonach die Inanspruchnahme der Entschädigungsstelle unter den dort näher genannten Voraussetzungen auch bei Unfällen möglich sein soll, die sich in Drittstaaten ereignet haben.

#### **Zu Nummer 10 (§ 13 a PflVG)**

Die Regelung dient (zusammen mit § 12a) der Umsetzung von Artikel 6 der Richtlinie. Sie entspricht von ihrer Ausgestaltung her der Regelung des Entwurfs zur Anerkennung der Auskunftsstelle.

#### **Zu § 13a Abs. 1**

Auch hier werden, ebenso wie in § 8a Abs. 3, die Aufgaben auf eine private Einrichtung übertragen. Hilfsweise besteht die Möglichkeit zur Übertragung der Aufgaben durch Verordnung auf die in § 13 PflVG genannte Anstalt. Auch hier ist im Hinblick auf das Demokratieprinzip eine staatliche Aufsicht anzuordnen.

#### **Zu § 13a Abs. 2**

Die Regelung entspricht § 13 Abs. 4 PflVG. Die Steuerbefreiung trägt der Tatsache Rechnung, dass hier von einer privaten Stelle Aufgaben im öffentlichen Interesse wahrgenommen werden.

#### **Zu Artikel 2 (Änderung des Versicherungsaufsichtsgesetzes)**

##### **Zu Nummer 1**

Die Inhaltsübersicht ist wegen der Einführung des neuen § 7b zu ändern.

##### **Zu Nummer 2 (§ 5 Abs. 5 Nr. 8 VAG)**

Die Regelung enthält die Verpflichtung, bei Antrag auf Erteilung der Erlaubnis zum Geschäftsbetrieb die Benennung der Schadenregulierungsbeauftragten mitzuteilen und dient der Sicherstellung der Überprüfung durch die Versicherungsaufsichtsbehörden.

##### **Zu Nummer 3 (§ 7b VAG)**

Artikel 8 der Richtlinie legt durch die dort vorgenommene Änderung der Artikel 8 und 23 der Richtlinie 73/239/EWG fest, dass die Benennung von Schadenregulierungsbeauftragten zukünftig die Voraussetzung für die Zulassung zum Geschäftsbetrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und für die Zulässigkeit des Dienstleistungsverkehrs in diesem Bereich sein soll. Die Umsetzung geschieht daher im Versicherungsaufsichtsgesetz.

##### **Zu § 7b Abs. 1**

Nach den Vorgaben der Richtlinie (Artikel 8) muss die Bestellung von Schadenregulierungsbeauftragten künftig eine Voraussetzung für die Zulassung zum Geschäftsbetrieb der Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherung darstellen. Dem trägt die Regelung Rechnung. Zugleich werden die Aufgaben des Schadenregulierungsbeauftragten bestimmt.

##### **Zu § 7b Abs. 2**

Die Regelung übernimmt die nach Artikel 4 Abs. 1 Satz 3, Abs. 3 und 5 der Richtlinie zulässigen Anforderungen an den Schadenregulierungsbeauftragten. Einschränkungen der Auswahlfreiheit der Versicherungsunternehmen sind nach Artikel 4 Abs. 2 der Richtlinie nicht zulässig.

##### **Zu § 7b Abs. 3**

Absatz 3 enthält in allgemeiner Form die Aufgaben des Schadenregulierungsbeauftragten und dient durch den Verweis auf die Drittstaaten der Umsetzung von Artikel 1 Abs. 2 der Richtlinie. Diese Regelung ist in das Versicherungsaufsichtsgesetz aufzunehmen, da es sich um Verpflichtungen handelt, die die deutschen Versicherungsunternehmen (bzw. die für diese bestellten Schadenregulierungsbeauftragten) betreffen. Die Regelungen des § 3a PflVG greifen demgegenüber nur dann ein, wenn auf den zu bearbeitenden Unfall deutsches Recht Anwendung findet. Dies ist aber nach den Regelungen des Internationalen Privatrechts bei Unfällen in Drittstaaten üblicherweise gerade nicht der Fall. Es gilt vielmehr im Regelfall das Recht dieses Drittstaates. Durch den Verweis auf § 3a Nr. 1 und 2 PflVG sind die deutschen Versicherungsunternehmen künftig auch bei Unfällen in Drittstaaten an die vorgegebenen Bearbeitungsfristen gebunden. Im Übrigen richten sich die Ansprüche der Geschädigten aber nach dem auf das Unfallereignis anzuwendenden materiellen Recht, in das nicht eingegriffen werden soll.

