Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/2252

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
3 — 40002 — 2759/63 IV

Bonn, den 16. Mai 1964

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter

mit Begründung (Anlage 1). Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 267. Sitzung am 20. März 1964 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Entwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen. Im übrigen hat der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen erhoben. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

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

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Mende

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg,
Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter

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

Artikel 1

Das Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 7. November 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 2223) in der Fassung des Gesetzes vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) erhält folgende Fassung:

„Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz)

ERSTER ABSCHNITT

Pflichtversicherung

§ 1

Der Halter eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers mit regelmäßigem Standort im Inland ist verpflichtet, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden nach den folgenden Vorschriften abzuschließen und aufrechtzuerhalten, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen (§ 1 des Straßenverkehrsgesetzes) verwendet wird.

§ 2

(1) § 1 gilt nicht für

1. die Bundesrepublik Deutschland,
2. die Länder,
3. die Gemeinden mit mehr als einhunderttausend Einwohnern,
4. die Gemeindeverbände sowie Zweckverbände, denen ausschließlich Körperschaften des öffentlichen Rechts angehören,
5. juristische Personen, die von einem nach § 1 Abs. 4 des Gesetzes über die Beaufsichtigung der privaten Versicherungsunternehmungen und Bausparkassen vom 6. Juni 1931 (Reichsgesetzbl. I S. 315) in der Fassung des Gesetzes vom 28. Februar 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 85) von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich Deckung erhalten,
6. Halter von
   a) Kraftfahrzeugen, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit sechs Kilometer je Stunde nicht übersteigt,
   b) selbstfahrenden Arbeitsmaschinen (§ 18 Abs. 2 Nr. 1 der Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung), deren Höchstgeschwindigkeit zwanzig Kilometer je Stunde nicht übersteigt, wenn sie den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen,
   c) Anhängern, die den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen.

(2) Die nach Absatz 1 Nr. 1 bis 5 von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeughalter haben, sofern nicht auf Grund einer von ihnen abgeschlossenen und den Vorschriften dieses Gesetzes entsprechenden Versicherung Haftpflichtversicherungsschutz gewährt wird, bei Schäden der in § 1 bezeichneten Art für den Fahrer und die übrigen Personen, die durch eine auf Grund dieses Gesetzes abgeschlossene Haftpflichtversicherung Deckung erhalten würden, in gleicher Weise und in gleichem Umfange einzutreten wie ein Versicherer bei Bestehen einer solchen Haftpflichtversicherung. Die Verpflichtung beschränkt sich auf den Betrag der festgesetzten Mindestversicherungssummen. Die Vorschriften des Sechsten Titels des Zweiten Abschnitts des Gesetzes über den Versicherungsvertrag und des § 3 sowie die von der Aufsichtsbehörde genehmigten Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung sind sinngemäß anzuwenden. Erfüllt der Fahrzeughalter Verpflichtungen nach Satz 1, so kann er in sinngemäßer Anwendung des § 3 Nr. 9 bis 11 Ersatz der aufgewendeten Beträge verlangen, wenn bei Bestehen einer Versicherung der Versicherer gegenüber dem Fahrer oder der sonstigen mitversicherten Person leistungsfrei gewesen wäre; im übrigen ist der Rückgriff des Halters gegenüber diesen Personen ausgeschlossen.

§ 3

Für die Haftpflichtversicherung nach § 1 gelten an Stelle der §§ 158 c bis 158 f des Gesetzes über den Versicherungsvertrag die folgenden besonderen Vorschriften:

1. Der Dritte kann im Rahmen der Leistungspflicht des Versicherers aus dem Versicherungsverhältnis und, soweit eine Leistungs-

pflicht nicht besteht, im Rahmen der Nummern 4 bis 6 seinen Anspruch auf Ersatz des Schadens auch gegen den Versicherer geltend machen. Der Versicherer hat den Schadensersatz in Geld zu leisten.

2. Soweit der Dritte nach Nummer 1 seinen Anspruch auf Ersatz des Schadens auch gegen den Versicherer geltend machen kann, haften der Versicherer und der ersatzpflichtige Versicherungsnehmer als Gesamtschuldner.

3. Der Anspruch des Dritten nach Nummer 1 unterliegt der gleichen Verjährung wie der Schadensersatzanspruch gegen den ersatzpflichtigen Versicherungsnehmer. Die Verjährung beginnt mit dem Zeitpunkt, mit dem die Verjährung des Schadensersatzanspruchs gegen den ersatzpflichtigen Versicherungsnehmer beginnt; sie endet jedoch spätestens in zehn Jahren von dem Schadensereignis an. Ist der Anspruch des Dritten bei dem Versicherer angemeldet worden, so ist die Verjährung bis zum Eingang der schriftlichen Entscheidung des Versicherers gehemmt. Die Hemmung oder Unterbrechung der Verjährung des Anspruchs gegen den Versicherer bewirkt auch die Hemmung oder Unterbrechung der Verjährung des Anspruchs gegen den ersatzpflichtigen Versicherungsnehmer und umgekehrt.

4. Dem Anspruch des Dritten nach Nummer 1 kann nicht entgegengehalten werden, daß der Versicherer dem ersatzpflichtigen Versicherungsnehmer gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung ganz oder teilweise frei ist.

5. Ein Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, kann dem Anspruch des Dritten nach Nummer 1 nur entgegengehalten werden, wenn das Schadensereignis später als einen Monat nach dem Zeitpunkt eingetreten ist, in dem der Versicherer diesen Umstand der hierfür zuständigen Stelle angezeigt hat. Das gleiche gilt, wenn das Versicherungsverhältnis durch Zeitablauf endigt. Der Lauf der Frist beginnt nicht vor der Beendigung des Versicherungsverhältnisses.

6. In den Fällen der Nummern 4 und 5 gilt § 158 c Abs. 3 bis 5 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag sinngemäß. Die Leistungspflicht des Versicherers entfällt auch dann, wenn und soweit der Dritte in der Lage ist, von einem nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeughalter Ersatz seines Schadens zu erlangen.

7. Der Dritte hat ein Schadensereignis, aus dem er einen Anspruch gegen den Versicherer nach Nummer 1 herleiten will, dem Versicherer innerhalb von zwei Wochen nach dem Schadensereignis schriftlich anzuzeigen; durch die Absendung der Anzeige wird die Frist gewahrt. Der Dritte hat die Verpflichtungen nach § 158 d Abs. 3 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag zu erfüllen; verletzt er schuldhaft diese Verpflichtungen, so gilt § 158 e Abs. 1 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag sinngemäß. § 158 e Abs. 2 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag findet auf den Anspruch gegen den Versicherer nach Nummer 1 entsprechende Anwendung.

8. Soweit durch rechtskräftiges Urteil festgestellt wird, daß dem Dritten ein Anspruch auf Ersatz des Schadens nicht zusteht, wirkt das Urteil, wenn es zwischen dem Dritten und dem Versicherer ergeht, auch zugunsten des Versicherungsnehmers, wenn es zwischen dem Dritten und dem Versicherungsnehmer ergeht, auch zugunsten des Versicherers.

9. Im Verhältnis der Gesamtschuldner (Nummer 2) zueinander ist der Versicherer allein verpflichtet, soweit er dem Versicherungsnehmer gegenüber aus dem Versicherungsverhältnis zur Leistung verpflichtet ist. Soweit eine solche Verpflichtung des Versicherers nicht besteht, ist in ihrem Verhältnis zueinander der Versicherungsnehmer allein verpflichtet.

10. Ist der Anspruch des Dritten gegenüber dem Versicherer durch rechtskräftiges Urteil, durch Anerkenntnis oder Vergleich festgestellt worden, so muß der Versicherungsnehmer, gegen den von dem Versicherer Ansprüche auf Grund von Nummer 9 Satz 2 erhoben werden, diese Feststellung gegen sich gelten lassen, sofern der Versicherungsnehmer nicht nachweist, daß der Versicherer die Pflicht zur Abwehr unbegründeter Entschädigungsansprüche sowie zur Minderung oder zur sachgemäßen Feststellung des Schadens schuldhaft verletzt hat. Der Versicherer kann Ersatz der Aufwendungen verlangen, die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

11. Die sich aus Nummer 9 und Nummer 10 Satz 2 ergebenden Ansprüche verjähren in zwei Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Schluß des Jahres, in dem der Anspruch des Dritten erfüllt wird.

§ 4

(1) Der Versicherungsvertrag für Fahrzeuge mit regelmäßigem Standort im Geltungsbereich dieses Gesetzes muß den von der Aufsichtsbehörde genehmigten allgemeinen Versicherungsbedingungen entsprechen. Die Aufsichtsbehörde hat die allgemeinen Versicherungsbedingungen zu genehmigen, wenn sie mit den gesetzlichen Vorschriften sowie den Grundsätzen der Versicherungsaufsicht in Einklang stehen und dem Zweck dieses Gesetzes gerecht werden. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn die allgemeinen Versicherungsbedingungen den An-

forderungen des Europäischen Übereinkommens vom 20. April 1959 über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge (Bundesgesetzbl. 196.. II S. ...) nicht entsprechen. Die Aufsichtsbehörde kann die Genehmigung versagen, wenn bei Erteilung der Genehmigung die Einheitlichkeit der allgemeinen Versicherungsbedingungen nicht mehr hinreichend gewährleistet wäre. Um die Einheitlichkeit der allgemeinen Versicherungsbedingen sicherzustellen, kann der Bundesminister für Wirtschaft durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die aufsichtsbehördlich genehmigten allgemeinen Versicherungsbedingungen, die dem Zweck dieses Gesetzes am besten gerecht werden, gegenüber allen im Inland zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen für verbindlich erklären. Vor dem Erlaß einer Rechtsverordnung nach Satz 5 soll der Bundesminister für Wirtschaft die Aufsichtsbehörden und die zuständigen Wirtschaftsverbände hören.

(2) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme ergibt sich aus der Anlage. Der Bundesminister der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister für Wirtschaft durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die in der Anlage getroffene Regelung zu ändern, wenn dies erforderlich ist, um bei einer Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse oder der verkehrstechnischen Umstände einen hinreichenden Schutz der Geschädigten sicherzustellen. Ergeben sich auf Grund der Platzzahl des Personenfahrzeugs, auf das sich die Versicherung bezieht, erhöhte Mindestversicherungssummen, so haftet der Versicherer in den Fällen des § 3 Nr. 4 und 5 für den einer einzelnen Person zugefügten Schaden nur im Rahmen der nicht erhöhten Mindestversicherungssummen.

§ 5

(1) Die Versicherung kann nur bei einem im Inland zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen genommen werden.

(2) Die im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen sind verpflichtet, den in § 1 genannten Personen nach den gesetzlichen Vorschriften Versicherung gegen Haftpflicht zu gewähren.

(3) Der Antrag auf Abschluß eines Haftpflichtversicherungsvertrags gilt als angenommen, wenn das Versicherungsunternehmen ihn nicht innerhalb einer Frist von zwei Wochen vom Eingang des Antrags an dem Antragsteller gegenüber schriftlich ablehnt. Durch die Absendung der Ablehnungserklärung wird die Frist gewahrt.

(4) Der Antrag darf nur abgelehnt werden,

1. wenn sachliche oder örtliche Beschränkungen im Geschäftsplan des Versicherungsunternehmens dem Abschluß des Vertrags entgegenstehen,
2. wenn nach dem für das Versicherungsunternehmen geltenden Beitragstarif für die Versicherung ein Beitragszuschlag verlangt werden kann und der Antragsteller sich nicht zur Zahlung dieses Beitragszuschlags bereit erklärt, oder
3. wenn der Antragsteller bereits bei dem Versicherungsunternehmen versichert war und das Versicherungsunternehmen
   a) den Versicherungsvertrag wegen Drohung oder arglistiger Täuschung angefochten hat,
   b) vom Versicherungsvertrag wegen Verletzung der vorvertraglichen Anzeigepflicht oder wegen Nichtzahlung der ersten Prämie zurückgetreten ist, oder
   c) den Versicherungsvertrag wegen Prämienverzugs oder nach Eintritt eines Versicherungsfalls gekündigt hat.

(5) Das Versicherungsunternehmen hat dem Versicherungsnehmer bei dem Beginn des Versicherungsschutzes eine Versicherungsbestätigung auszuhändigen. Die Aushändigung kann von der Zahlung der ersten Prämie abhängig gemacht werden.

§ 6

(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig ein Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen gebraucht oder den Gebrauch gestattet, obwohl für das Fahrzeug der nach § 1 erforderliche Haftpflichtversicherungsvertrag nicht oder nicht mehr besteht, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Das Fahrzeug, auf das sich die Tat bezieht, kann eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. § 42 des Strafgesetzbuches gilt entsprechend.

§ 7

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, zur Durchführung des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Justiz und dem Bundesminister für Wirtschaft durch Rechtsverordnung Vorschriften zu erlassen über

1. die Form des Versicherungsnachweises;
2. die Prüfung der Versicherungsnachweise durch die Zulassungsstellen;
3. die Erstattung der Anzeige nach § 29 c der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung;
4. Maßnahmen zur Verhinderung des Gebrauchs nicht oder nicht ausreichend versicherter Fahrzeuge.

ZWEITER ABSCHNITT

Tarife in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

§ 8

(1) Die im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen dürfen vom 1. Januar 1968 ab Versicherungsverträge nach § 1 nur auf der Grundlage von Tarifen (Beiträgen und Tarifbestimmungen) abschließen, die nach Maßgabe des Absatzes 2 behördlich genehmigt sind.

(2) Für die Erteilung der Genehmigung ist die Versicherungsaufsichtsbehörde zuständig. Die Tarife gelten nicht als Bestandteil des Geschäftsplans im Sinne der §§ 5 und 13 des Gesetzes über die Beaufsichtigung der privaten Versicherungsunternehmen und Bausparkassen vom 6. Juni 1931 (Reichsgesetzblatt I S. 315) in der Fassung des Gesetzes vom 5. März 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 269). Die Genehmigung ist zu erteilen,

1. wenn durch den Tarif ein unter Berücksichtigung des Schaden- und Kostenverlaufs des einzelnen Versicherungsunternehmens sowie des gesamten Schadenverlaufs aller Versicherungsunternehmen angemessenes Verhältnis von Versicherungsbeitrag und Versicherungsleistung dauernd gewährleistet ist,
2. wenn durch den Tarif das Schutzbedürfnis der Geschädigten, das Bedürfnis der Versicherten, einen wirksamen Versicherungsschutz zu haben, und das Interesse der Versicherungspflichtigen an der Gewährung des Versicherungsschutzes zu einem angemessenen Beitrag hinreichend gewahrt sind, und
3. wenn die nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 durch Rechtsverordnung erlassenen Vorschriften beachtet sind.

§ 9

(1) Der Bundesminister für Wirtschaft wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Vorschriften über die Gestaltung, Berechnung und Anwendung der Tarife sowie über das anzuwendende Verfahren zu erlassen, wenn dies erforderlich ist, um die in § 8 Abs. 2 Nr. 1 und 2 genannten Belange zu wahren, um die Vergleichbarkeit der Tarife untereinander zu gewährleisten und die reibungslose Abwicklung des Genehmigungsverfahrens sicherzustellen und um eine gerechte Verteilung entstandener Überschüsse herbeizuführen. Er kann insbesondere

1. Vorschriften über den allgemeinen Aufbau der Tarife erlassen,
2. Grundsätze für die Berechnung der Tarife aufstellen und hierbei anordnen, daß die Beiträge nach eindeutig abgrenzbaren und durch gleichartige Gefahrenmerkmale gekennzeichnete Gruppen, die ihrer Größe nach einen versicherungstechnischen Ausgleich ermöglichen, gestaffelt sein müssen,
3. die Voraussetzungen bestimmen, unter denen neue Tarife eingeführt und bestehende Tarife geändert werden können,
4. für Mitversicherungsverträge sowie für die Versicherung bestimmter Arten oder Gruppen von Fahrzeugen Abweichungen von den genehmigten Tarifen zulassen,
5. Vorschriften über die Ermittlung technischer Überschüsse bei den Versicherungsunternehmen und die Verteilung dieser Überschüsse an die Versicherungsnehmer erlassen und
6. bestimmen, daß nach Ablauf einer in der Verordnung genannten Frist die nach § 8 Abs. 1 erforderliche Genehmigung als erteilt gilt, wenn die Aufsichtsbehörde dem von einem Versicherungsunternehmen vorgelegten Tarif nicht vorher widersprochen hat.

(2) Um zu verhindern, daß die Versicherungsnehmer durch die Gewährung unangemessener Vergütungen an Versicherungsvermittler übermäßig belastet werden, kann der Bundesminister für Wirtschaft durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates das Ausmaß der Entgelte für haupt- und nebenberufliche Versicherungsvermittler als Höchstsätze bestimmen und deren Höhe von Art und Umfang der Tätigkeit des Vermittlers abhängig machen.

(3) Der Bundesminister für Wirtschaft wird ferner ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, daß auch die Tarife in der Fahrzeugvollversicherung, in der Fahrzeugteilversicherung und in der Kraftfahrtunfallversicherung einer Genehmigung nach § 8 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 und 2 bedürfen, wenn und solange dies im Hinblick auf die engen wirtschaftlichen Bindungen zwischen den einzelnen Versicherungsarten der Kraftfahrtversicherung erforderlich ist, um für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Wahrung der in § 8 Abs. 2 Nr. 1 und 2 genannten Belange sicherzustellen. In diesem Falle finden § 8 Abs. 2 Satz 3 und § 9 Abs. 1 und 2 sinngemäß Anwendung. Die Rechtsverordnung kann auch bestimmen, daß bei der Ermittlung und Verteilung technischer Überschüsse von den Versicherungsunternehmen gemeinsame Überschußverbände für alle oder für einige Versicherungsarten der Kraftfahrtversicherung (Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Fahrzeugvollversicherung, Fahrzeugteilversicherung, Kraftfahrtunfallversicherung) gebildet werden.

§ 10

Wird die Änderung eines Tarifs genehmigt, so findet der geänderte Tarif auch auf die in diesem Zeitpunkt bestehenden Versicherungsverhältnisse vom Beginn der nächsten Versicherungsperiode ab Anwendung, es sei denn, daß in dem Tarif oder bei

der Erteilung der Genehmigung etwas anderes bestimmt wird.

§ 11

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Inhaber oder Angehöriger eines Unternehmens, das Versicherungsverträge abschließt oder vermittelt, oder sonst als Vermittler
   a) Beiträge oder Leistungen für die Kraftfahrtversicherung fordert, verspricht, vereinbart, annimmt oder gewährt, die einem Tarif entsprechen, für den die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung nicht vorliegt,
   b) dem Versicherungsnehmer neben den Leistungen auf Grund des Versicherungsvertrages Zuwendungen oder sonstige Vergünstigungen verspricht oder gewährt oder mit diesem vereinbart, oder
   c) für die Vermittlung von Kraftfahrtversicherungen höhere als die in einer nach § 9 Abs. 2 oder § 9 Abs. 3 in Verbindung mit § 9 Abs. 2 ergangenen Rechtsverordnung festgesetzten Entgelte fordert, verspricht oder gewährt, vereinbart oder annimmt,
2. als Mitglied des zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organs eines Versicherungsunternehmens oder mit der Ermittlung technischer Überschüsse oder der Verteilung dieser Überschüsse in eigener Verantwortung Beauftragter nicht nach dem vorgeschriebenen Verfahren die Ermäßigungsbeträge aus technischem Überschuß ermittelt und an die anspruchsberechtigten Versicherungsnehmer zurückerstattet.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann, wenn sie vorsätzlich begangen ist, mit einer Geldbuße bis zu 50 000 Deutsche Mark, wenn sie fahrlässig begangen ist, mit einer Geldbuße bis zu 25 000 Deutsche Mark geahndet werden.

(3) Die Verfolgung der Ordnungswidrigkeit verjährt in zwei Jahren.

DRITTER ABSCHNITT

Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen

§ 12

(1) Wird durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers im Geltungsbereich dieses Gesetzes ein Personen- oder Sachschaden verursacht, so kann derjenige, dem wegen dieser Schäden Ersatzansprüche gegen den Halter, den Eigentümer oder den Fahrer des Fahrzeugs zustehen, diese Ersatzansprüche auch gegen den „Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen" (Entschädigungsfonds) geltend machen,

1. wenn das Fahrzeug, durch dessen Gebrauch der Schaden verursacht worden ist, nicht ermittelt werden kann, oder
2. wenn die nach diesem Gesetz erforderliche Haftpflichtversicherung zugunsten des Halters, des Eigentümers und des Fahrers des Fahrzeugs nicht besteht.

Das gilt nur, soweit der Ersatzberechtigte weder von dem Halter, dem Eigentümer oder dem Fahrer des Fahrzeugs noch von einem Schadensversicherer oder einem Verband von im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Geschäftsbetrieb befugten Haftpflichtversicherern Ersatz seines Schadens zu erlangen vermag. Die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds entfällt, soweit der Ersatzberechtigte in der Lage ist, Ersatz seines Schadens nach den Vorschriften über die Amtspflichtverletzung zu erlangen, oder soweit der Schaden durch Leistungen eines Sozialversicherungsträgers, durch Fortzahlung von Dienst- oder Amtsbezügen, Vergütung oder Lohn oder durch Gewährung von Versorgungsbezügen ausgeglichen wird. Im Falle einer fahrlässigen Amtspflichtverletzung geht abweichend von § 839 Abs. 1 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches die Ersatzpflicht auf Grund der Vorschriften über die Amtspflichtverletzung der Leistungspflicht des Entschädigungsfonds vor.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 können gegen den Entschädigungsfonds Ansprüche nach § 847 des Bürgerlichen Gesetzbuches nur geltend gemacht werden, wenn und soweit die Leistung einer Entschädigung wegen der besonderen Schwere der Verletzung zur Vermeidung einer groben Unbilligkeit erforderlich ist. Für Sachschäden am Fahrzeug des Ersatzberechtigten besteht in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 keine Leistungspflicht des Entschädigungsfonds. Für sonstige Sachschäden beschränkt sich in diesen Fällen die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds auf den Betrag, der eintausend Deutsche Mark übersteigt.

(3) Der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Entschädigungsfonds verjährt in drei Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und von den Umständen Kenntnis erlangt, aus denen sich ergibt, daß er seinen Ersatzanspruch gegen den Entschädigungsfonds geltend machen kann. Ist der Anspruch des Ersatzberechtigten bei dem Entschädigungsfonds angemeldet worden, so ist die Verjährung bis zum Eingang der schriftlichen Entscheidung des Entschädigungsfonds und, wenn die Schiedsstelle (§ 13 Abs. 1 Nr. 5) angerufen worden ist, des Einigungsvorschlags der Schiedsstelle gehemmt.

(4) Im übrigen bestimmen sich Voraussetzungen und Umfang der Leistungspflicht des Entschädigungsfonds sowie die Pflichten des Ersatzberechtigten gegenüber dem Entschädigungsfonds nach den Vorschriften, die bei Bestehen einer auf Grund dieses Gesetzes abgeschlossenen Haftpflichtversicherung für das Verhältnis zwischen dem Versicherer

und dem Dritten in dem Falle gelten, daß der Versicherer dem Versicherungsnehmer gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung frei ist. In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 haben der Halter, der Eigentümer und der Fahrer des Fahrzeugs gegenüber dem Entschädigungsfonds die einen Versicherungsnehmer nach Eintritt des Versicherungsfalles gegenüber dem Versicherer treffenden Verpflichtungen zu erfüllen.

(5) Der Entschädigungsfonds kann von den Personen, für deren Schadensersatzverpflichtungen er nach Absatz 1 einzutreten hat, wie ein Beauftragter Ersatz seiner Aufwendungen verlangen.

(6) Der Ersatzanspruch des Ersatzberechtigten gegen den Halter, den Eigentümer und den Fahrer des Fahrzeugs sowie ein Ersatzanspruch, der dem Ersatzberechtigten oder dem Halter, dem Eigentümer oder dem Fahrer des Fahrzeugs gegen einen sonstigen Ersatzpflichtigen zusteht, gehen auf den Entschädigungsfonds über, soweit dieser dem Ersatzberechtigten den Schaden ersetzt. Der Übergang kann nicht zum Nachteil des Ersatzberechtigten geltend gemacht werden. Gibt der Ersatzberechtigte seinen Ersatzanspruch oder ein zur Sicherung des Anspruchs dienendes Recht auf, so entfällt die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds insoweit, als er aus dem Anspruch oder dem Recht hätte Ersatz erlangen können.

§ 13

(1) Der Bundesminister der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister für Wirtschaft, im Falle der Nummer 2 Buchstabe b auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nähere Vorschriften über den Entschädigungsfonds zu erlassen, insbesondere

1. die Errichtung des Entschädigungsfonds in einer Rechtsform des privaten Rechts vorzusehen und sich die Genehmigung der Satzung vorzubehalten, oder zu bestimmen, daß die Stellung des Entschädigungsfonds einer bestehenden Einrichtung zugewiesen wird, und sich die Genehmigung der Satzung dieser Einrichtung vorzubehalten sowie die Aufsicht über den Entschädigungsfonds zu regeln;
2. zu bestimmen, daß und in welchem Verhältnis
   a) die im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen einschließlich der Haftpflichtschadenausgleiche im Sinne von § 1 Abs. 4 des Gesetzes über die Beaufsichtigung der privaten Versicherungsunternehmungen und Bausparkassen und
   b) die nach § 2 Nr. 1 bis 4 von der Versicherungspflicht befreiten Halter nichtversicherter Kraftfahrzeuge

   unter Berücksichtigung ihres Anteils am Gesamtbestand der Fahrzeuge und der Art dieser Fahrzeuge Beiträge zur Aufbringung der erforderlichen Mittel zu leisten haben;
3. zu bestimmen, daß der Entschädigungsfonds in den Fällen des § 12 Abs. 1 Nr. 1 auch für Schäden einzutreten hat, die einem Deutschen außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes entstehen und nicht von einer Stelle in dem Staat ersetzt werden, in dem sich der Unfall zugetragen hat, wenn dies erforderlich ist, um eine Schlechterstellung des Deutschen gegenüber den Angehörigen dieses Staates auszugleichen;
4. zu bestimmen, daß der Entschädigungsfonds Leistungen an ausländische Staatsangehörige nur bei Vorliegen der Gegenseitigkeit erbringt, wenn dies erforderlich ist, um einer Schlechterstellung deutscher Geschädigter gegenüber den eigenen Staatsangehörigen in ausländischen Staaten vorzubeugen oder entgegenzuwirken; das gilt jedoch nur, soweit nicht Verträge der Bundesrepublik Deutschland mit anderen Staaten dem entgegenstehen;
5. zu bestimmen,
   a) daß beim Entschädigungsfonds eine Schiedsstelle gebildet wird, die in Streitfällen zwischen dem Ersatzberechtigten und dem Entschädigungsfonds auf eine gütliche Einigung hinzuwirken und den Beteiligten erforderlichenfalls einen begründeten Einigungsvorschlag zu machen hat,
   b) wie die Mitglieder der Schiedsstelle, die aus einem die Befähigung zum Richteramt besitzenden, sachkundigen und unabhängigen Vorsitzenden oder seinem Vertreter sowie einem von der Versicherungswirtschaft benannten und einem dem Bereich der Ersatzberechtigten zuzurechnenden Beisitzer besteht, zu bestellen sind und wie das Verfahren der Schiedsstelle einschließlich der Kosten zu regeln ist,
   c) daß Ansprüche gegen den Entschädigungsfonds im Wege der Klage erst geltend gemacht werden können, nachdem ein Verfahren vor der Schiedsstelle vorausgegangen ist, sofern nicht seit der Anrufung der Schiedsstelle mehr als drei Monate verstrichen sind;
6. den Zeitpunkt zu bestimmen, von dem ab der Entschädigungsfonds in Anspruch genommen werden kann, und zu bestimmen, daß die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds nur besteht, wenn das schädigende Ereignis nach einem in der Verordnung festzusetzenden Zeitpunkt eingetreten ist.

(2) Der Entschädigungsfonds ist von der Körperschaftsteuer, der Gewerbesteuer und der Vermögensteuer befreit.

VIERTER ABSCHNITT

Übergangs- und Schlußvorschriften

§ 14

Die im Bereich der Kraftfahrtversicherung auf Grund des Preisgesetzes ergangenen Rechtsverordnungen treten erst am 1. Januar 1968 außer Kraft.

§ 15

Dieses Gesetz tritt in der vorliegenden Fassung am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden sechsten Kalendermonats in Kraft. Die in § 12 und § 13 Abs. 2 getroffene Regelung wird erst in dem nach § 13 Abs. 1 Nr. 6 bestimmten Zeitpunkt wirksam."

Artikel 2

Die Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 6. April 1940 (Reichsgesetzbl. I S. 617), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710), wird aufgehoben.

Artikel 3

Das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 667, ber. Bundesgesetzbl. 1957 I S. 368) wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. In § 1 Abs. 1 werden hinter den Worten „den Halter" nach einem Komma die Worte „den Eigentümer" eingefügt.

2. In § 1 Abs. 2 wird folgender Satz 3 angefügt:

   „§ 8 a bleibt unberührt."

3. In § 1 Abs. 3 und Absatz 4 Satz 1 wird vor dem Wort „Versicherungsbescheinigung" das Wort „erforderliche" eingefügt.

4. In § 3 Abs. 1 werden hinter den Worten „den Haltern" nach einem Komma die Worte „den Eigentümern" eingefügt.

5. § 4 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

   „(2) Die für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit regelmäßigem Standort im Inland geltenden Bestimmungen über den Inhalt, die Genehmigung und die Verbindlicherklärung der allgemeinen Versicherungsbedingungen, über die Bildung der Versicherungstarife sowie über die Mindestversicherungssummen sind sinngemäß anzuwenden."

6. § 6 erhält folgende Fassung:

   „§ 6

   (1) § 3 Nr. 1 bis 4 und 6 bis 11 des Pflichtversicherungsgesetzes ist anzuwenden; an die Stelle von § 3 Nr. 5 des Pflichtversicherungsgesetzes tritt die Regelung des Absatzes 2.

   (2) Ein Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, kann dem Anspruch des Dritten nach § 3 Nr. 1 des Pflichtversicherungsgesetzes nur entgegengehalten werden, wenn er aus der Versicherungsbescheinigung ersichtlich oder wenn die Versicherungsbescheinigung dem Versicherer zurückgegeben worden ist. Weiterhin muß, wenn das Versicherungsverhältnis durch Zeitablauf beendet oder die Versicherungsbescheinigung dem Versicherer zurückgegeben worden ist, zwischen dem in der Versicherungsbescheinigung angegebenen Zeitpunkt der Beendigung des Versicherungsverhältnisses oder dem Zeitpunkt der Rückgabe der Versicherungsbescheinigung und dem Schadensereignis eine Frist von fünf Monaten, im Falle einer Gesamtlaufzeit des Versicherungsverhältnisses von weniger als zehn Tagen eine Frist von fünf Wochen verstrichen sein."

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

   „§ 8 a

   Wegfall des Erfordernisses der Versicherungsbescheinigung

   (1) Hat für die Fahrzeuge, die bei der Einreise das vorgeschriebene Kennzeichen eines bestimmten ausländischen Gebietes führen, ein im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Geschäftsbetrieb befugter Versicherer oder ein Verband solcher Versicherer die Pflichten eines Haftpflichtversicherers nach den Vorschriften dieses Gesetzes übernommen, so kann der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der obersten Landesbehörden bestimmen, daß für die das vorgeschriebene Kennzeichen dieses Gebietes führenden Fahrzeuge die Ausstellung einer Versicherungsbescheinigung nicht erforderlich ist.

(2) Ist nach Absatz 1 die Ausstellung einer Versicherungsbescheinigung nicht erforderlich, so kann abweichend von § 6 Abs. 2 ein Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung der nach Absatz 1 übernommenen Verpflichtungen zur Folge hat, dem Anspruch des Dritten nach § 3 Nr. 1 des Pflichtversicherungsgesetzes nicht entgegengehalten werden, wenn sich das Fahrzeug im Zeitpunkt des Schadensereignisses mit dem bei der Einreise geführten Kennzeichen im Geltungsbereich dieses Gesetzes befunden hat."

8. § 9 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig im Geltungsbereich dieses Gesetzes ein Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen gebraucht oder den Gebrauch gestattet, obwohl für das Fahrzeug das nach § 1 erforderliche Versicherungsverhältnis nicht oder nicht mehr besteht und die Pflichten eines Haftpflichtversicherers auch nicht nach § 2 Abs. 1 Buchstabe b oder § 8 a Abs. 1 von einem im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Geschäftsbetrieb befugten Versicherer oder einem Verband solcher Versicherer übernommen worden sind, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft."

9. In § 9 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) In den Fällen des Absatzes 1 kann das Fahrzeug, auf das sich die Tat bezieht, eingezogen werden, wenn es dem Täter oder dem Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. § 42 des Strafgesetzbuches gilt entsprechend."

Artikel 4

Das Gesetz über den Versicherungsvertrag wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. In § 158 b wird die Bezeichnung „§§ 158 c bis 158 h" ersetzt durch „§§ 158 c bis 158 k".

2. In § 158 c Abs. 2 wird folgender Satz 4 angefügt:

„Die Vorschriften dieses Absatzes gelten nicht, wenn eine zur Entgegennahme der Anzeige nach Satz 1 zuständige Stelle nicht bestimmt ist."

3. § 158 c Abs. 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Der Versicherer haftet nicht, wenn und soweit der Dritte in der Lage ist, Ersatz seines Schadens von einem anderen Schadensversicherer oder von einem Sozialversicherungsträger zu erlangen."

4. In § 158 c wird hinter Absatz 4 folgender Absatz 5 eingefügt:

„(5) Trifft die Leistungspflicht des Versicherers nach den Absätzen 1 oder 2 mit einer Ersatzpflicht auf Grund fahrlässiger Amtspflichtverletzung zusammen, so wird die Ersatzpflicht nach § 839 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht dadurch ausgeschlossen, daß die Voraussetzungen für die Leistungspflicht des Versicherers vorliegen. Satz 1 gilt nicht, wenn der Beamte nach § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuches persönlich haftet."

Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6.

5. Hinter § 158 h werden die folgenden §§ 158 i und 158 k eingefügt:

„§ 158 i

Ist bei der Versicherung für fremde Rechnung der Versicherer dem Versicherungsnehmer gegenüber wegen der Verletzung einer Obliegenheit von der Verpflichtung zur Leistung frei, so kann er wegen einer dem Dritten gewährten Leistung gegen einen Versicherten, der zur selbständigen Geltendmachung seiner Rechte aus dem Versicherungsvertrage befugt ist, nur dann Rückgriff nehmen, wenn die der Leistungsfreiheit des Versicherers zugrunde liegenden Umstände in der Person dieses Versicherten vorliegen.

§ 158 k

Die Vorschriften über die Pflichtversicherung finden auch insoweit Anwendung, als der Versicherungsvertrag eine über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehende Deckung gewährt."

Artikel 5

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe der §§ 12 Abs. 1 und 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund des Pflichtversicherungsgesetzes oder des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 6

Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden sechsten Kalendermonats in Kraft. Für das Inkrafttreten der Neufassung des Pflichtversicherungsgesetzes (Artikel 1) gilt § 15 des Pflichtversicherungsgesetzes.

Anlage
zu § 4 Abs. 2

Mindestversicherungssummen

1. Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt bei Kraftfahrzeugen einschließlich der Anhänger 250 000 DM für Personenschäden, 50 000 DM für Sachschäden und 10 000 DM für die weder mittelbar noch unmittelbar mit einem Personen- oder Sachschaden zusammenhängenden Vermögensschäden (reine Vermögensschäden).

2. Bei Kraftfahrzeugen, die der Beförderung von Personen dienen und mehr als neun Plätze (ohne den Fahrersitz) aufweisen, erhöhen sich diese Beträge für das Kraftfahrzeug unter Ausschluß der Anhänger

   a) für den 10. und jeden weiteren Platz bis zum 80. Platz
   um 12 000 DM für Personenschäden,
   1 000 DM für Sachschäden und
   200 DM für reine Vermögensschäden,

   b) vom 81. Platz ab für jeden weiteren Platz
   um 8 000 DM für Personenschäden,
   1 000 DM für Sachschäden und
   200 DM für reine Vermögensschäden.

   Dies gilt nicht für Kraftomnibusse, die ausschließlich zu Lehr- und Prüfungszwecken verwendet werden.

3. Bei Anhängern entspricht die Mindesthöhe der Versicherungssumme für Schäden, die nicht mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs im Sinne des § 7 des Straßenverkehrsgesetzes im Zusammenhang stehen, und für die den Insassen des Anhängers zugefügten Schäden den in Nummer 1, bei Personenanhängern mit mehr als neun Plätzen den in Nummern 1 und 2 genannten Beträgen.