##### **Zu § 7b Abs. 4**

Es handelt sich um eine Klarstellung in Übereinstimmung mit Artikel 4 Abs. 8 der Richtlinie.

**Zu Nummer 4** (§ 13 d VAG)

Die Mitteilungspflicht bei Änderungen dient der Sicherstellung der aufsichtsbehördlichen Überwachung.

**Zu Nummer 5** (§ 144 VAG)

Nach Artikel 4 Abs. 6 Unterabs. 1 sowie nach Artikel 12 der Richtlinie ist die Einhaltung der nach der Richtlinie vorzusehenden Anforderungen an die Versicherungsunternehmen bzw. die Schadenregulierungsbeauftragten zu sanktionieren. Dem dient die hier vorgesehene Ordnungswidrigkeitsregelung.

**Zu Nummer 5a**

Diese Bestimmung legt fest, dass ordnungswidrig handelt, wer die Benennung von Schadenregulierungsbeauftragten unterlässt. Sie dient der Umsetzung von Artikel 12 der Richtlinie.

**Zu Nummer 5b**

Diese Bestimmung legt fest, dass ordnungswidrig handelt, wer die Anzeige der Benennung von Schadenregulierungsbeauftragten unterlässt. Zugleich wird die Formulierung ohne inhaltliche Änderung vereinfacht.

**Zu Artikel 3** (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)**Zu Nummer 1**

Die Regelung schafft die Rechtsgrundlage und die Verordnungsermächtigung für die regelmäßige Übermittlung der Daten an die Auskunftsstelle.

**Zu Nummer 2**

Die Regelung stellt klar, dass die aufgeführten Fahrzeug- und Halterdaten an die Auskunftsstelle bzw. den Zentralruf stets zu übermitteln sind. Die Voraussetzungen der Auskunftserteilung durch die Auskunftsstelle selbst wird die nach § 8a Abs. 3 PflVG zu erlassende Verordnung zu regeln haben.

**Zu Artikel 4** (Änderung der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung)**Zu den Nummern 1 und 2**

Der Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften sieht durch Änderung des § 7 StVG eine Haftung des Halters eines Anhängers vor. Es handelt sich um Folgeänderungen. Mit der Änderung der Haftungsregelung ist die bisher vorgesehene Möglichkeit der Beschränkung des Versicherungsschutzes nicht in Einklang zu bringen. Insassen eines Anhängers gelten als mitversichert und werden wie Beifahrer behandelt; eine Schlechterstellung der Insassen eines Anhängers ist nicht gerechtfertigt.

**Zu Nummer 3**

Die Regelung dient der Euro-Umstellung. Die Vorschrift dient der Begrenzung des Regresses gegenüber dem Ver-

sicherungsnehmer bei Verletzung von Obliegenheiten vor einem Versicherungsfall. Zu einer Anhebung des – auf sozialen Erwägungen beruhenden – Betrages besteht kein Anlass.

**Zu Nummer 4**

Die Regelungen dienen ebenfalls der Euro-Umstellung. Die Vorschriften dienen der Begrenzung des Regresses gegenüber dem Versicherungsnehmer bei Verletzung von Obliegenheiten nach einem Versicherungsfall. Zu einer Anhebung der – auf sozialen Erwägungen beruhenden – Beträge besteht kein Anlass.

**Zu Nummer 5**

Die Regelung dient der Aktualisierung der Sterbetafel, auf welche in § 8 Abs. 1 Satz 1 Bezug genommen wird. Die Formulierung erlaubt eine zukünftige Anpassung an die geltenden Sterbetafeln, ohne jeweils die Verordnung ändern zu müssen.

**Zu Artikel 5** (Änderung der Fahrzeugregisterverordnung)**Zu Nummer 1**

Der Datenumfang des Zentralen Fahrzeugregisters muss um die Versicherungsdaten erweitert werden, um dem Kraftfahrt-Bundesamt zu ermöglichen, die erforderlichen Auskünfte zu geben. Bei Änderung von Angaben über den Halter und/oder die Versicherungsverhältnisse werden die jeweils bisherigen Daten in einer eigenen Tabelle (Historie) der Datenbank des Zentralen Fahrzeugregisters aktiviert und über einen Zeitraum von sieben Jahren für Auskünfte bereitgehalten. Die Auskunftsstelle kann die Daten dann sowohl online als auch im Wege des File-Transfers abrufen. So wird vermieden, bei einer privatrechtlich organisierten Stelle ein weiteres Fahrzeugregister einzuführen. Die Speicherung früherer Fahrzeughalter im Zentralen Fahrzeugregister ermöglicht es im Übrigen, auf diese Informationen in den Fahrzeugdokumenten zu verzichten. Damit wird eine seit vielen Jahren erhobene Forderung der Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder erfüllt.