4. Zu welcher dieser Gruppen das Fahrzeug gehört, richtet sich nach der Eintragung im Kraftfahrzeug- oder Anhängerbrief.

Begründung

Allgemeines

Durch das Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 7. November 1939 (im folgenden „Pflichtversicherungsgesetz" — PflVG — genannt) ist in Deutschland mit Wirkung vom 1. Juli 1940 die allgemeine gesetzliche Pflicht der Kraftfahrzeughalter zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung eingeführt worden. Der Gesetzgeber trug damit dem Umstand Rechnung, daß die bis zum Kriegsbeginn ständig zunehmende Motorisierung in Deutschland zu einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrsgefahren geführt und Maßnahmen erforderlich gemacht hatte, durch die sichergestellt wird, daß die Opfer des Straßenverkehrs Ersatz für die erlittenen wirtschaftlichen Schäden erhalten. Mit der Einführung des Pflichtversicherungsgesetzes hatte sich der Gesetzgeber zugleich dafür entschieden, die Entschädigung der Verkehrsopfer nicht durch Maßnahmen im Bereich der staatlichen Fürsorge oder der sozialen Sicherheit, sondern durch Verwendung des privatrechtlichen Instituts der Haftpflichtversicherung zu gewährleisten. Diese Maßnahme hat sich, wie die Erfahrungen gezeigt haben, grundsätzlich als richtig erwiesen und ihren Zweck im wesentlichen erfüllt; die bestehende Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung erscheint ihrem System nach auch für die Zukunft durchaus geeignet, die Opfer des Straßenverkehrs wirksam zu schützen.

Infolge der erheblichen Zunahme des Straßenverkehrs in den Jahren seit 1950 und des verstärkten Besuchs ausländischer Kraftfahrer ist es notwendig, die im System der Pflichtversicherung nach vorhandenen Lücken zu schließen, den Schutz durch ergänzende gesetzliche Maßnahmen zu verbessern und die Regelung an die Änderung der Verhältnisse anzupassen. Weiterhin hat sich durch den fortschreitenden Zusammenschluß der europäischen Staaten und die starke Vermehrung des grenzüberschreitenden Verkehrs ein Bedürfnis nach Verbesserung und nach einer gewissen Vereinheitlichung der dem Schutz der Opfer des Straßenverkehrs dienenden Maßnahmen auf europäischer Ebene ergeben. Die hierauf gerichteten Bemühungen des Europarats in Straßburg haben zum Abschluß des Europäischen Übereinkommens vom 20. April 1959 über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge geführt (im folgenden „Übereinkommen" genannt). Das Übereinkommen bedarf der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften; der Entwurf des Zustimmungsgesetzes, durch das auch über die Inanspruchnahme von Vorbehalten nach Anhang II zu dem Übereinkommen entschieden werden soll, wird den gesetzgebenden Körperschaften zusammen mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zugeleitet. Auf Grund des Übereinkommens wird die Bundesrepublik ihr Pflichtversicherungsrecht innerhalb der in Artikel 1 des Übereinkommens vorgesehenen Frist von sechs Monaten in einer Reihe von Punkten ändern müssen.

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht die aus diesen Gründen erforderlich werdenden Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes (Artikel 1 und 2), des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes (Artikel 3) und des Versicherungsvertragsgesetzes (Artikel 4) vor.

Von den auf Grund des Übereinkommens zu treffenden Maßnahmen kommt vor allem der Einführung eines unmittelbaren eigenen Anspruchs des Geschädigten gegen den Haftpflichtversicherer des Fahrzeughalters (Kraftfahrers) Bedeutung zu. Sie ist in Artikel 1 § 3 des Gesetzentwurfs vorgesehen. Das Übereinkommen schreibt in Artikel 6 Abs. 1 des Anhangs I diese Regelung vor, um die rechtliche Stellung der Verkehrsopfer zu verbessern und um eine gewisse Vereinheitlichung der Rechtsordnungen der Vertragsstaaten in dieser bedeutsamen Frage des Pflichtversicherungsrechts zu erreichen. Die Gewährung eines unmittelbaren eigenen Anspruchs gegen den Haftpflichtversicherer erleichtert in der Tat in den Fällen dem Geschädigten die Verfolgung seiner Ersatzansprüche erheblich, in denen eine gerichtliche Inanspruchnahme des Haftpflichtigen oder eines bestimmten Haftpflichtigen nicht oder nur unter Schwierigkeiten und Verzögerungen möglich wäre.

Weiterhin muß nach Artikel 9 des Übereinkommens in den Vertragsstaaten ein Entschädigungsfonds bestehen, gegen den die von einem unerkannten oder (vorschriftswidrig) unversicherten Fahrzeug geschädigten Personen einen Rechtsanspruch auf Entschädigung erheben können. Die gesetzlichen Grundlagen für eine solche Einrichtung werden durch Artikel 1 §§ 12, 13 des Gesetzentwurfs geschaffen.

Darüber hinaus erfordern die Bestimmungen des Übereinkommens noch einige kleinere Änderungen, zu denen die Einbeziehung des Eigentümers des Fahrzeugs in den Kreis der mitversicherten Personen (Artikel 1 § 1 und Artikel 3 Nr. 1 und 4 des Gesetzentwurfs) und die Änderung der bisher geltenden Regelung für die Haftpflichtschadenausgleiche (Artikel 1 § 2 Abs. 1 Nr. 5 des Gesetzentwurfs) gehören.

Eine zusätzliche, über die Anforderungen des Übereinkommens hinausgehende Verbesserung des Schutzes der Verkehrsopfer bringt der Entwurf in Artikel 3 Nr. 6, indem er in der Ausländer-Pflichtversicherung die gesetzliche Pflicht des Versicherers oder Versichererverbandes zur Weiterhaftung gegenüber dem Geschädigten bei einem Wegfall des vertraglichen Versicherungsschutzes vorsieht, und in Artikel 1 § 1, soweit dort auch der zur Benutzung

des Fahrzeugs nicht berechtigte Fahrer des Kraftfahrzeugs in den Kreis der Personen einbezogen wird, für deren Verbindlichkeiten der Versicherer nach dem Gesetz — jedenfalls im Verhältnis zu dem Geschädigten — einzutreten hat. Dem gleichen Zweck dienen die wesentliche Erhöhung der seit 1940 unverändert gebliebenen Mindestversicherungssummen in Artikel 1 § 4 Abs. 2 (Anlage) des Gesetzentwurfs, die mit Rücksicht auf die Änderung des allgemeinen Lohn- und Preisgefüges erforderlich geworden ist, und die in Artikel 1 § 6 Abs. 2 und Artikel 3 Nr. 9 vorgesehene Verstärkung des Strafschutzes.

Die in Artikel 4 Nr. 5 des Gesetzentwurfs als § 158 i VVG vorgesehene Regelung verbessert die rechtliche Stellung der mitversicherten Personen, insbesondere des Fahrers eines Kraftfahrzeuges, indem sie in gewissem Umfang den Versicherungsschutz dieser Personen verselbständigt.

Durch die für das Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz vorgesehene Ermächtigung, ausländische Kraftfahrer aus bestimmten Gebieten von der Pflicht zur Vorlage einer Versicherungsbescheinigung zu befreien (Artikel 3 Nr. 7 des Gesetzentwurfs), will der Entwurf die rechtlichen Voraussetzungen für eine erleichterte Abfertigung des Kraftfahrzeugverkehrs an den Grenzen mit unseren Nachbarländern schaffen.

Außer den Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes, die sich entweder aus den Bestimmungen des Übereinkommens oder aus dem Bestreben nach Verbesserung des Schutzes der Verkehrsopfer ergeben, mußte für die Tarifbildung eine neue Rechtsgrundlage geschaffen werden, durch die die Vorschriften des Preisgesetzes abgelöst werden. Das geschieht durch Artikel 1 §§ 8 bis 11. § 2 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (Gesetz- und Verordnungsblatt des Wirtschaftsrates des Vereinigten Wirtschaftsgebietes S. 27), auf dem die bisherigen Versicherungstarife (Versicherungsbeiträge und Tarifbestimmungen) beruhten, ist nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 12. November 1958 (2 BvL 4/56 — 26/56 — 40/56 — 1/57 — 7/57) zwar insoweit mit dem Grundgesetz vereinbar, als auf Grund des Preisgesetzes Anordnungen (Rechtsverordnungen) erlassen werden, durch die Preise, Mieten, Pachten, Gebühren und sonstige Entgelte für Güter und Leistungen jeder Art, ausgenommen Löhne, festgesetzt werden oder durch die der Preisstand aufrechterhalten werden soll. Aus dem Charakter des Preisgesetzes als Übergangsgesetz ergibt sich jedoch, daß Rechtsverordnungen auf Grund dieses Gesetzes alsbald durch eine andere, neuen Verhältnissen angepaßte gesetzliche Regelung ersetzt werden sollten. Eine vollständige Preisfreigabe konnte nicht in Betracht gezogen werden, weil ein wirklich freier Wettbewerb in diesem Bereich nicht möglich erscheint, sondern nur die Alternative zwischen einem staatlichen Genehmigungsverfahren oder einem Kartell der Versicherer besteht. Schon mit Rücksicht auf den Pflichtcharakter der Kfz-Haftpflichtversicherung soll dem Genehmigungsverfahren der Vorzug gegeben werden. Es ist in §§ 8 ff. vorgesehen. Die Vorschriften halten daran fest, daß Tarife in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung behördlich zu genehmigen sind, und bestimmen als zuständige Behörde die Versicherungsaufsichtsbehörde. Die Einbeziehung der Fahrzeugvoll-, Fahrzeugteil- und Kraftfahrtunfallversicherung in das Genehmigungsverfahren setzt voraus, daß dies im Hinblick auf die engen wirtschaftlichen Bindungen zwischen den einzelnen Versicherungsarten der Kraftfahrtversicherung erforderlich ist (§ 9 Abs. 3 Satz 1). Die Bindung der Vergütungen für Versicherungsvermittler kann künftig ebenfalls durch eine besondere Rechtsverordnung des Bundesministers für Wirtschaft ausgesprochen werden. Sie soll verhindern, daß infolge unangemessener Vergütungen an Versicherungsvermittler eine übermäßige Belastung der Versicherungsnehmer eintritt. Im übrigen wird der Bundesminister für Wirtschaft ermächtigt, durch Rechtsverordnung Vorschriften über die Gestaltung, Berechnung und Anwendung der Tarife sowie über das anzuwendende Verfahren zu erlassen, um sicherzustellen, daß ein angemessenes Verhältnis von Versicherungsbeitrag und Versicherungsleistung dauernd gewährleistet ist und das Schutzbedürfnis der Geschädigten, das Bedürfnis der Versicherten nach einem wirksamen Versicherungsschutz und das Interesse der Versicherungspflichtigen an der Gewährung des Versicherungsschutzes zu einem angemessenen Beitrag hinreichend gewahrt sind (§ 9 Abs. 1 in Verbindung mit § 8 Abs. 2 Nr. 1 und 2).

Die übrigen in dem Entwurf vorgesehenen Maßnahmen dienen vorwiegend der Anpassung der gesetzlichen Vorschriften an die heutigen Gegebenheiten sowie der Beseitigung von Unklarheiten und Zweifeln, die sich in der bisherigen Praxis ergeben haben. Hier sind vor allem zu nennen

- die ausdrückliche Beschränkung der Versicherungspflicht auf die auf öffentlichen Wegen und Plätzen verkehrenden Fahrzeuge (Artikel 1 § 1),
- die Schaffung einer Rechtsgrundlage für Maßnahmen der zuständigen Stellen, die eine einheitliche Geltung der allgemeinen Versicherungsbedingungen sicherstellen sollen (Artikel 1 § 4 Abs. 1),
- die Neuregelung der Mindestversicherungssummen für Personenanhänger (Artikel 1 § 4 Abs. 2 — Anlage),
- die Beseitigung von Zweifeln in den Strafvorschriften des Pflichtversicherungsgesetzes und des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes über das Eingreifen der Strafdrohung in der Zeit der Nachhaftung des Versicherers nach § 158 c Abs. 2 VVG (Artikel 1 § 6 und Artikel 3 Nr. 8),
- die eindeutige Abgrenzung der Leistungspflicht des Versicherers sowie der Regreßmöglichkeiten in den Fällen des § 158 c VVG (Artikel 4 Nr. 2 bis 4)
- und die Klarstellung des Anwendungsbereichs der Vorschriften über die Pflichtversicherung (Artikel 4 Nr. 5 — § 158 k VVG).

Eine Belastung von Bund, Ländern und Gemeinden mit Kosten würde auf Grund der Vorschriften über den Entschädigungsfonds (Artikel 1 §§ 12, 13 des Gesetzentwurfs) entstehen, wenn es nicht möglich sein sollte, mit der Versicherungswirtschaft zu der in Aussicht genommenen Vereinbarung darüber zu

gelangen, daß die Aufgaben des Entschädigungsfonds durch die bereits bestehende, allein von der Versicherungswirtschaft getragene Hilfseinrichtung „Verkehrsopferhilfe e. V." übernommen werden. Die Höhe der Beiträge, die in diesem Falle von der öffentlichen Hand zu den Kosten des Entschädigungsfonds zu leisten wären (vgl. Artikel 1 § 13 Nr. 2 b), hängt von dem noch nicht näher bekannten Schadens- und Verwaltungsaufwand des Entschädigungsfonds und von dem Anteil der unversicherten Fahrzeuge der öffentlichen Hand am Gesamtbestand der Kraftfahrzeuge ab. Die auf die öffentliche Hand entfallenden Beiträge dürften sich jedoch in jedem Fall in tragbaren Grenzen halten. Im übrigen ist durch die vorgesehenen Maßnahmen eine unmittelbare Kostenbelastung der öffentlichen Hand nicht zu erwarten.

Im einzelnen

Zu Artikel 1 (Pflichtversicherungsgesetz)

Das Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) soll durch den Gesetzentwurf in zahlreichen Punkten geändert und weitgehend umgestaltet werden. Der Entwurf sieht aber davon ab, unter Aufhebung des bisher geltenden Gesetzes ein völlig neues Gesetz zu schaffen; er beschränkt sich darauf, das alte PflVG unter Wahrung seiner Identität neu zu fassen, weil daran festgehalten werden soll, daß der in §§ 1 und 5 PflVG verwendete Begriff „Inland" auch die deutschen Gebiete außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes umfaßt und Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in diesem Gebiet im Bundesgebiet ohne weiteres als ausreichend versichert gelten.

Der Zweck des Pflichtversicherungsetzes besteht auch nach seiner Neufassung in erster Linie darin, den Schutz der Verkehrsopfer wirksamer zu gestalten. Dieser Zweck ist zwar nicht mehr, wie bei der ursprünglichen Fassung des Gesetzes, in einer dem Gesetz vorangestellten Präambel ausdrücklich ausgesprochen, er ergibt sich jedoch eindeutig aus dem Gesamtzusammenhang und den einzelnen Vorschriften. Weiterhin will das Gesetz, wie neben § 1 vor allem § 2 Abs. 2 erkennen läßt, auch den bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätigen Personen, vor allem dem angestellten Fahrer, Schutz gewähren, indem es dafür Sorge trägt, daß dieser Personenkreis von Schadensersatzverpflichtungen freigestellt wird, die seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit meist übersteigen; dem gleichen Zweck dient die durch Artikel 4 des vorliegenden Gesetzentwurfs in das Versicherungsvertragsgesetz neu eingefügte Vorschrift des § 158 i. Darüber hinaus bewahrt die Haftpflichtversicherung auch den versicherungspflichtigen Fahrzeughalter selbst vor drückenden Schadensersatzverpflichtungen, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Halter eines Kraftfahrzeugs heute in großem Umfange auch den unteren Einkommensgruppen angehören.

Zu § 1 PflVG

Durch die Neufassung des § 1 wird der Umfang des nach dem Gesetz erforderlichen Versicherungsschutzes gegenüber dem bisherigen Rechtszustand erweitert. Die im Gesetz aufgestellten Anforderungen an den Versicherungsschutz werden jedoch auch in Zukunft nur Mindestanforderungen darstellen, über die in den aufsichtsbehördlich genehmigten allgemeinen Versicherungsbedingungen hinausgegangen werden kann. Auch dieser über die Mindestforderungen des Gesetzes hinausgehende Teil des Versicherungsschutzes (vgl. etwa die Einbeziehung des Beifahrers und Omnibusschaffners in den Kreis der mitversicherten Personen durch § 10 Abs. 2 Buchstaben c und d der ab 1. Januar 1962 geltenden Fassung der AKB) unterliegt, wie durch den in das Versicherungsvertragsgesetz neu eingefügten § 158 k VVG (Artikel 4 dieses Gesetzentwurfs) ausdrücklich klargestellt wird, den Vorschriften über die Pflichtversicherung.

Die Neufassung des § 1 verpflichtet den Fahrzeughalter zum Abschluß einer Versicherung, die für jeden Fahrer des versicherten Fahrzeugs eintritt, also auch für den (im geltenden PflVG nicht einbezogenen) Fahrer, der zur Benutzung des Fahrzeugs nicht berechtigt ist. Damit wird auch im Gesetz selbst dem in der vom 1. Januar 1962 an geltenden Fassung der AKB bereits berücksichtigten Umstand Rechnung getragen, daß ein vollständiger Schutz der Verkehrsopfer nur gewährleistet ist, wenn die Versicherung auch für die von einem Dieb oder einem sonstigen nichtberechtigten Fahrer verursachten Schäden eintritt. Diese Neuregelung stellt jedenfalls dann, wenn die Bundesrepublik von den Vorbehalten Nr. 4 und 5 des Anhangs II zu dem Übereinkommen Gebrauch macht, kein Hindernis dafür dar, daß in den allgemeinen Versicherungsbedingungen das Fahren ohne Berechtigung zur Obliegenheitsverletzung der mitversicherten Fahrer erklärt und damit für diesen Fall dem Versicherer die Möglichkeit des Rückgriffs gegen den unberechtigten Fahrer eröffnet wird.

Im Hinblick auf Artikel 3 des Anhangs I zu dem Übereinkommen muß auch der Eigentümer des Fahrzeugs, den u. U. in seiner Eigenschaft als Eigentümer eine eigene Haftung wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht treffen könnte, in den Kreis der mitversicherten Personen einbezogen werden.

In der Neufassung des § 1 ist ferner vorgesehen, daß der Versicherungsschutz sich künftig kraft Gesetzes über die Personen- und Sachschäden hinaus auf alle Vermögensschäden, also auch auf die sogenannten reinen Vermögensschäden erstrecken muß, die bereits durch die allgemeinen Versicherungsbedingungen von der Versicherungswirtschaft freiwillig in die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung einbezogen wurden. Diese Schäden sind zwar verhältnismäßig selten, sie sind jedoch bereits seit über zwanzig Jahren Bestandteil dieser Versicherung. Ihre Erwähnung in § 1 ermöglicht es, auch insoweit im Rahmen des § 4 Abs. 2 PflVG Mindestversicherungssummen festzusetzen und damit eine eindeutige Grundlage für die Deckung dieser Schäden in den Fällen des § 3 Nr. 4 und 5 PflVG n. F. zu schaffen.

Die Neufassung der Vorschrift stellt nunmehr ausdrücklich klar, daß die Versicherung nur für Fahrzeuge erforderlich ist, die auf öffentlichen Wegen und Plätzen verwendet werden, wobei diese Begriffe nach den Grundsätzen des Straßenverkehrsrechts auszulegen sind. Fahrzeuge, die ausschließlich auf nichtöffentlichem Gelände verkehren, unterliegen nach Straßenverkehrsrecht nicht der Zulassungspflicht, so daß die Einhaltung der Versicherungspflicht ohnehin nicht wirksam kontrolliert werden könnte. Wird ein Fahrzeug sowohl auf öffentlichen wie auch auf nichtöffentlichem Gelände verwendet, dann ist eine Versicherung erforderlich; diese Versicherung deckt nach den geltenden allgemeinen Versicherungsbedingungen auch die auf nichtöffentlichem Gelände verursachten Schäden. Mit Artikel 2 des Anhangs I zu dem Übereinkommen ist die hier vorgesehene Einschränkung vereinbar, weil die Bundesrepublik von dem Vorbehalt Nr. 10 des Anhangs II zu dem Übereinkommen Gebrauch macht.

Zu § 2 PflVG

Ausnahmen von der Versicherungspflicht müssen auf wenige wirklich notwendige Fälle und auf genau abgrenzbare Bereiche beschränkt bleiben, wenn der Zweck der Pflichtversicherung nicht gefährdet werden soll. In § 2 Abs. 1 sind die bisher in § 2 des Gesetzes und § 2 der DVO enthaltenen Befreiungsvorschriften zusammengefaßt, soweit sie noch in Betracht kommen. Absatz 1 Nr. 1 bis 4 entsprechen dem geltenden Recht.

Für die vor allem von den Gemeinden und Gemeindeverbänden eingerichteten Haftpflichtschadenausgleiche sieht der Entwurf in Absatz 1 Nr. 5 eine von der bisherigen Regelung abweichende Sonderregelung vor. Diese Einrichtungen sind nach § 1 Abs. 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes i. d. F. des Gesetzes vom 28. Februar 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 85) von der Versicherungsaufsicht freigestellt. Nach Artikel 10 Abs. 2 des Übereinkommens kommen aber nur solche Einrichtungen als Versicherer in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in Betracht, die auf Grund der einschlägigen Rechtsvorschriften zugelassen und bei ihrer Tätigkeit beaufsichtigt werden. Auch die Gewährung eines unmittelbaren eigenen Anspruchs des Geschädigten gegen diese Einrichtungen (vgl. § 3 Nr. 1 PflVG n. F.) wäre mit der bisherigen Arbeitsweise des größten Teils dieser Einrichtungen kaum zu vereinbaren. Den Schadenausgleichen kann die Fortsetzung ihrer bisherigen Tätigkeit jedoch im wesentlichen dadurch ermöglicht werden, daß die Fahrzeughalter, die nach § 1 Abs. 4 VAG von einem von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich Deckung erhalten können, für die Zeit der Gewährung dieser Deckung von der Pflicht zum Abschluß einer Versicherung nach den allgemeinen Vorschriften freigestellt werden. Diese Freistellung kann die Bundesrepublik auf Grund des Vorbehalts Nr. 1 des Anhangs II zu dem Übereinkommen aussprechen, allerdings nur insoweit, als es sich um Fahrzeughalter handelt, die juristische Personen des öffentlichen oder privaten Rechts sind. Es wird davon ausgegangen werden können, daß die hiernach für eine Freistellung in Betracht kommenden Gebietskörperschaften und sonstigen juristischen Personen die in Vorbehalt Nr. 1 verlangten „finanziellen Garantien" aufweisen werden.

Die in Absatz 1 Nr. 6 vorgesehenen Ausnahmen von der Versicherungspflicht für bestimmte Arten von Fahrzeugen, die für den Straßenverkehr kaum eine nennenswerte Gefahr darstellen werden, entsprechen im wesentlichen dem geltenden Recht. Die bisher bestehende Freistellung für maschinell angetriebene Krankenfahrstühle von der Versicherungspflicht ist nicht mehr vorgesehen, weil unter den heutigen Verkehrsverhältnissen im Interesse der Verkehrsopfer sowie der Halter dieser Fahrzeuge auf einen Versicherungsschutz nicht mehr verzichtet werden kann.

In § 2 Abs. 2 PflVG ist aus den gleichen Gründen, die für die Einführung dieser Vorschrift durch das Gesetz vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) maßgebend waren, vorgesehen, daß die von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeughalter der öffentlichen Hand im Falle, daß ein Dritter durch das Fahrzeug geschädigt wird, grundsätzlich die gleichen Verpflichtungen zu erfüllen haben, die bei Bestehen einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung der Haftpflichtversicherer übernehmen würde, und zwar unabhängig von den Verpflichtungen, die sie in ihrer Eigenschaft als Fahrzeughalter und Dienstherr unmittelbar treffen. Sie müssen daher künftig grundsätzlich auch für den von einem nichtberechtigten Fahrer verursachten Schaden sowie für die Schäden derjenigen Bediensteten eintreten, die von einem Haftpflichtversicherer lediglich auf Grund der allgemeinen Versicherungsbedingungen, also über die Anforderungen des § 1 PflVG hinaus, gedeckt werden, wie Beifahrer und Omnibusschaffner. Da die Geschädigten diese Fahrzeughalter künftig wie einen Versicherer unmittelbar in Anspruch nehmen können (vgl. § 3 Nr. 1 PflVG n. F.), entfallen für sie auch die Zweifel darüber, ob der Fahrer des Fahrzeugs oder aber, weil eine Fahrt in Ausübung öffentlicher Gewalt vorlag, der Fahrzeughalter selbst in Anspruch genommen werden muß.

Der Rückgriff gegen ihre Bediensteten wird den befreiten Fahrzeughaltern auch künftig nur in den Fällen gestattet, in denen ein Haftpflichtversicherer diesen Personen Haftpflichtversicherungsschutz verweigern könnte. Da auch die Neufassung der Vorschrift daran anknüpft, ob in gleicher Lage ein Haftpflichtversicherer für diese Personen eintrittspflichtig wäre oder nicht, bleibt die Regelung der Rückgriffsfrage für die Fälle, in denen der Fahrzeughalter der öffentlichen Hand nicht für seinen Fahrer usw. eintritt, sondern materiellrechtlich selbst und allein haftpflichtig ist (vgl. § 839 BGB, Artikel 34 GG), auch künftig den hierfür zuständigen Stellen überlassen (vgl. für den Bereich der Bundesverwaltung den gemeinsamen Erlaß des BMF und des BMI vom 7. November 1958 — II A/2 — A 0247 — 32/58
II A/2 — 22 128 — 2409 V 58,
Gemeinsames Ministerialblatt 1958 S. 499).

Zu § 3 PflVG

Das Versicherungsvertragsgesetz (VVG) enthält neben den allgemeinen Vorschriften über die Haft-

pflichtversicherung (§§ 149 bis 158 a VVG) in den §§ 158 b ff. besondere versicherungsrechtliche Vorschriften für solche Haftpflichtversicherungen, zu deren Abschluß eine gesetzliche Verpflichtung besteht (Pflichtversicherungen). § 3 PflVG führt für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, die eine Pflichtversicherung im Sinne dieser Vorschriften des Versicherungsvertragsgesetzes ist, gewisse Abweichungen von den Vorschriften über die Pflichtversicherung ein, um den von der Bundesrepublik in dem Übereinkommenen übernommenen völkerrechtlichen Verpflichtungen sowie den bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bestehenden Besonderheiten Rechnung zu tragen. § 3 ersetzt somit für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung einschließlich der Versicherung nach dem Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz, das in seinem neu gefaßten § 6 auf die Regelung des § 3 PflVG n. F. verweist, die §§ 158 c bis 158 f VVG, läßt aber die Anwendung der übrigen in Betracht kommenden Vorschriften des Versicherungsvertragsrechts unberührt. Für das Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz ist ferner die abweichende Sonderregelung des neu gefaßten § 6 Abs. 2 zu beachten.

Nummern 1 und 2

Durch Nummer 1 wird in Übereinstimmung mit Artikel 6 des Anhangs I zu den Übereinkommen dem Geschädigten der bereits erwähnte unmittelbare eigene Anspruch gegen den Haftpflichtversicherer des ersatzpflichtigen Versicherungsnehmers gewährt. Soweit hier und in den nachfolgenden Vorschriften der „Versicherungsnehmer" erwähnt wird, gelten die Vorschriften nach den allgemeinen Grundsätzen des Versicherungsvertragsrechts auch für die mitversicherten Personen, insbesondere also für den Fahrer des Fahrzeugs.

Dem Geschädigten wird durch diese Vorschrift die Möglichkeit gegeben, im Rahmen der vertraglichen oder gesetzlichen Eintrittspflicht des Versicherers diesen auch unmittelbar und allein auf Schadensersatz in Anspruch zu nehmen. Das ist vor allem in den Fällen von wesentlicher Bedeutung, in denen es sich bei den an sich Ersatzpflichtigen um Ausländer, um Exterritoriale oder etwa um nicht festgestellte Fahrzeughalter oder Fahrer von identifizierten Kraftfahrzeugen handelt; bei nicht identifizierten Fahrzeugen würde der Entschädigungsfonds (§ 12) einzutreten haben. Dieser Anspruch gegen den Versicherer ist kein Anspruch aus dem Versicherungsvertrag, vielmehr gewährt das Gesetz dem Geschädigten das Recht, seinen aus den allgemeinen haftungsrechtlichen Vorschriften folgenden Schadensersatzanspruch auch gegen den Versicherten geltend zu machen. Das Gesetz gibt somit dem Geschädigten auf Grund eines gesetzlich angeordneten Schuldbeitritts in der Person des Versicherers einen weiteren Schuldner für seinen Schadensersatzanspruch. Die Eintrittspflicht des Versicherers auf Grund des Versicherungsvertrages oder der Nummern 4 und 5 ist in diesem Zusammenhang lediglich für die Grenzen maßgebend, innerhalb deren dieser Schadensersatzanspruch auch gegen den Versicherer geltend gemacht werden kann. Der Ersatzberechtigte kann, wie Nummer 1 Satz 2 bestimmt, den Schadenersatz von dem Versicherer nur in Form einer Entschädigung in Geld verlangen; hierdurch wird dem in § 49 VVG zum Ausdruck kammenden Grundsatz der Schadensversicherung Rechnung getragen, daß ein Versicherungsunternehmen Ersatzleistungen nur in Geld, nicht aber durch Naturalherstellung (vgl. § 249 BGB) zu erbringen hat. Der Geschädigte ist jedoch nicht gehindert, von dem Ersatzpflichtigen Schadensersatz durch Naturalherstellung zu verlangen.

Eine unmittelbare Inanspruchnahme des Versicherers ist, wie sich aus dem Wortlaut der Vorschriften ergibt, nur dann möglich, wenn die Eintrittspflicht des Versicherers auf Grund des Versicherungsvertrages oder der Nummern 4 und 5 sich gerade auf diejenige Person bezieht, die der Geschädigte nach den allgemeinen Vorschriften für seinen Schaden haftbar macht; nicht ausreichend wäre es also beispielsweise, wenn im Einzelfalle nur der mitversicherte Fahrer, nicht aber der Fahrzeughalter haftpflichtig wäre und der Versicherer zwar für den Fahrzeughalter eintreten müßte, seine Leistungspflicht im Verhältnis zu dem Fahrer aber auf Grund eines Risikoausschlusses entfallen würde (z. B. das Opfer ist ein Angehöriger des Fahrers).

Soweit hiernach der Geschädigte seinen Schadensersatzanspruch auch gegen den Versicherer geltend machen kann, haften der Ersatzpflichtige und der wegen der Haftung dieses Ersatzpflichtigen in Anspruch genommene Versicherer als Gesamtschuldner (Nummer 2). Auf das Gesamtschuldverhältnis sind die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts über Gesamtschuldverhältnisse (§§ 421 ff. BGB) anzuwenden, soweit nicht wegen der besonderen Natur dieses Schuldverhältnisses Abweichungen gelten. Der Anspruch gegen den Versicherer wird aus dem gleichen Sachverhalt hergeleitet, der dem Schadensersatzanspruch des Geschädigten gegen den Ersatzpflichtigen zugrunde liegt. Hieraus erklärt sich, daß abweichend von den allgemeien Vorschriften über die Gesamtschuld der Anspruch gegen den Versicherer hinsichtlich der Verjährung (Nummer 3) und der Wirkung eines abweisenden Gerichtsurteils (Nummer 8) das Schicksal des Schadensersatzanspruchs gegen den Ersatzpflichtigen teilen soll. Das Innenverhältnis zwischen den Gesamtschuldnern wird in Nummer 9 behandelt.

Aus der Natur des eigenen Anspruchs des Geschädigten gegen den Versicherer ergibt sich weiterhin, daß für diesen Anspruch und seine Geltendmachung, also insbesondere auch für die Fälligkeit des Anspruchs und für den Gerichtsstand, grundsätzlich die Vorschriften anzuwenden sind, die für die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen maßgebend sind, soweit nicht Sonderregelungen getroffen worden sind (vgl. Nummer 1 Satz 2, Nummern 3, 7 und 8). Der Geschädigte wird somit die Wahl haben, ob er seinen Anspruch gegen den Versicherer am Gerichtsstand des Unfallortes geltend machen will (§ 20 StVG, § 32 ZPO), der zugleich für eine gegen den haftpflichtigen Fahrer und Fahrzeughalter zu richtende Klage zur Verfügung stehen würde, oder ob er ihn im allgemeinen Gerichtsstand des Ver-

sicherungsunternehmens (§ 17 ZPO) erheben will. Der Anspruch gegen den Versicherer ist, ebenso wie der Anspruch gegen den Ersatzpflichtigen, grundsätzlich sofort fällig.

In Artikel 7 Abs. 2 des Anhangs I zu dem Übereinkommen ist vorgesehen, daß der unmittelbar in Anspruch genommene Versicherer berechtigt ist, in dem Gerichtsverfahren gegen ihn dem ersatzpflichtigen Versicherungsnehmer (Mitversicherten) den Streit zu verkünden. Einer entsprechenden Vorschrift im PflVG bedarf es nicht, weil dem Versicherer dieses Recht in dem praktisch allein bedeutsamen Fall, daß er möglicherweise Regreßansprüche nach Nummer 9 gegen den ersatzpflichtigen Versicherten erheben kann, bereits auf Grund des § 72 ZPO zusteht. Verkündet der Versicherer nach dieser Vorschrift dem Versicherten, wegen dessen Haftung er in Anspruch genommen wird, den Streit, so ist nach §§ 74, 68 ZPO dieser Versicherte im Innenverhältnis zu dem Versicherer mit der Behauptung, der Rechtsstreit gegen den Versicherer sei unrichtig entschieden worden, ausgeschlossen; mit der Behauptung, der Versicherer habe den Rechtsstreit mangelhaft geführt, wird er nur in beschränktem Umfange gehört (vgl. auch § 3 Nr. 10 und die Begründung hierzu).

Durch die Abwehr oder die Befriedigung des vom Geschädigten unmittelbar geltend gemachten Schadensersatzanspruchs erfüllt der Versicherer zugleich seine Verpflichtungen gegenüber dem Versicherten aus dem Haftpflichtversicherungsverhältnis, auf das grundsätzlich die für die Haftpflichtversicherung geltenden versicherungsrechtlichen Vorschriften, also die §§ 149 ff. VVG wie insbesondere auch § 67 VVG, anwendbar bleiben.

Dem Geschädigten steht es auch nach der Neuregelung des Entwurfs frei, sich auf eine Inanspruchnahme des ersatzpflichtigen Fahrzeughalters und Fahrers zu beschränken und mit dem Haftpflichtversicherer lediglich nach den Grundsätzen des allgemeinen Haftpflichtversicherungsrechts, nämlich in dessen Eigenschaft als Vertreter dieser Personen für die Schadensregulierung, in Verbindung zu treten. Er würde dann allerdings in den in § 158 c Abs. 1 und 2 VVG behandelten Fällen des Wegfalls der vertraglichen Leistungspflicht des Versicherers von dem Versicherer keine Leistungen erwarten können, weil die in dieser Vorschrift vorgesehene Fiktion des Fortbestehens des Vertragsansprüche zugunsten des Geschädigten hier nicht gilt. Die Rechte des Geschädigten werden hierdurch jedoch nicht gefährdet, weil dieser bei Zweifeln über die vertragliche Eintrittspflicht des Versicherers seinen Anspruch nach Nummer 7 bei dem Versicherer anzeigen und gegen diesen unmittelbar geltend machen kann.

Der Geschädigte kann schließlich seine Ansprüche gegen den Ersatzpflichtigen und gegen den Versicherten in demselben Verfahren geltend machen, ohne daß ihm hierdurch im Regelfalle zusätzliche Kosten entstehen werden. Dieses Vorgehen wird sich für den Geschädigten vor allem dann empfehlen, wenn der Schaden von der Versicherung nur zum Teil gedeckt wird.

Nummer 3

Die Verjährung des eigenen Anspruchs des Geschädigten gegen den Versicherer ist in Nummer 3 besonders geregelt, weil ein Anspruch aus dem Versicherungsvertrag, auf den § 12 VVG anzuwenden wäre, hier nicht vorliegt, die Verjährungsvorschriften des allgemeinen Haftungsrechts jedoch den hier gegebenen besonderen Verhältnissen nicht voll gerecht werden. Die Vorschrift bestimmt, daß sich die Verjährung des unmittelbar gegen den Versicherer geltend gemachten Anspruchs grundsätzlich nach der Verjährung des Schadensersatzanspruchs gegen den Ersatzpflichtigen richtet, für dessen Verbindlichkeit der Versicherer unmittelbar in Anspruch genommen wird. Demgemäß verjährt der Anspruch gegen den Versicherer, wenn er auf die Vorschriften des bürgerlichen Rechts über unerlaubte Handlungen (§§ 823 ff. BGB) gestützt ist, in drei Jahren von dem Zeitpunkt an, in dem der Verletzte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt; wird der Anspruch auf die Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes über die Gefährdungshaftung (§§ 7 ff. StVG) gestützt, so verjährt er in zwei Jahren von dem Zeitpunkt an, in dem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt. Eine Abweichung von den Vorschriften des allgemeinen Haftungsrechts besteht hier insofern, als die allgemeine Verjährungsfrist von dreißig Jahren durch eine Höchstfrist von zehn Jahren ersetzt ist, weil der Schuldner des Anspruchs ein Versicherungsunternehmen ist und Versicherungsunternehmen auf einen möglichst baldigen Abschluß ihres Rechnungswerks Wert legen müssen. Weiterhin ist vorgesehen, daß die Hemmung oder Unterbrechung der Verjährung, die bei dem Anspruch gegen den Haftpflichtigen oder bei dem unmittelbaren Anspruch gegen den Versicherer eingetreten ist, sich jeweils auch auf den Anspruch gegen den anderen Schuldner auswirkt. Durch diese weitgehende Kopplung der Verjährung wird, jedenfalls für den Regelfall, vermieden, daß die beiden eng zusammenhängenden Ansprüche des Geschädigten u. U. zu verschiedenen Zeitpunkten verjähren und dadurch für den Geschädigten wie auch für den übrigen Beteiligten sachlich nicht gerechtfertigte Ergebnisse zustande kommen.