**Zu Nummer 2**

Die Regelung enthält die Übermittlungsbefugnis und -verpflichtung für die zur Auskunftserteilung erforderlichen Daten an die Auskunftsstelle nach § 8a PflVG.

**Zu Nummer 3**

Die Verlängerung der Aufbewahrungsfristen von derzeit fünf auf künftig sieben Jahre ist nach Artikel 5 Abs. 3 der Richtlinie erforderlich. Sie stellt die Möglichkeit der Auskunftsberechtigten sicher, die nach der Richtlinie zu erteilenden Informationen noch bis zu sieben Jahre nach dem Unfall erhalten zu können.

**Zu Artikel 7** (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Es handelt sich um die notwendige „Entsteinerungsklausel“.

**Zu Artikel 8** (Inkrafttreten)

Artikel 10 Abs. 1 der Richtlinie sieht vor, dass die erforderlichen Rechtsänderungen vor dem 20. Januar 2003 zur Anwendung kommen sollen. Das Gesetz soll daher zum 1. Januar 2003 in Kraft treten.

## Anlage 2

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 774. Sitzung am 22. März 2002 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1** (§ 3 Nr. 3 Satz 2, Nr. 11 PflVG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen,

- a) ob § 3 Nr. 3 Satz 2 Halbsatz 2 PflVG dahin gehend geändert werden soll, dass statt der Wörter „sie endet jedoch spätestens in zehn Jahren von dem Schadensereignis an“ auf die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Verjährung verwiesen wird,
- b) ob in § 3 Nr. 11 PflVG für die Ansprüche aus Nummer 9 und 10 Satz 2 auf die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Verjährung verwiesen werden soll.

Begründung

**Zu a**

Auch auf den Direktanspruch gegen den Versicherer aus § 3 Nr. 1 PflVG sollten wie allgemein die geänderten Vorschriften des BGB über die Verjährung Anwendung finden. Bedenken, weiterhin sicherzustellen, dass der Anspruch gegen den Versicherer und gegen den ersatzpflichtigen Versicherungsnehmer weitgehend parallel laufen, bestehen nicht. Aus diesem Grund kann an § 3 Nr. 3 Satz 1 und Satz 2 Halbsatz 1 PflVG für den Verjährungsbeginn festgehalten werden.

Von diesem Gleichlauf weicht § 3 Nr. 3 Satz 2 Halbsatz 2 PflVG bislang insoweit ab, als er für den gegen den Versicherer gerichteten Anspruch eine zehnjährige Höchstfrist für den Eintritt der Verjährung bestimmt. Diese Sonderregelung gilt aber nur für den Direktanspruch gegen den Versicherer, so dass der Anspruch gegen den Schädiger weiter besteht und der Versicherer aus dem Versicherungsvertrag diesen weiterhin freistellen muss. Dem geschädigten Dritten bleibt dann die Möglichkeit, aufgrund eines Titels gegen den Schädiger den Deckungsanspruch zu pfänden und sich überweisen zu lassen.

In den Vorschriften über die regelmäßige Verjährung im BGB wird die Höchstfrist der Verjährung nunmehr für alle Ansprüche geregelt. Die gesetzliche Regelung unterscheidet dabei zwischen einer zehn- und einer dreißigjährigen Höchstfrist (§ 199 Abs. 2 bis 4 BGB). Es war das erklärte Ziel der Neuordnung des Verjährungsrechts im BGB, diese Regelungen möglichst einheitlich auch für Ansprüche außerhalb des BGB einzuführen. Der Direktanspruch gegen den Versicherer nach dem PflVG weicht weder nach seiner Art noch nach seinem Inhalt wesentlich von den im BGB geregelten Ansprüchen ab, so dass die Verweisung auf die allgemeinen Vorschriften sachgerecht ist.

Wegen des dargestellten Freistellungsanspruchs des ersatzpflichtigen Versicherungsnehmers führt dies auch nicht zu einer Belastung der Versicherungswirtschaft.

**Zu b**

§ 3 Nr. 9 und 10 Satz 2 PflVG regelt den Innenausgleich zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer bei bestimmten Fallgestaltungen. Dabei haften Versicherer und ersatzpflichtiger Versicherungsnehmer im Außenverhältnis gegenüber dem Geschädigten als Gesamtschuldner (§ 3 Nr. 2 PflVG). Der Regress zwischen den Gesamtschuldnern nach § 3 Nr. 9 und 10 PflVG soll verjährungsrechtlich nicht anders behandelt werden als der Gesamtschuldnerregress nach § 426 Abs. 1 BGB. Auf diesen finden die allgemeinen Vorschriften über die Verjährung und damit auch die Vorschriften über die regelmäßige Verjährung (§§ 195, 199 BGB) Anwendung.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 3a Nr. 3 PflVG), **Nummer 9** (§ 12a Abs. 5 – neu – PflVG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob in Artikel 1

- in Nummer 2 § 3a die Nummer 3 gestrichen und
- in Nummer 9 dem § 12a folgender Absatz 5 angefügt werden sollte:

„(5) Soweit die Entschädigungsstelle dem Ersatzberechtigten den Schaden ersetzt, geht der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Halter, den Eigentümer, den Fahrer und einen sonstigen Ersatzpflichtigen auf die Entschädigungsstelle über. Der Übergang kann nicht zum Nachteil des Ersatzberechtigten geltend gemacht werden. Soweit eine Entschädigungsstelle im Sinne des Artikels 6 der Richtlinie 2000/26/EG einer anderen Entschädigungsstelle einen als Entschädigung gezahlten Betrag erstattet, gehen die auf die zuletzt genannte Entschädigungsstelle übergegangenen Ansprüche des Geschädigten gegen den Halter, den Eigentümer, den Fahrer und einen sonstigen Ersatzpflichtigen auf die zuerst genannte Entschädigungsstelle über.“

Begründung

Die Prüfbitte zielt darauf, den bisherigen § 3a Nr. 3 PflVG-E in § 12a PflVG-E zu integrieren, weil durch den vor den einzelnen Nummern des § 3a PflVG-E stehenden Einleitungssatz („Macht der Dritte Ansprüche nach § 3 Nr. 1 geltend, gelten darüber hinaus die folgenden Vorschriften:“) der Anwendungsbereich des § 3a Nr. 3 PflVG-E in unerwünschter Weise eingeschränkt wird.

Nicht von der Legalzession erfasst würden nämlich die wichtigsten und häufigsten Fälle, in denen sich ein deutscher Geschädigter an die deutsche Entschädigungsstelle wendet, weil ihm, bedingt durch einen Unfall im Ausland, Ersatzansprüche zustehen, die wegen Artikel 40

Abs. 1 Satz 1, Abs. 4 EGBGB regelmäßig dem Recht eines anderen Staates unterliegen. Denn durch die Inbezugnahme des § 3 Nr. 1 PflVG im Einleitungssatz wird verdeutlicht, dass sich der Anwendungsbereich des § 3a PflVG-E auf Fälle beschränkt, in denen auf den geltend gemachten Ersatzanspruch deutsches Recht Anwendung findet. So sieht es auch die Entwurfsbegründung (S. 28), wenn dort ausgeführt wird, dass § 3a PflVG-E für alle Ansprüche gilt, „auf die deutsches Pflichtversicherungsrecht anzuwenden ist, d. h. in erster Linie für Unfälle, die sich in Deutschland ereignen“. Die umzusetzende Richtlinie hat aber gerade die Auslandsunfälle und daraus resultierende Ersatzansprüche einschließlich entsprechender Forderungsübergänge im Auge.

Die darüber hinausgehende Entwurfsbegründung, dass für Auslandsunfälle das ausländische Recht Erleichterungen schaffen muss, greift hinsichtlich der Legalzession nicht. Denn das auf den Forderungsübergang anzuwendende Recht wird nach Artikel 33 EGBGB und damit unabhängig von dem Recht des Ersatzanspruches (Artikel 40 EGBGB) ermittelt. Insbesondere für die oben genannten Fälle, in denen ein Deutscher im Ausland geschädigt wurde und ihm Ansprüche nach ausländischem Recht zustehen, richtet sich der Forderungsübergang dennoch nach deutschem Recht. Denn nach Artikel 33 Abs. 3 Satz 1 EGBGB ist das Recht maßgebend, dass den Dritten, auf den die Forderung übergehen soll, zur Befriedigung des Gläubigers verpflichtet. Dies ist nach dem Gesetzentwurf aber deutsches Recht, weil § 12a PflVG-E die Verpflichtung der deutschen Entschädigungsstelle zur Befriedigung des deutschen Geschädigten gerade in Auslandsunfällen normiert. Deshalb muss auch deutsches Recht den Forderungsübergang bei Auslandsunfällen anordnen. Eine solche Anordnung sieht § 3a Nr. 3 PflVG-E gerade nicht vor, weil diese Vorschrift sich – jedenfalls im Regelfall – nicht auf Auslandsunfälle erstreckt.