Die in Nummer 3 zusätzlich getroffene Regelung, nach der die Verjährung beider Ansprüche während des Laufs der Verhandlungen des Geschädigten mit dem Versicherer gehemmt ist, schützt den Geschädigten vor allem für den Fall einer sehr langen Dauer dieser Verhandlungen vor den Nachteilen der Verjährung; sie entspricht § 12 Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes.

Die Regelung der Verjährung ist mit dem Übereinkommen vereinbar, weil sie für den Geschädigten günstiger als die in Artikel 8 des Anhangs I zu dem Übereinkommen vorgesehene Regelung ist.

Nummern 4 und 5

Um dem Geschädigten den Schutz der Haftpflichtversicherung auch in den Fällen zu erhalten, in denen der Versicherer dem Versicherungsnehmer gegenüber leistungsbefreiende Einwendungen aus dem Versicherungsverhältnis erheben kann oder in denen ein Versicherungsverhältnis überhaupt nicht oder nicht mehr besteht, bestimmt § 158 c Abs. 1 und 2 VVG, daß die Verpflichtung des Versicherers in diesen Fällen im Verhältnis zu dem Geschädigten in gewissem Umfange gleichwohl erhalten bleibt. Auf eine Vorschrift dieser Art kann auch bei Haftpflichtversicherungen, die dem Geschädigten einen unmittelbaren Anspruch gegen den Versicherer einräumen, nicht verzichtet werden, wenn ein wirksamer Schutz der Geschädigten gewährleistet bleiben soll. In § 3 Nr. 4 und 5 ist deshalb die Regelung des § 158 c Abs. 1 und 2 VVG für den unmittelbar gegen den Versicherer erhobenen Anspruch umgestaltet worden. Hiernach können Einwendungen auf Grund des Versicherungsverhältnisses dem unmittelbaren Anspruch des Geschädigten von dem Versicherer in gewissem Umfange nicht entgegengehalten werden. Die Fiktion des Fortbestehens der vertraglichen Leistungspflicht des Versicherers in § 158 c, die dem Geschädigten (erforderlichenfalls auf dem Wege über eine Pfändung) die Inanspruchnahme des Versicherers ermöglicht, ist nicht erforderlich und entfällt daher. Der Versicherer ist hier in dem durch Nummern 4 bis 6 gezogenen Rahmen kraft Gesetzes dem Geschädigten unmittelbar zur Leistung verpflichtet und hat, wie nach den allgemeinen Vorschriften über die Pflichtversicherung (§ 158 f VVG), lediglich die durch Nummer 9 eröffnete Möglichkeit des Rückgriffs gegen die an sich ersatzpflichtigen Versicherten.

Die Regelung des Entwurfs entspricht, abgesehen von den durch den unmittelbaren Anspruch bedingten Abweichungen, dem geltenden Recht. Zuständige Stelle für die Entgegennahme der Anzeige über den Wegfall des Versicherungsschutzes (Nummer 5) und für das nachfolgende Außerbetriebsetzen des Fahrzeugs ist nach § 29 c StVZO die zuständige Zulassungsstelle. Für die im Bundesgebiet verkehrenden ausländischen Kraftfahrzeuge paßt die Regelung der Nummer 5 allerdings nicht, weil diese Fahrzeuge im Inland keinen festen Standort haben und keine bestimmte Behörde bezeichnet werden könnte, die auf Grund einer Mitteilung über den Wegfall des Versicherungsschutzes in der Lage wäre, Maßnahmen gegen das ausländische Fahrzeug zu ergreifen. In Übereinstimmung mit dem geltenden Recht ist daher durch § 6 des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes auch in der in Artikel 3 vorgesehenen Neufassung dieser Vorschrift bestimmt, daß die Regelung der Nummer 5 für ausländische Fahrzeuge durch die in § 6 Abs. 2 Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz enthaltene Sonderregelung ersetzt wird, die auf die mitgeführte Versicherungsbescheinigung abstellt.

Nummer 6

Die Eintrittspflicht des an sich leistungsfreien Versicherers nach § 158 c Abs. 1 und 2 VVG gegenüber dem Geschädigten ist durch § 158 c Abs. 3 und 4 auf das Maß begrenzt worden, das zur Erreichung des Schutzzweckes der Vorschrift erforderlich ist; der durch Artikel 4 Nr. 4 neu eingefügte Absatz 5 des § 158 c VVG gibt dem eintretenden Versicherer die Möglichkeit, bei einer unter dem Gesichtspunkt der Amtspflichtverletzung mithaftenden Behörde einen Ausgleich zu suchen. Die unmittelbare Eintrittspflicht des Versicheres nach Nummern 4 und 5 muß in gleicher Weise abgegrenzt werden. In Nummer 6 wird daher § 158 c Abs. 3 bis 5 für sinngemäß anwendbar erklärt. Darüber hinaus stellt Nummer 6 klar, daß dem Bestehen der Eintrittspflicht eines anderen Versicherers, die die Leistungspflicht nach Nummern 4 und 5 des an sich leistungsfreien Haftpflichtversicherers entfallen läßt, der Fall gleichzustellen ist, daß ein nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 von der Versicherungspflicht befreiter Fahrzeughalter der öffentlichen Hand wie ein Versicherter für seinen Kraftfahrer usw. eintreten muß.

Nummer 7

In Übereinstimmung mit dem geltenden Recht (§ 158 d Abs. 1 VVG) bestimmt Nummer 7, daß der Geschädigte seine Ansprüche innerhalb von zwei Wochen bei dem Haftpflichtversicherer anzumelden hat, damit der Versicherer frühzeitig Maßnahmen zur Feststellung und möglichst auch zur Minderung des Schadens ergreifen kann. Die Erfüllung dieser Meldepflicht, die neben die Anzeigepflicht der Versicherten nach § 153 Abs. 1 VVG, § 7 AKB tritt, liegt auch im Interesse des Geschädigten selbst, weil hierdurch die Abwicklung des Schadensfalles beschleunigt werden kann. Die Meldepflicht nach Nummer 7 knüpft an eine Absicht des Geschädigten an, gegen den Versicherer einen unmittelbaren Anspruch nach Nummer 1 geltend zu machen. Besteht diese Absicht nicht, dann ist nach dieser Vorschrift eine Anzeige des Geschädigten an sich nicht erforderlich. Auch ist, wie nach geltendem Recht (§ 158 e Abs. 1 VVG), eine Sanktion für den Fall der Nichterfüllung dieser Meldepflicht nicht vorgesehen. Der Geschädigte, der seinen Anspruch zu spät anmeldet, läuft allerdings Gefahr, in einem nach § 156 Abs. 3 VVG durchgeführten Verfahren zur Verteilung einer unzureichenden Versicherungssumme nicht mehr berücksichtigt zu werden.

Eine dem § 158 d Abs. 2 entsprechende Pflicht des Geschädigten zur Meldung einer gerichtlichen Inanspruchnahme des Ersatzpflichtigen ist nicht erforderlich, denn der Geschädigte kann auf Grund eines gegen den Ersatzpflichtigen ohne Hinzuziehung des Versicherers erwirkten Urteils in aller Regel ohnehin nicht gegen den Versicherer vorgehen, weil in diesem Falle der Versicherer regelmäßig von der Verpflichtung zur Leistung frei und seine Leistungspflicht auch nicht als fortbestehend fingiert wäre (vgl. oben zu Nummern 4 und 5).

Nach § 158 d Abs. 3 VVG kann der Versicherer von dem Geschädigten Auskunft und in zumutbarem Umfange auch die Beschaffung von Belegen verlangen. Nummer 7 bestimmt, daß den Geschädigten diese sich bereits aus allgemeinen Erwägungen ergebende Pflicht zur Mitwirkung bei der Aufklärung

des Schadensfalles und der Feststellung seiner Ansprüche auch bei der Erhebung eines unmittelbaren Anspruchs gegen den Versicherer trifft. Es erscheint angebracht und gerechtfertigt, einem Geschädigten, der diese Mitwirkung trotz ausdrücklicher schriftlicher Belehrung verweigert, den durch sein eigenes schuldhaftes Verhalten ausgelösten zusätzlichen Schaden nicht zu erstatten; § 158 e Abs. 1 VVG, der diese Rechtsfolge bestimmt, ist daher für sinngemäß anwendbar erklärt.

Durch die Verweisung auf § 158 e Abs. 2 VVG wird für den Bereich des unmittelbaren Anspruchs des Geschädigten gegen den Versicherer klargestellt, daß der Geschädigte aus einem zwischen ihm und dem Versicherten ohne Mitwirkung des Versicherers abgeschlossenen Vergleich oder aus einem unter gleichen Umständen zustande gekommenen Anerkenntnis den Versicherer nicht ohne weiteres nach Nummer 4 in Anspruch nehmen kann, sofern es sich nicht ausnahmsweise um einen Fall handelt, in dem der Vergleich oder das Anerkenntnis nicht ohne offenbare Unbilligkeit abgelehnt werden konnten (§ 154 Abs. 2 VVG).

Nummer 8

Nach § 425 BGB wirkt ein rechtskräftiges Urteil nur für oder gegen denjenigen Gesamtschuldner, gegen den es ergangen ist. Hiervon macht der Entwurf in Nummer 8 eine Ausnahme für Urteile, durch die festgestellt wird, daß dem Dritten ein Schadensersatzanspruch nicht zusteht. Diese Abweichung rechtfertigt sich durch die in der Begründung zu Nummern 1 und 2 dargelegte besondere Natur des unmittelbaren Anspruchs gegen den Versicherer, insbesondere dadurch, daß dieser Anspruch aus demselben Sachverhalt hergeleitet wird wie der Schadensersatzanspruch gegen den Ersatzpflichtigen. Der unmittelbare Anspruch des Geschädigten gegen den Versicherer soll diesem eine schnellere und wirksamere Verfolgung seines Anspruchs auf Schadensersatz ermöglichen. Es kann aber nicht der Sinn dieser Regelung sein, dem Geschädigten nach rechtskräftiger Verneinung seines Anspruches die Möglichkeit zu eröffnen, in einem zweiten Prozeß noch einmal das Bestehen des Schadensersatzanspruches nachprüfen zu lassen. Nummer 8 sieht daher vor, daß die Wirkung eines abweisenden Urteils, das gegenüber einem der Beteiligten (haftbar gemachte Person oder Versicherer) ergangen ist, sich auch auf den anderen Beteiligten erstreckt. Diese Erstreckung der Urteilswirkung tritt jedoch nur ein, wenn und soweit die Klage deswegen abgewiesen worden ist, weil das Gericht das Bestehen eines Anspruchs des Geschädigten auf Ersatz des Schadens verneint hat. Sie tritt nicht ein, wenn die Klage aus anderen Gründen abgewiesen wurde, also etwa weil der Versicherer entgegen Nummer 1 Satz 2 auf Naturalersatz in Anspruch genommen worden ist oder weil er sich auf einen auch gegenüber dem Geschädigten wirkenden Risikoausschluß berufen konnte, oder im Falle einer reinen Prozeßabweisung. Es wird also erst aus den Gründen des klageabweisenden Urteils ersichtlich sein, ob sich die Rechtskraft auch auf den anderen Beteiligten erstreckt. Voraussetzung für die Erstreckung der Urteilswirkung ist weiterhin, daß der Versicherer wegen der Haftung derjenigen Person in Anspruch genommen wurde oder mit der neuen Klage in Anspruch genommen wird, die in dem anderen Verfahren haftbar gemacht wird oder wurde.

Bei Urteilen zugunsten des Geschädigten ist eine Erstreckung der Urteilswirkung schon aus grundsätzlichen Erwägungen nicht möglich, denn sie würde bedeuten, einen am Verfahren nicht beteiligten Dritten zur Erfüllung eines Anspruches zu zwingen, gegen den er seine Verteidigungsmittel überhaupt nicht vorbringen konnte. Ist das Urteil gegen den Versicherer ergangen, so fehlt überdies ein praktisches Bedürfnis für eine Erstreckung der Urteilswirkung auf den Ersatzpflichtigen, weil der Geschädigte den zugesprochenen Betrag von dem Versicherer erhalten wird.

Nummern 9 bis 11

Das Innenverhältnis zwischen dem unmittelbar haftenden Versicherer und dem an sich ersatzpflichtigen Versicherungsnehmer oder Mitversicherten regelt sich nach den für Gesamtschuldverhältnisse geltenden Grundsätzen; es finden somit insbesondere die §§ 421 bis 426 BGB Anwendung, soweit nicht, wie das durch Nummer 9 für die Ausgleichspflicht der Beteiligten, durch Nummer 10 für die Wirkung einer gegenüber dem Versicherer erfolgten Feststellung des Ersatzanspruchs für das Innenverhältnis und durch Nummer 11 für die Verjährung der im Innenverhältnis entstehenden Ansprüche geschehen ist, Sonderregelungen getroffen werden.

Nach *Nummer 9* kommt es für den Ausgleich zwischen den Gesamtschuldnern im Innenverhältnis darauf an, ob und inwieweit der Versicherer auf Grund des Versicherungsvertrages gegenüber dem in Frage stehenden Versicherten zur Leistung verpflichtet ist. Der Versicherer kann somit, wenn er auf Grund von Nummer 4 oder 5 gegenüber dem Geschädigten Leistungen erbringen mußte, wie nach geltendem Recht bei dem Versicherten Rückgriff nehmen. Bei dem Ausgleich zwischen mehreren bei dem Versicherer versicherten Gesamtschuldnern (z. B. zwischen Fahrzeughalter und Fahrer) oder zwischen diesen und einem weiteren gesamtschuldnerisch haftenden Schuldner (z. B. einem weiteren an dem Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer), der sich grundsätzlich nach § 426 Abs. 1 BGB vollzieht, muß allerdings die zusätzliche Schuldnerschaft des Versicherers außer Betracht bleiben; es wird somit je nach den Umständen des Einzelfalles entweder der Versicherte oder der für ihn eintretende Versicherer als ausgleichspflichtiger Schuldner zu berücksichtigen sein, niemals aber beide zugleich.

Der Forderungsübergang nach § 426 Abs. 2 BGB findet auch im Bereich dieser Vorschrift statt, und zwar grundsätzlich auch dann, wenn nicht der Versicherer, sondern einer der Versicherten dem Geschädigten Ersatz geleistet hat. Der Versicherte erwirbt jedoch in diesem Falle auf Grund des Forderungsübergangs keine weitergehenden Rechte gegen den Versicherer, als ihm auf Grund des Versicherungsvertrages ohnehin zustehen würden, weil der Forderungsübergang

das Bestehen einer Ausgleichspflicht voraussetzt und die Ausgleichspflicht nur im Rahmen der vertraglichen Leistungspflicht des Versicherers gegenüber dem Versicherten entsteht.

Durch *Nummer 10* wird in Übereinstimmung mit den bereits für das geltende Recht von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen (vgl. BGH in Versicherungsrecht 1957 S. 442) klargestellt, daß die gegenüber dem Versicherer erfolgte Feststellung der Ansprüche des Geschädigten grundsätzlich auch der Versicherte für die Abwicklung der Ansprüche im Innenverhältnis gegen sich gelten lassen muß, sofern er nicht nachweist, daß der Versicherer bei der Schadensabwicklung pflichtwidrig gehandelt hat; der Versicherer kann gegebenenfalls auch Ersatz der ihm entstandenen erforderlichen Aufwendungen, zu denen vor allem auch etwaige Prozeßkosten gehören werden, verlangen. Diese Rechtslage folgt in den Fällen, in denen zwischen dem Versicherer und dem Versicherungsnehmer ein wirksames Versicherungsverhältnis vorlag, bereits aus dem durch das Versicherungsverhältnis herbeigeführten Auftrags- und Vertretungsverhältnis; es erscheint angebracht, durch eine ausdrückliche gesetzliche Vorschrift die Anwendung dieser Grundsätze auch für die Fälle sicherzustellen, in denen ein Versicherungsverhältnis überhaupt nicht oder nicht mehr besteht.

Wird der Versicherer von dem Geschädigten gerichtlich in Anspruch genommen, so hat der Ersatzpflichtige unter den Voraussetzungen des § 66 ZPO, insbesondere wenn er einen Rückgriff des Versicherers zu befürchten hat, die Möglichkeit, dem Versicherer im Prozeß als Nebenintervenient beizutreten; er kann auch von dem Versicherer im Wege der Streitverkündung (§ 72 ZPO) zum Beitritt aufgefordert werden. Die sich in diesem Fall ergebenden weitergehenden prozessualen Wirkungen (vgl. § 68 ZPO) bleiben durch Nummer 10 unberührt.

Die Verjährung der sich im Innenverhältnis zwischen den Gesamtschuldnern ergebenden Ansprüche ist in *Nummer 11* gesondert geregelt, weil die allgemeine Verjährungsfrist von dreißig Jahren für diese Ansprüche von und gegen Versicherungsunternehmen zu lang wäre. In Anlehnung an die Regelung, die nach § 12 Abs. 1 VVG für Ansprüche zwischen Vertragspartnern eines Versicherungsvertrages gilt, ist eine Verjährungsfrist von zwei Jahren vorgesehen. Um zu verhindern, daß die im Innenverhältnis entstehenden Ansprüche u. U. bereits verjährt sind, bevor an den Geschädigten Ersatz geleistet ist, soll die Verjährung jedoch erst mit dem Schluß des Jahres beginnen, in dem der Anspruch des Geschädigten erfüllt wird.

Zu § 4 PflVG

In Übereinstimmung mit dem geltenden Recht sieht § 4 Abs. 1 vor, daß die einzelnen Versicherungsverträge den aufsichtsbehördlich genehmigten allgemeinen Versicherungsbedingungen entsprechen müssen. Hierdurch wird nicht nur sichergestellt, daß der Versicherungsschutz tatsächlich die Anforderungen dieses Gesetzes erfüllt, sondern überdies auch gewährleistet, daß alle Versicherungsverträge in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung eine einheitliche Grundlage und einen einheitlichen Inhalt haben. Dadurch wird die Übersichtlichkeit gewahrt, eine einheitliche Rechts- und Verwaltungspraxis ermöglicht und eine im wesentlichen gleiche Wettbewerbslage auf der Leistungsseite für alle Kfz-Haftpflichtversicherer hergestellt.