Um diesen Missstand zu beseitigen, sollte § 3a Nr. 3 PflVG-E in § 12a PflVG-E integriert werden. Dadurch wird einerseits auch für Auslandsunfälle der von der Richtlinie geforderte Forderungsübergang geregelt, andererseits wird die Rechtsanwendung erheblich vereinfacht. Ein Forderungsübergang auf eine Entschädigungsstelle kann logischerweise erst erfolgen, wenn die Entschädigungsstelle den Geschädigten entschädigt hat. Entsprechend wird der Rechtsanwender Normen zum Forderungsübergang dort vermuten, wo auch die Verpflichtung der Entschädigungsstelle normiert ist – also in § 12a PflVG-E. Schließlich wird § 12a PflVG-E dann auch dem bereits geltenden § 12 PflVG angepasst.

Durch den in § 3a Nr. 3 Satz 1 PflVG-E angeordneten Forderungsübergang darf der Gläubiger nicht schlechter gestellt werden, als wenn der Schuldner persönlich geleistet hätte. Dieses Prinzip findet sich innerhalb und außerhalb des BGB in zahlreichen Regelungen (§ 268 Abs. 3 Satz 2, § 426 Abs. 2 Satz 2, § 774 Abs. 1 Satz 2, § 1143 Abs. 1 Satz 2, § 1164 Abs. 1 Satz 2, § 1607 Abs. 4 BGB; § 130 Abs. 1 Satz 2 BRAGO). Eine entsprechende Bestimmung sieht auch § 12 Abs. 6 Satz 2 PflVG-E bei einem Übergang der Forderung auf den Entschädigungsfonds vor. Soweit die Entschädigungs-

stelle dem Ersatzberechtigten den Schaden nach § 12a PflVG-E ersetzt, handelt es sich um einen identischen Vorgang, der nicht anders behandelt werden kann. Die Bedeutung der Regelung liegt darin, dass der Dritte zurückstehen muss, wenn seine Interessen nach dem Forderungsübergang mit denen des Gläubigers kollidieren.

Die Gefahr der Schlechterstellung des Gläubigers besteht bei einer Teilbefriedigung, da dann Gläubiger und Dritter mit ihren Forderungen gegen den Schuldner in Konkurrenz zueinander treten. In diesem Fall geht der Dritte, auf den die Forderung zum Teil übergeht, hinsichtlich etwaiger Sicherungsrechte im Rang der Teilforderung des Gläubigers nach. Im Insolvenzverfahren über das Vermögen des Schuldners kann der Dritte seine nachrangige Forderung zwar anmelden, muss jedoch die auf ihn entfallende Quote an den vorrangigen Gläubiger herausgeben, soweit dies zu dessen Befriedigung notwendig ist (vgl. BGH, NJW 1997, 1014 f.).

3. **Zu Artikel 1 Nr. 6** (§ 8a Abs. 2 Satz 1 PflVG), **Artikel 3 Nr. 1** (§ 35 Abs. 5 Nr. 6 StVG), **Artikel 5 Nr. 2** (§ 8a FRV)
- a) In Artikel 1 Nr. 6 § 8a Abs. 2 Satz 1 sind die Wörter „die Zulassungsbehörden“ durch die Wörter „das Kraftfahrt-Bundesamt“ zu ersetzen.
  - b) In Artikel 3 Nr. 1 § 35 Abs. 5 Nr. 6 sind die Wörter „von den Zulassungsbehörden und“ zu streichen.
  - c) Artikel 5 Nr. 2 ist wie folgt zu ändern:
    - aa) In der Überschrift zu § 8a sind die Wörter „der Zulassungsbehörden und“ zu streichen.
    - bb) In § 8a sind die Wörter „Die Zulassungsbehörden und das Kraftfahrt-Bundesamt übermitteln“ durch die Wörter „Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt“ zu ersetzen.

#### Begründung

Nach § 16 Abs. 1 der FRV sind die Zulassungsbehörden verpflichtet, die Daten spätestens ein Jahr nach der Verlegung des Fahrzeuges in einen anderen Zulassungsbezirk oder der endgültigen Außerbetriebsetzung aus dem örtlichen Fahrzeugregister zu löschen. Somit stehen die geforderten Daten nicht mehr zur Verfügung.