Dieses Ziel kann allerdings nur erreicht werden, wenn die den Versicherungsunternehmen genehmigten allgemeinen Versicherungsbedingungen für alle Versicherungsunternehmen in einheitlicher Fassung gelten. Anders als im geltenden Recht wird daher nunmehr im Gesetz ausdrücklich ausgesprochen, daß die Aufsichtsbehörde bei der Genehmigung von allgemeinen Versicherungsbedingungen nicht nur auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften, den aufsichtsrechtlichen lichen Grundsätzen und dem Zweck dieses Pflichtversicherungsgesetzes zu achten, sondern auch dafür zu sorgen hat, daß die Einheitlichkeit der Bedingungen hinreichend gewährleistet ist. Abweichungen, die nur geringfügig oder durch besondere Verhältnisse gerechtfertigt sind, sollen nicht unbedingt ein Hindernis für die Erteilung der Genehmigung sein. Um auch dann, wenn innerhalb der Versicherungswirtschaft in der Frage der Einführung neuer allgemeiner Versicherungsbedingungen keine einheitliche Auffassung bestehen sollte, die einheitliche Geltung der allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung — und zwar der für die Zwecke der Pflichtversicherung am besten geeigneten Bedingungen aus dem Kreis der genehmigten oder genehmigungsfähigen Bedingungen — herbeiführen zu können, ist in § 4 Abs. 1 weiterhin vorgesehen, daß aufsichtsbehördlich genehmigte allgemeine Versicherungsbedingungen durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Wirtschaft für verbindlich erklärt werden können. Die für verbindlich erklärten Bedingungen werden damit jedoch nicht allgemeinverbindlich im Sinne einer alle Beteiligten bindenden Rechtsnorm; die Bindung tritt vielmehr nur für die zugelassenen Versicherungsunternehmen ein, die damit gehindert werden, den von ihnen abgeschlossenen Verträgen andere als die für verbindlich erklärten Bedingungen zugrunde zu legen. Die Bedingungen behalten auch nach einer Verbindlicherklärung ihren Charakter als privatrechtliches Vertragsrecht, das im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien des Versicherungsvertrages nur Anwendung findet, wenn es von den Vertragsparteien ausdrücklich oder stillschweigend zum Vertragsinhalt gemacht wurde. Die allgemeinen Versicherungsbedingungen werden auch künftig als Teil des Geschäftsplans der Versicherungsunternehmen (vgl. § 5 Abs. 3 Nr. 2 VAG) von diesen der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen sein, so daß die Initiative für die Einführung neuer oder geänderter allgemeiner Versicherungsbedingungen grundsätzlich bei den Versicherungsunternehmen verbleiben wird.

Die Bundesrepublik übernimmt in dem Übereinkommen die Verpflichtung, für die Einführung und Aufrechterhaltung einer Pflichtversicherung zu sorgen, die den Verkehrsopfern mindestens den in dem Übereinkommen vorgesehenen Schutz gewährt. Da

der Umfang des den Verkehrsopfern durch die Haftpflichtversicherung gewährten Schutzes nicht nur die gesetzlichen Vorschriften, sondern auch durch die aufsichtsbehördlich zu genehmigenden allgemeinen Versicherungsbedingungen (Risikobegrenzungen und Ausschlüsse) bestimmt wird, ist in § 4 Abs. 1 Satz 3 ausdrücklich vorgesehen, daß die Genehmigung von der Aufsichtsbehörde zu versagen ist, wenn die vorgelegten allgemeinen Versicherungsbedingungen den Anforderungen des Übereinkommens nicht entsprechen.

Durch § 4 Abs. 2 in Verbindung mit der Anlage zu dieser Vorschrift werden die Mindestversicherungssummen neu geregelt. Wenn auch näheres statistisches Material nicht vorliegt, ergibt sich doch bereits aus der allgemeinen Entwicklung der Lohn- und Preisverhältnisse, daß die seit dem Jahre 1940 unverändert gebliebenen Mindestversicherungssummen weder auf dem Gebiet der Personenschäden noch auf dem Gebiet der Sachschäden einen ausreichenden Schutz des Verkehrsopfers gewährleisten. Auch ist zu berücksichtigen, daß eine angemessene Erhöhung der Höchstbeträge für die Gefährdungshaftung nach dem Straßenverkehrsgesetz angestrebt wird. Es erscheint daher angebracht, ist aber andererseits auch ausreichend, künftig für alle Fahrzeuggruppen einschließlich der in den geltenden Vorschriften noch nicht berücksichtigten Kombinationskraftwagen Mindestversicherungssummen in Höhe von 250 000 DM für Personenschäden, 50 000 DM für Sachschäden und 10 000 DM für reine Vermögensschäden vorzusehen. Eine Versicherung mit diesem erhöhten Deckungsumfang wird heute bereits von der Mehrzahl der Fahrzeughalter freiwillig abgeschlossen und ist zu tragbaren Beitragssätzen zu erhalten. Zu diesem für alle Fahrzeuge gleichen Grundbetrag tritt, wie nach geltendem Recht, für Fahrzeuge von einer bestimmten Platzzahl ab ein von der Zahl der Plätze abhängiger Zusatzbetrag, der das in der höheren Zahl der Fahrzeuginsassen liegende zusätzliche Risiko decken soll.

Durch die neue Regelung der Mindestversicherungssummen bei Personenanhängern (Nummer 3 der Anlage) sollen die aus der Fassung des § 7 Abs. 1 Nr. 2 der Durchführungsverordnung zum PflVG entstandenen Unstimmigkeiten beseitigt werden, indem vorgesehen wird, daß im Falle der Verwendung eines Anhängers zur Personenbeförderung auch die selbständige Anhängerversicherung für die Schäden der Insassen des Anhängers einzutreten hat, für die Deckung dieses erhöhten Risikos also die Versicherungssummen der Motorwagenversicherung (bei Omnibussen jedoch nur der Grundbetrag ohne die Erhöhung nach Nr. 2 der Anlage) und der selbständigen Anhängerversicherung kumulativ zur Verfügung stehen. Diese Regelung wird noch durch Bestimmungen in den allgemeinen Versicherungsbedingungen zu ergänzen sein, durch die insbesondere sichergestellt wird, daß die selbständige Anhängerversicherung in ihrem Deckungsbereich (Nummer 3) auch die Haftung des Fahrers und Halters des jeweils ziehenden Fahrzeugs deckt und daß die Versicherung des ziehenden Motorwagens auch eine Haftung des Eigentümers („Halters") des angekuppelten Anhängers deckt.

Die in der Anlage zu § 4 Abs. 2 getroffene Regelung soll durch Rechtsverordnung geändert werden können, wenn dies zur Aufrechterhaltung eines hinreichenden Schutzes der Verkehrsopfer bei einer Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse (z. B. einer Erhöhung des Lohn- und Preisgefüges) oder der verkehrstechnischen Umstände (z. B. beim Auftauchen einer neuen Fahrzeugart) erforderlich ist.

Der dem § 4 Abs. 2 Satz 3 zugrunde liegende Gedanke ist bereits in § 11 der geltenden Durchführungsverordnung zum PflVG enthalten. Die Vorschrift soll dem Umstand Rechnung tragen, daß die erhöhten Mindestversicherungssummen bei Omnibussen usw. sich lediglich aus dem erhöhten Risiko rechtfertigen, das in der großen Zahl von Fahrzeuginsassen liegt, und daß somit jedenfalls in den Fällen des § 3 Nr. 4 und 5 kein Anlaß besteht, den an sich nicht leistungspflichtigen Versicherer auch gegenüber einem einzelnen Geschädigten in diesem erhöhten Umfange eintreten zu lassen.

Zu § 5 PflVG

§ 5 Abs. 1 stellt den Grundsatz auf, daß die im Inland stationierten Fahrzeuge nur bei einem im Inland zugelassenen Haftpflichtversicherer versichert werden dürfen. Eine Abweichung von diesem Grundsatz gilt nach Artikel 11 Abs. 2 der Zusatzvereinbarungen zum NATO-Truppenstatut (Gesetz vom 18. August 1961, Bundesgesetzbl. II S. 1183) für die Privatfahrzeuge der Mitglieder der ausländischen Streitkräfte in der Bundesrepublik, weil bei diesen Fahrzeugen, was den Zweck und die Dauer des Inlandsaufenthalts anbelangt, besondere Verhältnisse vorliegen. Für die Behandlung der Fahrzeuge aus der SBZ wird auf die Ausführungen zu Artikel 1, für die Behandlung der Fahrzeuge von Fahrzeughaltern, die einem Haftpflichtschadenausgleich angeschlossen sind, auf § 2 Abs. 1 Nr. 5 PflVG verwiesen.

In § 5 Abs. 2 bis 5 ist die bisher in § 3 Abs. 1 PflVG und in §§ 3 und 4 der DVO enthaltene Regelung für den Kontrahierungszwang und die Technik des Vertragsabschlusses zusammengefaßt. Die bisherige Regelung hat sich an sich bewährt; sie bedarf jedoch gewisser Änderungen und Ergänzungen. Es hat sich erwiesen, daß die Frist von fünf Tagen, die den Versicherungsunternehmen bisher für die Ablehnung eines Antrages gewährt wird, bei dem heute meist sehr umfangreichen Verwaltungsapparat der Versicherungsunternehmen nicht ausreicht, um den Unternehmen die Feststellung von Ablehnungsgründen nach Absatz 4 zu ermöglichen; es ist daher nunmehr eine Frist von zwei Wochen vorgesehen. Die Ablehnungsgründe des Absatzes 4 wurden um den Fall der Nichtanerkennung einer tariflich zulässigen Beitragsforderung des Versicherers durch den Antragsteller ergänzt. Durch diese Ergänzung soll vermieden werden, daß ein Antragsteller, der im Hinblick auf das bei ihm vorliegende besondere Risiko nach dem für das Versicherungsunternehmen geltenden Beitragstarif einen Zuschlag zu dem Normalbeitrag zu zahlen hätte, unter Berufung auf die Regelung des § 5 Abs. 3, 4 das Zu-

standekommen eines Versicherungsvertrages zu dem Normalbeitrag erzwingen könnte.

§ 5 Abs. 5 entspricht dem bisherigen § 4 Abs. 1 der DVO.

Zu § 6 PflVG

Die Strafvorschrift des PflVG soll die Fassung erhalten, die bereits im Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs (BT-Drucksache IV/651) vorgesehen ist. In Absatz 1 der neu gefaßten Vorschrift wird die Höhe der Strafdrohung auf das für Zuwiderhandlungen dieser Art übliche und ausreichende Maß begrenzt. Weiterhin wird klargestellt, daß die Strafdrohung beim Fehlen der erforderlichen Versicherung sofort eingreift und nicht, wie auf Grund des Wortlauts der geltenden Vorschriften in der Rechtsprechung verschiedentlich angenommen wurde (vgl. BGHSt 12, 392), erst dann, wenn auch die Frist für die Nachhaftung des Versicherers gemäß § 3 Nr. 5 (§ 158 c Abs. 2 VVG) abgelaufen ist. Es besteht kein Anlaß, einem Versicherungspflichtigen, der seine Pflicht zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Versicherung verletzt hat, im strafrechtlichen Bereich den Umstand zum Vorteil gereichen zu lassen, daß dem bisherigen Versicherer im ausschließlichen Interesse der Geschädigten durch Gesetz eine begrenzte Pflicht zur Nachhaftung auferlegt wurde. Hierdurch würde für den versicherungspflichtigen Fahrzeughalter geradezu ein Anreiz geboten, sich auf diesen gesetzlichen Schutz etwaiger Geschädigter zu verlassen und von dem Abschluß eines neuen Versicherungsvertrages vorerst abzusehen. Auch wäre es unter dem Gesichtspunkt der Rechtsbestimmtheit nicht unbedenklich, wenn die Strafandrohung an den Ablauf der durch eine Anzeige des Versicherers bei der zuständigen Behörde in Gang gesetzten Monatsfrist anknüpfen, ihr Eingreifen somit von einem dem Fahrzeughalter u. U. überhaupt nicht bekannten verwaltungsinternen Vorgang abhängen würde. Nach der Neufassung greift die Strafvorschrift daher bereits ein, wenn der Haftpflichtversicherungsvertrag nicht besteht. Unter „Haftpflichtversicherungsvertrag" ist jede vertragliche Beziehung zu verstehen, die eine den Vorschriften des Gesetzes entsprechende Haftpflichtversicherung zum Gegenstand hat, namentlich also auch eine vorläufige Deckungszusage des Versicherers.

Die als § 6 Abs. 2 aufgenommene Einziehungsvorschrift findet sich gleichfalls bereits im Entwurf des Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs; sie soll dem Richter die Möglichkeit geben, das vorschriftswidrig nicht versicherte Fahrzeug einzuziehen. Durch die Verwendung eines unversicherten Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr wird für die anderen Verkehrsteilnehmer die große Gefahr heraufbeschworen, daß sie nach einem Unfall von keiner Seite die ihnen zustehende Entschädigung erhalten und daher wirtschaftlich auf das schwerste geschädigt werden. Eine Verstärkung des Strafschutzes erscheint daher geboten. Allerdings kann die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung nicht die Entstehung von Unfällen verhindern, sondern nur die bei einem Unfall entstehenden wirtschaftlichen Schäden decken, ebenso wie das Fahren mit einem unversicherten Fahrzeug — anders als etwa das Fahren ohne Fahrerlaubnis — nicht die Gefahr eines Unfalles selbst vergrößert, sondern nur die Erfüllung der aus einem möglichen Unfall entstehenden Ersatzansprüche gefährdet. Der Halter eines unversicherten Fahrzeugs wird häufig die Kosten für die Haftpflichtversicherung gerade deshalb gescheut haben, weil er in ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen lebt. Kommt es dann zu einem Unfall mit erheblichem Personen- oder Sachschaden, so wird das Fahrzeug oft den einzigen größeren Vermögenswert des Ersatzpflichtigen bilden, der für einen Zugriff des Geschädigten in Betracht kommt. Es wäre mit dem Zweck der Pflichtversicherung nicht zu vereinbaren, wenn hier dem (von keiner Haftpflichtversicherung geschützten) Geschädigten durch eine Einziehung der Zugriff auf diesen Vermögenswert verwehrt und dem Geschädigten damit die Verfolgung seiner Ersatzansprüche sogar erschwert würde. Da jedoch in § 6 Abs. 2 die Einziehung des Fahrzeugs nicht zwingend vorgeschrieben, sondern in das Ermessen des Gerichts gestellt ist, hat dieses die Möglichkeit, auf diese Umstände Rücksicht zu nehmen und von der Einbeziehung abzusehen, wenn diese sich zum Nachteil der Geschädigten auswirken würde.

Zu § 7 PflVG

Die Vorschrift ermächtigt den Bundesverkehrsminister, im Einvernehmen mit den sachlich beteiligten Bundesministern durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die erforderlichen verkehrstechnischen Vorschriften zur Durchführung der Pflichtversicherung zu treffen. Die Ermächtigung ersetzt damit in gewissem Umfange die frühere, sehr allgemein gehaltene Ermächtigung des Artikels V Nr. 4 PflVG und ergänzt insoweit die Ermächtigung des § 6 StVG. Maßnahmen nach § 7 Nr. 4 zur Verhinderung des Gebrauchs nicht versicherter Fahrzeuge werden sich im Rahmen des sachlich Notwendigen und Angemessenen zu halten haben; so wird es beispielsweise nicht möglich sein, auf Grund dieser Vorschrift zu bestimmen, daß unversicherte Fahrzeuge kurzerhand im Verwaltungswege zu beschlagnahmen sind.

Zu § 8 PflVG

§ 8 bestimmt, daß Versicherungstarife in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung behördlich genehmigt werden müssen und daß hierfür die Versicherungsaufsichtsbehörde zuständig ist. Er umschreibt ferner die Voraussetzungen, die vorliegen müssen, damit Genehmigungen erteilt werden (§ 8 Abs. 2). Die Vorschrift bezieht sich nur auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung; die Einbeziehung der übrigen Zweige der Kraftfahrtversicherung ist nach § 9 Abs. 3 durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Wirtschaft möglich.

Zu Absatz 1

Vom 1. Januar 1968 ab dürfen die Versicherungsunternehmen Versicherungsverträge nur noch auf

Grund der nach den nachfolgenden Vorschriften gebildeten und genehmigten Tarife abschließen. Das Datum des 1. Januar 1968 erklärt sich aus versicherungstechnischen Überlegungen. Da das vorliegende Änderungsgesetz zum Pflichtversicherungsgesetz vor dem Zeitpunkt, zu dem neue Tarife in der Kraftfahrtversicherung beantragt werden müssen, nämlich vor dem 30. Juni 1964, nicht in Kraft treten wird, richten sich die Unternehmenstarife 1965, die für die Jahre 1965, 1966 und 1967 gelten sollen, noch nach den bisherigen Preisvorschriften, insbesondere der Verordnung PR Nr. 15/59 zur Auflockerung der Preisbindung in der Kraftfahrtversicherung vom 19. Dezember 1959 (Bundesanzeiger Nr. 249) in der Fassung der Verordnung PR Nr. 7/62 vom 20. Dezember 1962 (Bundesanzeiger Nr. 244). Die Fortgeltung der bisherigen Preisvorschriften bis zu diesem Zeitpunkt ist durch § 14 PflVG in der Fassung dieses Gesetzentwurfs sichergestellt.

Das Gesetz hat den Begriff der Tarife im Sinne von Beiträgen und Tarifbestimmungen aus dem bisherigen Preisrecht, insbesondere aus § 13 der Verordnung PR Nr. 15/59, übernommen. Ursprünglich wurden die Tarifbestimmungen im Gegensatz zu den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung angesehen. Es wurde angenommen, daß sie keine Bestimmungen über die Tarifhöhe im einzelnen enthalten würden, sondern etwa mit den allgemeinen Zahlungs- und Lieferungsbedingungen in der gewerblichen Wirtschaft übereinstimmten. Inzwischen hat sich aber ergeben, daß außer den Allgemeinen Tarifbestimmungen auch noch Besondere Tarifbestimmungen für die einzelnen Bereiche des Schadenfreiheitrabattes notwendig waren, die unmittelbar die Tarifhöhe betreffen. Aus diesem Grunde ist es gerechtfertigt, wenn der neue Begriff des Tarifs nicht mehr Beiträge und Allgemeine Tarifbestimmungen, sondern nur noch Beiträge und Tarifbestimmungen unterscheidet.

Zu Absatz 2

Die Genehmigung soll durch die Versicherungsaufsichtsbehörden erteilt werden. Unter Versicherungsaufsichtsbehörden sind die auf Grund des Versicherungsaufsichtsgesetzes zuständigen Stellen, nämlich das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungs- und Bausparwesen oder die Aufsichtsbehörden der Länder zu verstehen. Soweit das Bundesaufsichtsamt als Aufsichtsbehörde zuständig ist, liegt daher die Zuständigkeit für die Genehmigung künftig bei ihm, im übrigen bei den Aufsichtsbehörden der Länder. Die Aufsichtsbehörden üben ihre Tätigkeit auf dem Gebiete der Erteilung der Genehmigung kraft besonderen staatlichen Auftrages aus. Durch den Hinweis in Absatz 2 Satz 2, daß die Tarife nicht als Bestandteil des Geschäftsplanes gelten, kommt einmal zum Ausdruck, daß die Aufsichtsbehörden hier nicht im Rahmen ihrer Aufsichtsbefugnisse tätig werden, die Genehmigung der Tarife daher nicht auf derselben Ebene liegt wie die nach dem Versicherungsaufsichtsgesetz erforderliche Genehmigung des Geschäftsplanes eines Lebensversicherungsunternehmens oder von Kranken- oder Unfallversicherungsunternehmungen mit den zugehörigen Tarifen. Ferner folgt aus der Fassung, daß das Beschlußkammerverfahren des Versicherungsaufsichtsgesetzes für das Genehmigungsverfahren in der ersten Instanz entfällt und nur für das Rechtsmittelverfahren gilt. Es wird nach Erlaß des Gesetzes zu prüfen sein, in welchem Umfang auch insoweit noch eine Einschränkung des Beschlußkammerverfahrens erfolgen soll. Wenn auch bisher Weisungen an das Bundesaufsichtsamt während des Beschlußkammerverfahrens als Rechtsmittelverfahren durch das Bundesministerium für Wirtschaft nicht erteilt worden sind, so sind sie doch zulässig.

Da das Genehmigungsverfahren nach § 9 Abs. 1 durch Rechtsverordnungen des Bundesministers für Wirtschaft im einzelnen geregelt werden kann, erübrigen sich in § 8 Abs. 2 besondere Vorschriften über die Befristung der Genehmigungen oder ihre Erteilung unter Bedingungen oder Auflagen.

Durch § 8 Abs. 2 Satz 3 sind die Voraussetzungen, unter denen die Genehmigung zu erteilen ist, im einzelnen umschrieben. Es kommt zunächst auf ein angemessenes Verhältnis von Versicherungsbeitrag und Versicherungsleistung auf die Dauer an. Dieses Verhältnis ist einmal nach den Verhältnissen des einzelnen Versicherungsunternehmens, und zwar hier sowohl des Schaden- als auch des Kostenverlaufs, zu ermitteln; sodann ist aber auch der gesamte Schadenverlauf aller Versicherungsunternehmen zu berücksichtigen. Das Gesetz geht somit bereits an dieser Stelle von der Notwendigkeit einer Zusammenfassung des Schadenverlaufs aller Versicherungsunternehmen aus.

Ferner muß der Tarif die Interessen der Geschädigten, deren Wahrung Ziel des Pflichtversicherungsgesetzes insgesamt ist, die Bedürfnisse der Versicherten nach einem wirksamen Versicherungsschutz und schließlich auch noch die Interessen der Versicherungspflichtigen an einem angemessenen Beitrag hinreichend wahren. Schließlich müssen die Vorschriften, die der Bundesminister für Wirtschaft für den allgemeinen Tarifaufbau, die Berechnung der Tarife im einzelnen und die Änderungsvoraussetzungen in Rechtsverordnungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 erläßt, beachtet werden.

Zu § 9 PflVG

Zu Absatz 1

Absatz 1 enthält die allgemeine Ermächtigung für den Bundesminister für Wirtschaft, Vorschriften über die Gestaltung, Berechnung und Anwendung der Tarife sowie über das anzuwendende Verfahren zu erlassen, wenn diese Vorschriften erforderlich sind, damit die in § 8 Abs. 2 Nr. 1 und 2 genannten Belange gewahrt werden, um die Vergleichbarkeit der Tarife untereinander zu gewährleisten, die reibungslose Abwicklung des Genehmigungsverfahrens sicherzustellen und eine gerechte Verteilung entstandener Überschüsse herbeizuführen. Das Ausmaß der Ermächtigung geht insbesondere auch aus der Notwendigkeit hervor, ein angemessenes Verhältnis von Versicherungsbeitrag und Versicherungsleistung unter Berücksichtigung der Schaden- und Kostenentwicklung dauernd zu gewährleisten. Die in § 9 Abs. 1 Nr. 1 bis 6 im einzelnen aufge-

führten Ermächtigungen stellen, wie sich aus dem Wort „insbesondere" in § 9 Abs. 1 Satz 2 ergibt, nur Beispiele dar. Es können also auch andere Rechtsverordnungen, die sich im Rahmen des § 9 Abs. 1 Satz 1 halten, wie z. B. auf dem Gebiete des Verfahrens, erlassen werden.

Unter Vorschriften über den allgemeinen Aufbau der Tarife (§ 9 Abs. 1 Nr. 1) sind auch Vorschriften über einen einheitlichen Aufbau nach Kennziffern und Risikogruppen, der gleichzeitig einer besseren Markttransparenz dienen soll, zu verstehen. Ferner gehören hierzu die Allgemeinen Tarifbestimmungen, die schon bisher für die Zahlungsweise, den Kurztarif, die Behandlung der Anhänger und Auflieger, die tariffreien Wagnisse, die Ruheversicherung usw. bestanden haben. Auch die Besonderen Tarifbestimmungen für Schadenfreiheitsrabatt wären auf Grund dieser Ermächtigung zu regeln. Dazu gehören ferner Grundsätze für die Einstufung der Fahrzeuge nach bestimmten Gesichtspunkten und nach Versicherungsmerkmalen, wie z. B. ccm Hubraum bei Krafträdern oder die PS-Stärke des Motors bei Personenkraftwagen.

Unter Absatz 1 Nr. 2 fallen die gesamten Kalkulationsgrundsätze, wie sie bisher in Anlage 1 zum Formblatt für die Anträge auf Genehmigung der Tarife enthalten waren. Auch hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Zusammenfassung des Schadenverlaufs aller Versicherungsunternehmen, weil die Versicherungsgruppen ihrer Größe nach einen versicherungstechnischen Ausgleich ermöglichen müssen, diese Voraussetzung bei dem einzelnen Versicherungsunternehmen nur selten erfüllt sein wird und daher auf die Versicherungsgruppen dieser Zusammenfassung zurückgegriffen werden muß. Die Nummern 4, 5 und 6 behandeln Einzelfragen. Unter Nummer 5 fällt die Sonderregelung der Ermittlung und Ausschüttung des technischen Überschusses, die bisher durch den Zweiten Abschnitt (§§ 2 bis 13) der Verordnung PR Nr. 15/59 zur Auflockerung der Preisbindung in der Kraftfahrtversicherung getroffen war, aber nach § 14 des Gesetzentwurfs am 1. Januar 1968 außer Kraft treten wird. Nummer 6 gibt die Möglichkeit, die stillschweigende Genehmigungserteilung durch die Versicherungsaufsichtsbehörde vorzusehen, indem bestimmt wird, daß die Genehmigung nach Ablauf einer bestimmten Widerspruchsfrist als erteilt gilt.

Zu Absatz 2

Die Absätze 2 und 3 des § 9 enthalten Ermächtigungen, die über den Rahmen des Absatzes 1 hinausgehen. Absatz 2 gibt die Ermächtigung, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates das Ausmaß der Entgelte für haupt- und nebenberufliche Versicherungsvermittler zu bestimmen und damit die bisher geltende Regelung der Verordnung PR Nr. 52/50 über Provisionen in der Kraftfahrtversicherung, zuletzt in der Fassung der Verordnung PR Nr. 6/63 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 52/50 vom 24. Dezember 1963 (Bundesanzeiger Nr. 241 vom 31. Dezember 1963) beizubehalten. Es erschien nicht ausreichend, die bisher geltende absolute Bindung der Provisionssätze durch die Bindung des Kalkulationsansatzes für Vermittlerprovisionen bei der Ermittlung der Versicherungsbeiträge zu ersetzen und nur die Überschreitung angemessener Versicherungsbeiträge für den Versicherer insgesamt unter Strafe zu stellen. Die Notwendigkeit der absoluten Bindung der Provisionssätze ergibt sich aus der unmittelbaren Bedeutung der Vermittlerprovisionen für die Versicherungsbeiträge. Würde die Höhe ihres Ansatzes nur im Zusammenhang mit der Ermittlung der Versicherungsbeiträge als deren Kalkulationsbestandteil gebunden sein, so bliebe es dem Versicherer unbenommen, aus freien Mitteln Vergütungen an die Versicherungsvermittler zu zahlen, deren Höhe innerhalb kurzer Zeit sicher das Doppelte der gegenwärtigen Ansätze erreichen würde. Auf die Dauer ließe sich aber doch nicht vermeiden, daß eine merkliche Erhöhung des Provisionsniveaus auch zu einer Erhöhung der Versicherungsbeiträge führen würde.

Zu Absatz 3

Diese Vorschrift gibt dem Bundesminister für Wirtschaft die Möglichkeit, auch die Tarife in der Fahrzeugvollversicherung, in der Fahrzeugteilversicherung und in der Kraftfahrtunfallversicherung einem Genehmigungsverfahren zu unterwerfen, wenn dies notwendig ist, um für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Ziele des § 8 Abs. 2 Nr. 1 und 2 zu erreichen. Für die Tarife in diesen Nebenzweigen gelten alsdann dieselben Grundsätze sinngemäß, die auch für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gelten. Insbesondere wird für diesen Fall auch eine Bindung der Vermittlerprovisionen bei den Nebenzweigen ermöglicht, da § 9 Abs. 3 auch die sinngemäße Anwendung von § 9 Abs. 2 vorsieht. Wird das Genehmigungsverfahren auf Teile oder alle Versicherungsarten der Kraftfahrtversicherung ausgedehnt, so geht die Ermächtigung dahin, daß diese Versicherungsarten bei der Ermittlung des Überschußverbandes zusammengefaßt werden können. Der Ausdruck „gemeinsamer Überschußverband" lehnt sich an § 8 Abs. 2 der Verordnung PR Nr. 15/59 in der Fassung vom 3. April 1963 an. Nach dieser Vorschrift wird der technische Überschuß in einem einheitlichen Überschußverband (für alle Zweige der Kraftfahrtversicherung) gebildet.

Zu § 10 PflVG

Bisher bestimmte § 22 Satz 2 der Verordnung PR Nr. 15/59, daß die genehmigten Tarife erstmalig vom Beginn der nächsten Versicherungsperiode ab gelten. Diese Vorschrift ist durch § 10 übernommen worden, jedoch mit dem Zusatz, daß abweichende Regelungen durch den Tarif oder bei der Erteilung der Genehmigung möglich sind. Nach Abwägung aller Gesichtspunkte schien es zweckmäßig, an dem Beginn der nächsten Versicherungsperiode als Tag für das Inkrafttreten der Genehmigung festzuhalten, solange die Umstellung der Versicherungsbeiträge auf Kalenderjahresfälligkeiten noch eine seltene Ausnahme bildet. Der Versicherungsnehmer wird hierdurch in aller Regel nicht benachteiligt, weil die Beiträge in der Kraftfahrzeug-Haftpflicht-

versicherung in der Entwicklung der letzten Jahre infolge der allgemeinen Kosten- und Preisentwicklung einen aufsteigenden Trend haben und solche Versicherungsnehmer, deren Versicherungsperiode erst spät im Kalenderjahr beginnt, daher sogar begünstigt werden. Nachteile, die entstehen, wenn neue Rabattstaffeln bei langjährigem schadenfreien Verlauf eingeführt werden, müssen gegenüber diesen Vorteilen beim Grundbeitrag in Kauf genommen werden.

Zu § 11 PflVG

Die Bußgeldvorschrift richtet sich nur gegen Versicherer und Versicherungsvermittler, nicht aber gegen Versicherungsnehmer. Sie soll die Einhaltung der nach den Vorschriften dieses Abschnittes genehmigten Tarife und der bestimmten Höchstsätze der Vergütungen für Versicherungsvermittler sicherstellen.

Zu Absatz 1

Die Vorschrift entspricht unter Nummer 1 Buchstabe a dem § 19 Abs. 1 Nr. 2 der Verordnung PR Nr. 15/59, unter Buchstabe c dem bisher geltenden § 19 Abs. 1 Nr. 3. Buchstabe b deckt sich teilweise mit dem bisher geltenden § 19 Abs. 1 Nr. 4. Jedoch ist das ausdrückliche Verbot von Organisations- oder sonstigen Zuschüssen für Versicherungsvermittler weggefallen, da schon nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe c höhere als die festgesetzten Entgelte unzulässig sind.

Zu Absatz 2

Bei der Höhe der Geldbuße ist zu berücksichtigen, daß durch Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 erhebliche Gewinne erzielt werden können.

Zu Absatz 3

Die Bemessung der Verjährungsfrist auf zwei Jahre ist erforderlich, weil die hier in Betracht kommenden Verstöße häufig erst nach längeren Nachprüfungen erkennbar werden.

Zu §§ 12 und 13 PflVG

Nach Artikel 9 des Übereinkommens sind die Vertragsparteien gehalten, für die Errichtung eines Entschädigungsfonds (oder einer gleichwertigen Einrichtung) Sorge zu tragen, gegen den die Geschädigten einen Rechtsanspruch auf Entschädigung erheben können, wenn der Schaden durch ein nicht ermitteltes oder durch ein vorschriftswidrig nicht versichertes Fahrzeug verursacht wurde und die Inanspruchnahme eines Haftpflichtversicherers daher nicht möglich ist. Der Entschädigungsfonds soll damit die wesentlichsten Lücken schließen, die nach Einführung der Pflichtversicherung im Schutz der Verkehrsopfer noch verblieben sind. Seiner Zweckbestimmung entsprechend soll der Entschädigungsfonds, anders als ein Haftpflichtversicherer, dem Geschädigten nur subsidiär leistungspflichtig sein, nämlich dann, wenn der Geschädigte von den in erster Linie in Betracht kommenden Leistungspflichtigen Ersatz seines Schadens nicht erlangen kann. Auch ist es nicht seine Aufgabe, den an sich Ersatzpflichtigen wie ein Haftpflichtversicherer von seiner Verbindlichkeit zu befreien.

Durch § 12 werden Voraussetzungen und Umfang der Leistungspflicht des Entschädigungsfonds sowie die Rechte und Pflichten der Beteiligten bei der Schadensabwicklung festgelegt. § 13 schafft die organisatorischen Grundlagen für die Einrichtung eines Entschädigungsfonds und für die Regelung des Verfahrens.

Zu § 12

Nach dem Grundsatz des § 12 kann das Verkehrsopfer, das durch ein nicht ermitteltes oder vorschriftswidrig nicht versichertes Fahrzeug geschädigt wurde und nach den allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften Schadensersatzansprüche hat, diese Ansprüche grundsätzlich in vollem Umfange gegen den Entschädigungsfonds geltend machen, wenn bei dem an sich ersatzpflichtigen Halter, Eigentümer und Fahrer des Fahrzeugs oder bei den für diese oder einen mithaftenden Verantwortlichen eintretenden Schadensversicherern oder Versichererverbänden (Fall der internationalen Versicherungskarte) sowie bei Sozialversicherungsträgern eine Entschädigung nicht zu erlangen ist und auch kein Anspruch auf Dienstbezüge, Vergütung, Lohn oder Versorgungsbezüge oder auf Ersatzleistung nach den Vorschriften über die Amtspflichtverletzung besteht. Nicht vorgeschrieben ist jedoch, daß gegen diese Personen und Stellen zuvor ohne Erfolg eine Zwangsvollstreckung versucht worden sein muß. Kann der Geschädigte von diesen Personen oder Stellen einen Ersatz des erlittenen Schadens nur zum Teil erlangen, dann entfällt die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds nur in diesem Umfange. Diese Regelung wird dazu führen, daß der Schwerpunkt der Tätigkeit des Entschädigungsfonds bei den Fällen des nicht ermittelten Fahrzeugs, vor allem bei dem der Fahrerflucht, liegt, denn in den ohnehin nicht zahlreichen Fällen, in denen ein vorschriftswidrig unversichertes Fahrzeug für längere Zeit (Monatsfrist des § 3 Nr. 5!) am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen hat, wird häufig ein Ersatzanspruch unter dem Gesichtspunkt der Amtshaftung bestehen, wenn das Fahrzeug nicht rechtzeitig aus dem Verkehr gezogen worden ist (vgl. § 29 d StVZO).

Voraussetzung für eine Inanspruchnahme des Entschädigungsfonds ist, daß der Geschädigte wie jeder andere Anspruchssteller das Vorliegen der zivilrechtlichen Voraussetzungen seines Anspruchs gegenüber dem Entschädigungsfonds dartut. Er kann somit die nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts über die unerlaubte Handlung (§§ 823 ff. BGB) gewährten unbegrenzten Ersatzansprüche nur erheben, wenn er das Vorliegen der Merkmale einer unerlaubten Handlung, vor allem also das Verschulden des Schädigers, nachweist. Ist der Geschädigte, wie das bei einer Schädigung durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug häufig der Fall sein wird, hierzu nicht in der Lage und kann er mit hinreichender Sicherheit lediglich dartun, daß ihm der

Schaden „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs" zugefügt wurde, dann braucht der Entschädigungsfonds (sofern er nicht den Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 StVG für den Halter führen kann und daher überhaupt frei ist) nur die im Straßenverkehrsgesetz vorgesehenen, nach Art und Umfang begrenzten Leistungen zu erbringen. Da es sich bei dem Anspruch, den der Geschädigte in den Fällen des § 12 auch gegen den Entschädigungsfonds geltend machen kann, um den zivilrechtlichen Schadensersatzanspruch nach den allgemeinen haftungsrechtlichen Vorschriften handelt, kann als Gerichtsstand für eine gerichtliche Geltendmachung dieses Anspruchs gegen den Entschädigungsfonds neben dem allgemeinen Gerichtsstand des Fonds (§ 17 ZPO: Ort des Sitzes des Entschädigungsfonds) auch der Gerichtsstand des Unfallorts (§ 32 ZPO und § 20 StVG) herangezogen werden.

Soll eine über den eigentlichen Zweck des Entschädigungsfonds hinausgehende Inanspruchnahme des Fonds vermieden und der für seinen Betrieb erforderliche finanzielle Aufwand in tragbaren Grenzen gehalten werden, dann kann der Entschädigungsfonds nicht für alle Schäden ohne Unterschied und Begrenzung eintreten. Die Leistungen des Fonds müssen auf die Schäden beschränkt werden, die bei den Geschädigten in erster Linie zu Härten führen und gegen die sich die Betroffenen am wenigsten schützen können. § 12 sieht deshalb gewisse Einschränkungen der Leistungspflicht des Entschädigungsfonds vor.