Im Entwurf ist eine Änderung des § 17 der FRV vorgesehen. Damit wird die Lösungsfrist der Daten im Zentralen Fahrzeugregister von fünf auf sieben Jahre verändert.

Damit wird nur das Kraftfahrt-Bundesamt in die Lage versetzt, die nach der Richtlinie 2000/26/EG geforderten Daten zu liefern.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 6** (§ 8a Abs. 2 Satz 2 PflVG)

In Artikel 1 Nr. 6 § 8a Abs. 2 ist Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Sie übermittelt den in diesen Staaten nach Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie 2000/26/EG errichteten oder anerkannten Auskunftsstellen auf Ersuchen die Informationen nach Absatz 1 Satz 1, soweit dies zur Erteilung von Auskünften an Geschädigte erforderlich ist.“

**Begründung**

Durch diese Formulierung ist die in Deutschland errichtete Auskunftsstelle nicht nur berechtigt, sondern der Vorgabe der Richtlinie entsprechend verpflichtet, Informationen an die im Ausland errichteten Auskunftsstellen weiterzuleiten. Durch das Anfügen des Halbsatzes wird die datenschutzrechtlich erforderliche Zweckbestimmung der Datenübermittlung gesetzlich festgeschrieben.

**5. Zu Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe c (§ 12 Abs. 3 PflVG)**

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob in Artikel 1 Nr. 8 der Buchstabe c wie folgt gefasst werden sollte:

,c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Auf den Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Entschädigungsfonds finden die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Verjährung entsprechende Anwendung. Im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 4 wird die gegenüber dem leistungspflichtigen Versicherer verstrichene Verjährungsfrist eingerechnet.““

**Begründung**

Der gegen den Entschädigungsfonds gerichtete Anspruch aus § 12 Abs. 3 PflVG sollte der regelmäßigen Verjährung der §§ 195, 199 BGB unterliegen. Es war das erklärte Ziel der Neuordnung des Verjährungsrechts im BGB, diese Regelungen möglichst einheitlich auch für Ansprüche außerhalb des BGB einzuführen. Die Ansprüche nach dem PflVG weichen weder nach ihrer Art noch nach ihrem Inhalt wesentlich von den im BGB geregelten Ansprüchen ab, so dass die Verweisung auf die allgemeinen Vorschriften sachgerecht ist.

**6. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 12a PflVG)**

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob zur Umsetzung des Artikels 7 Satz 3 der Richtlinie 2000/26/EG eine gesetzliche Regelung erforderlich ist.

**Begründung**

Artikel 7 Satz 3 der umzusetzenden Richtlinie 2000/26/EG befasst sich mit Erstattungsansprüchen der Entschädigungsstelle in Fällen, in denen die Entschädigungsstelle in Anspruch genommen wurde, weil das Fahrzeug nicht oder das Versicherungsunternehmen nicht binnen zwei Monaten ermittelt werden konnte, § 12a Abs. 1 Nr. 3 PflVG-E.

Diese Erstattungsansprüche sind nicht identisch mit denjenigen, die nach der Richtlinie Vereinbarungen in einem Abkommen vorbehalten bleiben sollen, weil das Abkommen lediglich Erstattungsansprüche der Entschädigungsstellen untereinander erfassen soll, während es in Artikel 7 Satz 3 der Richtlinie 2000/26/EG um Ansprü-

che der Entschädigungsstellen gegen den Garantiefonds nach Artikel 1 Abs. 4 der Richtlinie 847/5/EWG geht.

Die Vorgaben des Artikels 7 Satz 3 der Richtlinie 2000/26/EG wurden bislang, ohne dass hierfür eine Begründung ersichtlich wäre, nicht umgesetzt, obwohl die Bundesregierung diese Regressansprüche wahrgenommen und dementsprechend auch eine Unterrichtungspflicht in § 12a Abs. 2 Nr. 4 PflVG-E vorgesehen hat. Eine Überprüfung ist daher geboten.

**7. Zu Artikel 3 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)**

Artikel 3 ist wie folgt zu fassen:

„Artikel 3

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

In § 35 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch das ... geändert worden ist, wird nach Absatz 4 folgender Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Auf Ersuchen der Auskunftsstelle nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes übermittelt das Kraftfahrt-Bundesamt die nach § 33 Abs. 1 gespeicherten Fahrzeugdaten und Halterdaten zu den in § 8a Abs. 1 des Pflichtversicherungsgesetzes genannten Zwecken.““

**Begründung**

Der Gesetzentwurf regelt die Zulässigkeit der Datenübermittlung an die Auskunftsstelle in § 35 Abs. 5 Nr. 6 StVG-E. Diese Regelung betrifft jedoch allein die Fälle der regelmäßigen Übermittlung von Daten durch die Zulassungsbehörden von Amts wegen. Da die Datenübermittlung an die Auskunftsstelle aber nur auf Ersuchen ohne weitere Prüfung erfolgen soll, ist diese richtigerweise nicht in § 35 Abs. 5 StVG, sondern in einem eigenen Absatz 4a zu regeln.

Die Ergänzung des § 39 Abs. 1 StVG-E (Artikel 3 Nr. 2 des Entwurfs) ist nicht erforderlich, weil § 39 StVG allein die Übermittlung von Daten an Privatpersonen zu privaten Zwecken regelt.

**8. Zu Artikel 4 Nr. 1 (§ 2 Abs. 2 Nr. 7 KfzPflVV)**

In Artikel 4 ist Nummer 1 zu streichen.

**Begründung**

Eine gesetzliche Aufnahme der Insassen eines Anhängers in den Kreis der nach § 2 Abs. 2 KfzPflVV mitversicherten Personen ist durch den Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften nicht veranlasst, weil dort die Haftung des Halters eines Anhängers geregelt wird, nicht die Haftung der Insassen. Eine Erweiterung des § 2 Abs. 2 KfzPflVV aus anderem Grunde ist nicht ersichtlich.

## Anlage 3

**Gegenäußerung der Bundesregierung****Zu Nummer 1** [Zu Artikel 1 (§ 3 Nr. 3 Satz 2, Nr. 11 PflVG)]

Die Bundesregierung teilt grundsätzlich die Ansicht des Bundesrates, dass im Anschluss an das am 1. Januar 2002 in Kraft getretene Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts eine Harmonisierung der verschiedenen Verjährungsregelungen außerhalb des BGB geboten ist. Dazu zählen auch die Verjährungsvorschriften im PflVG. Ob sich die dazu erforderliche Prüfung unter Einbeziehung der beteiligten Kreise (Versicherer und Versicherungsnehmer) im Rahmen des vorliegenden Gesetzgebungsverfahrens, das EU-rechtlich fristgebunden ist und in der auslaufenden Legislaturperiode abgeschlossen werden soll, abschließen lässt, ist allerdings noch nicht mit Sicherheit vorhersehbar. Hinzu tritt, dass die von der Bundesministerin der Justiz eingesetzte Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts sich derzeit auch mit der Frage der Anpassung der Verjährungsvorschriften im Versicherungsvertragsgesetz (VVG) an die Neuregelung im BGB befasst und dazu noch vor der Sommerpause in einem Zwischenbericht erste Vorschläge unterbreiten wird, die ihrerseits Grundlage für eine umfassende Reform des Versicherungsvertragsrechts bilden sollen. Die Ergebnisse dieses Berichts sollten bei einer Änderung der Verjährungsfristen berücksichtigt werden.

**Zu Nummer 2** [Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 3a Nr. 3 PflVG); Artikel 1 Nr. 9 (§ 12a Abs. 5 – neu – PflVG)]

Die Bundesregierung stimmt der Streichung von § 3a Nr. 3 PflVG zu. Die vorgeschlagene Anfügung eines (der gestrichenen Regelung weitgehend entsprechenden) Absatzes 5 an § 12a PflVG begegnet allerdings Bedenken. Da sich § 12a PflVG – nach seinem Absatz 1 – ausschließlich auf Inlandsfälle bezieht, während die – nach dem Vorschlag des Bundesrates – zu verlagernde Regelung über einen Forderungsübergang sich auf Inlands- und Auslandsfälle bezieht, könnte die vorgeschlagene Anfügung an § 12a PflVG zu Missverständnissen führen. Allerdings sollte die Regelung als selbständiger § 12b in das PflVG eingestellt werden. Dies wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu berücksichtigen sein.

**Zu Nummer 3** [Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 8a Abs. 2 Satz 1 PflVG); Artikel 3 Nr. 1 (§ 35 Abs. 5 Nr. 6 StVG); Artikel 5 Nr. 2 (§ 8a FRV)]

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Nach dem Vorschlag sollen nicht die örtlichen Zulassungsstellen, sondern ausschließlich das Kraftfahrt-Bundesamt der nach der umzusetzenden Richtlinie zu schaffenden Auskunftsstelle die zur Erteilung von Auskünften nötigen Daten liefern. Hintergrund des Vorschlags ist, dass lediglich für das Kraftfahrt-Bundesamt eine Aufbewahrungsfrist von sie-

ben Jahren vorgesehen wird (§ 17 FRV), nicht aber für die örtlichen Zulassungsbehörden.

Hierzu ist auf Folgendes hinzuweisen: Die jeweils aktuellen Halter- und Versicherungsdaten liegen den örtlichen Zulassungsstellen vor, solange ein Fahrzeug angemeldet ist. Ein Jahr nach Stilllegung eines Fahrzeugs werden die Daten dort gelöscht. Die örtlichen Zulassungsstellen werden also im Regelfall in der Lage sein, Anfragen der Auskunftsstelle zu beantworten. Nur für abgemeldete Fahrzeuge stellt sich das geschilderte Problem. Auch wenn der Versicherer gewechselt wird, kann die örtliche Zulassungsstelle über frühere Versicherer in der Regel keine Auskunft mehr erteilen. Die Richtlinie schreibt indessen nicht vor, dass für die örtlichen Zulassungsstellen eine Aufbewahrungsfrist von sieben Jahren vorgesehen werden muss. Dies wäre auch kaum vertretbar.

Aus der Tatsache, dass nur das Kraftfahrt-Bundesamt Daten sieben Jahre wird aufbewahren müssen, zu folgern, dass auch nur das Kraftfahrt-Bundesamt Ansprechpartner der Auskunftsstelle sein sollte, begegnet Bedenken.

Die Aufgaben der Auskunftsstelle sollen vom Zentralruf der Autoversicherer wahrgenommen werden (Artikel 1 Nr. 6 des Gesetzentwurfs). Der seit vielen Jahren erfolgreich tätige Zentralruf arbeitet bisher eng und ohne Komplikationen mit den örtlichen Zulassungsstellen zusammen. Der Zentralruf sammelt in der Regel Anfragen von Geschädigten und klärt diese dann – ggf. auch zu fest vereinbarten Terminen telefonisch – mit den örtlichen Zulassungsstellen, die Auskunft geben. Dies geschieht nach Mitteilung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft jährlich in etwa 120 000 Fällen. Dem Zentralruf zu verwehren, nach zahlreichen telefonischen Anfragen zu nationalen Sachverhalten auch noch einige Fragen zu internationalen Sachverhalten – also in seiner Eigenschaft als Auskunftsstelle im Sinne der 4. Kraftfahrzeug-Haftpflichtrichtlinie – zu stellen, erscheint wenig praxisgemäß. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung belässt dem Zentralruf die Möglichkeit, auch soweit er als Auskunftsstelle tätig wird, wie bisher zu verfahren. Hierbei wurde auch berücksichtigt, dass der Zentralruf die neue Aufgabe freiwillig wahrnehmen wird. Die Erfüllung der sich daraus ergebenden Pflichten sollte dem Zentralruf im Rahmen des Vertretbaren erleichtert werden. Ob sich eine andere Praxis einspielen wird, sollte abgewartet werden.

Mit dem Vorschlag des Bundesrates sollte aber eine Änderung des § 8a Abs. 2 PflVG erwogen werden. Dort sollten nach dem Wort „Zulassungsbehörden“ die Wörter „oder das Kraftfahrt-Bundesamt“ ergänzt werden. Dies wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen sein.

**Zu Nummer 4** [Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 8a Abs. 1 Satz 2 PflVG)]

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

**Zu Nummer 5** [Zu Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe c (§ 12 Abs. 3 PflVG)]

Auf die Gegenäußerung zu Nummer 1 wird Bezug genommen.

**Zu Nummer 6** [Zu Artikel 9 (§ 12a PflVG)]

Eine gesetzliche Regelung ist im Hinblick darauf, dass Erstattungsansprüche von Entschädigungsstellen gegen Garantiefonds in dem – auch vom Bundesrat erwähnten – Abkommen der Entschädigungsstellen geregelt sind, nicht erforderlich. Die Richtlinie lässt durch Verweis in Artikel 7

Satz 3 auf Artikel 6 Abs. 2 eine Regelung in dem Abkommen der Entschädigungsstellen zu.

**Zu Nummer 7** [Zu Artikel 3 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)]

Der Änderung wird dem Grunde nach zugestimmt; auf die Gegenäußerung zu Nummer 3 wird Bezug genommen.

**Zu Nummer 8** [Zu Artikel 4 Nr. 1 (§ 2 Abs. 2 Nr. 7 Kfz-PflVV)]

Dem Vorschlag wird zugestimmt.