In § 12 Abs. 2 ist zunächst vorgesehen, daß der Entschädigungsfonds in den Fällen der Schädigung durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug, in denen somit die Person des Schädigers regelmäßig nicht bekannt ist, für Schmerzensgeldansprüche nur ausnahmsweise eintritt, nämlich dann, wenn die Verweigerung einer Entschädigung für den erlittenen immateriellen Schaden im Hinblick auf die besondere Schwere der Verletzung eine grobe Unbilligkeit darstellen würde. In der Masse der Fälle, in denen ein Personenschaden normalen Umfangs vorliegt, kann somit ein Schmerzensgeld, das im übrigen überhaupt nur bei nachgewiesenem Verschulden des Haftpflichtigen in Betracht käme, vom Entschädigungsfonds nicht verlangt werden. Die Eröffnung der Möglichkeit, in allen in Betracht kommenden Fällen Schmerzensgeldansprüche zu erheben, würde zu einer erheblichen finanziellen und auch verwaltungsmäßigen Belastung des Entschädigungsfonds führen, weil erfahrungsgemäß bei fast jedem Unfall mit nennenswertem Personenschaden von dem Geschädigten versucht wird, ein Schmerzensgeld zu erlangen und zu diesem Zweck ein schuldhaftes Verhalten des Haftpflichtigen darzutun.

Weiterhin wird in § 12 Abs. 2 für die Fälle des nicht ermittelten Fahrzeugs die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds bei Sachschäden eingeschränkt. Daß durch die sich im Straßenverkehr bewegenden Kraftfahrzeuge immer wieder kleinere Sachschäden verursacht werden, deren Urheber nicht festgestellt werden kann, ist unter den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht zu vermeiden. Es kann nicht die Aufgabe des Entschädigungsfonds sein, diese Fülle von Kleinschäden, die in aller Regel für den Geschädigten keine Gefährdung seiner Existenz bedeuten, zu ersetzen; im Hinblick auf die große Zahl dieser Fälle und die gerade hier zumeist besonders schwierige Beweislage würde eine so weit gespannte Deckungspflicht den Entschädigungsfonds nicht nur in finanzieller, sondern auch in verwaltungsmäßiger Hinsicht überfordern. Deshalb ist vorgesehen, daß der Entschädigungsfonds Sachschäden nur insoweit ersetzt, als der Schaden 1 000 DM übersteigt.

Außerdem sollen Sachschäden am eigenen Fahrzeug des Geschädigten überhaupt nicht ersetzt werden. Die Gefahr einer übermäßigen oder gar mißbräuchlichen Inanspruchnahme des Fonds ist hier besonders groß. Sofern im Einzelfall ein entschädigungsloser Verlust des Fahrzeugs tatsächlich zu einer Gefährdung der Existenz des Fahrzeughalters führen könnte, wird ein umsichtiger Fahrzeughalter ohnehin eine Vollkasko-Versicherung für das Fahrzeug abschließen, die im Falle der Vereinbarung einer angemessenen Selbstbeteiligung des Fahrzeughalters für zumutbare Beitragssätze zu erhalten ist.

Zu einer allgemeinen Begrenzung der Leistungspflicht des Entschädigungsfonds führt auch die ergänzende Vorschrift des § 12 Abs. 4, nach der sich die Voraussetzungen und der Umfang dieser Leistungspflicht im übrigen nach den versicherungsrechtlichen Vorschriften bestimmen, die für die Inanspruchnahme eines an sich nicht leistungspflichtigen Haftpflichtversicherers in den Fällen des § 3 Nr. 4 und 5 gelten würden (vgl. § 3 Nr. 6 und die dort genannten Vorschriften). Hieraus folgt insbesondere, daß der Entschädigungsfonds nur im Rahmen der durch Artikel 1 § 4 Abs. 2 dieses Gesetzes neu festgesetzten Mindestversicherungssummen und nur in den Grenzen eintrittspflichtig ist, die nach den aufsichtsbehördlich genehmigten allgemeinen Versicherungsbedingungen (vgl. Artikel 1 § 4 Abs. 1 dieses Gesetzes) für die Eintrittspflicht eines Haftpflichtversicherers im Verhältnis zu den Geschädigten gelten. Diese Einschränkungen rechtfertigen sich durch die Überlegung, daß der Entschädigungsfonds nur die Aufgabe haben kann, den Geschädigten die den Verkehrsopfern in den versicherungsrechtlichen Vorschriften zugedachte Mindestentschädigung auch in den Fällen zu sichern, in denen ein Haftpflichtversicherer nicht in Anspruch genommen werden kann, nicht aber den Geschädigten besser zu stellen, als er bei Inanspruchnahme eines Versicherers stehen würde.

Für die Verjährung des Anspruchs des Geschädigten gegen den Entschädigungsfonds ist in § 12 Abs. 3 eine besondere Regelung vorgesehen, durch die Klarheit über den Beginn der Verjährung geschaffen und verhindert wird, daß die Verjährung des Anspruchs gegen den Entschädigungsfonds bereits läuft, bevor geklärt ist, ob die Voraussetzungen für seine Inanspruchnahme überhaupt gegeben sind. Die dreijährige Verjährungsfrist beginnt hiernach erst zu laufen, wenn der Geschädigte von den Umständen Kenntnis bekommt, die ihm eine Inan-

spruchnahme des Fonds ermöglichen, insbesondere also davon, daß er bei einer der in Absatz 1 genannten Personen und Stellen keinen Ersatz seines Schadens erlangen kann. Um im Falle einer längeren Dauer der Verhandlungen mit dem Entschädigungsfonds und gegebenenfalls der Vermittlungstätigkeit der Schiedsstelle (§ 13 Nr. 5) den Geschädigten vor Nachteilen zu schützen, ist ferner vorgesehen, daß die Verjährung eines angemeldeten Anspruchs bis zum Eingang der endgültigen Äußerungen dieser Stellen gehemmt ist.

Die Heranziehung der Vorschriften über die Pflichtversicherung führt schließlich auch dazu, daß der Ersatzberechtigte seinerseits gegenüber dem Entschädigungsfonds die Melde- und Auskunftspflichten zu erfüllen hat, die bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung dem geschädigten Dritten gegenüber dem Haftpflichtversicherer des Schädigers obliegen (vgl. § 3 Nr. 7).

Wurde der Schaden durch ein unversichertes Fahrzeug verursacht, ist die Person des Fahrzeughalters, Eigentümers und Fahrers also bekannt, so haben nach § 12 Abs. 4 Satz 2 im Interesse einer leichteren Schadensabwicklung auch diese Personen die Melde-, Schadensminderungs- und sonstigen Pflichten zu erfüllen, die einen Versicherungsnehmer oder Mitversicherten gegenüber ihrem Versicherer auf Grund des Versicherungsverhältnisses treffen; verletzen sie schuldhaft diese Pflichten, so kann sich das in einer Erhöhung des Aufwendungsersatzanspruchs des Entschädigungsfonds nach § 12 Abs. 5 auswirken.

Der Aufwendungsersatzanspruch nach § 12 Abs. 5 besteht unabhängig von dem in § 12 Abs. 6 vorgesehenen Übergang der Ersatzansprüche des Geschädigten sowie der haftpflichtigen Personen auf den Entschädigungfonds und berechtigt den Entschädigungsfonds, von dem haftpflichtigen Halter, Eigentümer und Fahrer des Fahrzeugs nach den für einen Beauftragten geltenden Grundsätzen (vgl. § 670 BGB) Ersatz der Aufwendungen zu verlangen, die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte. Damit steht dem Entschädigungsfonds ein eigener, nicht der kurzen Verjährung unterliegender Ersatzanspruch zu, der nicht nur die zur Entschädigung des Verkehrsopfers aufgewendeten Beträge umfaßt, sondern auch sonstige notwendige Aufwendungen wie etwa Gerichts- und Anwaltskosten.

Zu § 13 Abs. 1

Da sich noch nicht übersehen läßt, wie am zweckmäßigsten der Entschädigungsfonds organisatorisch zu gestalten und sein Verfahren zu regeln ist, und da auch für die Zukunft die Möglichkeit bestehen sollte, die getroffene Regelung ohne langwierige Gesetzesänderung an die sich schnell ändernden Verhältnisse anzupassen, sollen die organisatorischen und die Verfahrensfragen nicht unmittelbar durch das Gesetz, sondern durch Rechtsverordnung geregelt werden, die von dem Bundesminister der Justiz im Einvernehmen mit den sachlich zuständigen Bundesministern erlassen wird. Insbesondere erscheint es unter den gegebenen Umständen nicht angebracht, sofort eine neue juristische Person als Trägerin des Entschädigungsfonds zu errichten. Eine neue juristische Person (Anstalt) des öffentlichen Rechts könnte nicht durch Rechtsverordnung, sondern nur unmittelbar durch das Gesetz ins Leben gerufen werden. Die dem Entschädigungsfonds übertragene Aufgabe, nach privatrechtlichen Grundsätzen für die Erfüllung privatrechtlicher Ansprüche Sorge zu tragen, stellt sich nicht als eine Aufgabe dar, die ihrer Natur nach nur durch eine juristische Person des öffentlichen Rechts erfüllt werden könnte, sie wird vielmehr auch von einer Einrichtung in privatrechtlicher Rechtsform wahrgenommen werden können. Aber auch eine juristische Person des privaten Rechts wird zu diesem Zweck nur dann neu geschaffen werden müssen, wenn es nicht möglich sein sollte, eine bereits bestehende Einrichtung mit den Aufgaben des Entschädigungsfonds zu betrauen. Eine Einrichtung mit einer dem Entschädigungsfonds entsprechenden Zielsetzung ist bereits in Form der von dem HUK-Verband (Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrs-Versicherer e. V. in Hamburg) aus eigenem Entschluß ins Leben gerufenen „Verkehrsopferhilfe e. V." mit Sitz in Hamburg vorhanden. Diese von den deutschen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherern organisatorisch und finanziell getragene Einrichtung gewährt seit dem 1. Mai 1963 den Geschädigten einen klagbaren Rechtsanspruch auf Entschädigung in den in § 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Fällen und entspricht auch hinsichtlich des Umfangs der Entschädigungsleistungen bereits weitgehend den Anforderungen, die auf Grund von § 12 an den Entschädigungsfonds zu stellen sind. Es ist in Aussicht genommen, zu gegebener Zeit gemeinsam mit der Versicherungswirtschaft die Voraussetzung dafür zu schaffen, daß die Stellung des Entschädigungsfonds durch Rechtsverordnung dieser Einrichtung zugewiesen werden kann.

Nummer 1

Die Vorschrift für die organisatorische Gestaltung des Entschädigungsfonds kann sich unter den gegebenen Umständen auf eine Ermächtigung beschränken, nach der durch Rechtsverordnung die Errichtung eines Entschädigungsfonds in privater Rechtsform vorgesehen oder aber die Stellung des Entschädigungsfonds einer bereits bestehenden Einrichtung zugewiesen werden kann. Die Befugnis, eine neue juristische Person zu errichten, ist somit nur für den Fall gedacht, daß eine Einigung mit dem Träger der bereits bestehenden „Verkehrsopferhilfe e. V." nicht möglich sein sollte und die Bundesregierung daher auf andere Weise für die Erfüllung der durch Artikel 9 des Übereinkommens übernommenen Verpflichtung sorgen muß. Bei der Entscheidung über die Genehmigung der Satzung, die in beiden Fällen dem Bundesminister der Justiz vorbehalten bleibt, wird darauf Bedacht zu nehmen sein, daß der Entschädigungsfonds mindestens die im Gesetz vorgesehenen Leistungen erbringt und daß die Funktionsfähigkeit dieser Einrichtung gewährleistet ist. Über die Frage, ob die Beaufsichtigung des Entschädigungsfonds sich auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften durch den

Entschädigungsfonds oder auch auf die ordnungsgemäße Erfüllung seiner Aufgaben erstrecken soll, sowie über die mit der Aufsichtsführung zu betrauende Stelle wird in der Rechtsverordnung zu entscheiden sein.

Nummer 2

Die Aufwendungen des Entschädigungsfonds werden, jedenfalls soweit es sich um die im Vordergrund stehenden Fälle der Schädigung durch nicht ermittelte Fahrzeuge handelt, in erster Linie von den zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen zu tragen sein. Maßgebend hierfür ist die Überlegung, daß auf Grund der allgemeinen Versicherungspflicht grundsätzlich alle im Inland verkehrenden Kraftfahrzeuge, also auch die nach einem Unfall unerkannt gebliebenen Fahrzeuge, bei einem der zugelassenen Haftpflichtversicherer versichert sein müssen und daß das Verkehrsopfer den Haftpflichtversicherer in diesen Fällen nur deswegen nicht in Anspruch nehmen kann, weil nicht festgestellt ist, um welchen Versicherer aus dem Kreis der zugelassenen Haftpflichtversicherer es sich handelt. Hierdurch wird somit der im Einzelfall zuständige Versicherer, der die Prämie für die Deckung der durch das Unfallfahrzeug verursachten Schäden erhalten hat, ohne wirtschaftliche Rechtfertigung zum Nachteil des Unfallopfers entlastet. Es erscheint daher gerechtfertigt, in diesen Fällen die im Inland zugelassenen Haftpflichtversicherer in ihrer Gesamtheit zur Kostentragung heranzuziehen. Das gilt auch dann, wenn es sich im Einzelfall um ein ausländisches Kraftfahrzeug handeln sollte, weil auch für diese Fahrzeuge nach § 1 des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes eine Haftpflichtversicherung bestehen muß, auf Grund deren entweder ein im Inland zugelassener Haftpflichtversicherer oder der die Aufgaben eines Haftpflichtversicherers im Inland erfüllende Verband der inländischen Haftpflichtversicherer (vgl. § 2 Abs. 1 Buchstabe b AuslPflVG) von dem Geschädigten in Anspruch genommen werden könnte. Die Ermächtigung sieht daher unter Buchstabe a vor, daß die zugelassenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer einschließlich der Haftpflichtschadenausgleiche, die als Ausgleichseinrichtungen der an sich versicherungspflichtigen kleineren Kommunen und kommunalen Einrichtungen insoweit den Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherern gleichstehen, durch Rechtsverordnung zur Aufbringung der erforderlichen Mittel herangezogen werden können. Da sich trotz der sorgfältigen Auswahl und Überwachung der im Staats- und Behördendienst stehenden Kraftfahrer die Möglichkeit nicht ganz ausschließen läßt, daß das nicht ermittelte Fahrzeug im Einzelfall ein (unversichertes) Fahrzeug einer nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 von der Versicherungspflicht befreiten Körperschaft war, sieht die Ermächtigung unter Buchstabe b die Möglichkeit vor, auch die Halter dieser Fahrzeuge in angemessenem Umfang zur Kostentragung heranzuziehen. Dabei wird dafür gesorgt werden müssen, daß Doppelbelastungen möglichst vermieden werden, wie sie etwa eintreten würden, wenn nicht versicherungspflichtige Kommunen, die sich freiwillig bei einem nach Buchstabe a beitragspflichtigen Versicherungsunternehmen oder Haftpflichtschadenausgleich Deckung verschaffen, zugleich auch nach Buchstabe b in Anspruch genommen würden. Eine besondere Regelung für die Kosten, die für die Regulierung der von vorschriftswidrig unversicherten Fahrzeugen verursachten Schäden entstehen, ist im Hinblick auf den voraussichtlich nur unbedeutenden Umfang dieses Teils der Tätigkeit des Entschädigungsfonds nicht vorgesehen. Insoweit wird, da hier die an sich haftpflichtigen Personen bekannt sind, die Möglichkeit eines späteren Rückgriffs des Entschädigungsfonds gegen diese Personen nach § 12 Abs. 5 und 6 besondere Bedeutung haben.

Nummer 3

Anlaß für die Ermächtigung in Nr. 3 war die z. Z. in Frankreich geltende Regelung, die für die durch ein unerkannt gebliebenes Fahrzeug verursachten Schäden zwar die Gewährung einer Entschädigung durch den dortigen Entschädigungsfonds vorsieht, hierbei aber die bei einem Aufenthalt in Frankreich geschädigten deutschen Staatsangehörigen ausnimmt. Diese Schlechterstellung der deutschen Geschädigten gegenüber den eigenen Staatsangehörigen ist für das geltende Recht zunächst dadurch beseitigt worden, daß die deutschen Haftpflichtversicherer sich bereit erklärt haben, in diesen Fällen durch den von ihnen getragenen deutschen Entschädigungsfonds (s. oben) eine Entschädigung zu gewähren. Die in Nummer 3 vorgesehene Ermächtigung gestattet es, auch nach dem Inkrafttreten der Neuregelung in Fällen dieser Art eine Schlechterstellung der deutschen Verkehrsopfer dadurch auszugleichen, daß der deutsche Entschädigungsfonds zur Entschädigungsleistung verpflichtet wird. Diese Notwendigkeit kann nach Inkrafttreten des Übereinkommens im Verhältnis zu den Vertragsstaaten nicht mehr auftreten, weil nach Artikel 9 Abs. 2 des Übereinkommens den Staatsangehörigen anderer Vertragsstaaten hinsichtlich der Leistungen des Entschädigungsfonds volle Inländerbehandlung zu gewähren ist.

Nummer 4

Um der Bundesregierung die Möglichkeit zu geben, einer Schlechterstellung der deutschen Verkehrsopfer in ausländischen Staaten entgegenzuwirken (vgl. auch oben zu Nr. 3), ist vorgesehen, daß die Eintrittspflicht des deutschen Entschädigungsfonds gegenüber Ausländern vom Vorliegen der Gegenseitigkeit abhängig gemacht werden kann, sofern die Bundesrepublik hieran nicht durch bestehende völkerrechtliche Verträge gehindert ist.

Nummer 5

Das Verfahren bei einer Inanspruchnahme des Entschädigungsfonds richtet sich grundsätzlich nach den für die Erhebung zivilrechtlicher Ansprüche allgemein geltenden Grundsätzen. Ergänzende Bestimmungen für das Verfahren des Entschädigungsfonds wird die von dem Bundesminister der Justiz zu genehmigende Satzung (vgl. oben Nr. 1) vorsehen können, sofern durch diese Bestimmungen die Stel-

lung der Geschädigten und der übrigen Verfahrensbeteiligten nicht beeinträchtigt wird.

Die Ermächtigung der Nr. 5 gibt dem Bundesminister die Möglichkeit, durch Rechtsverordnung anzuordnen, daß beim Entschädigungsfonds eine Schiedsstelle gebildet wird und daß der Entschädigungsfonds im ordentlichen gerichtlichen Verfahren erst in Anspruch genommen werden kann, wenn der Streitfall zuvor von der Schiedsstelle behandelt worden ist. Erforderlichenfalls können durch die Rechtsverordnung auch die Grundzüge für den Aufbau und das Verfahren dieser Schiedsstelle festgelegt werden. Im Gesetz selbst ist bereits bestimmt, daß die Schiedsstelle, wenn sie errichtet wird, aus drei Personen besteht, nämlich aus einem sachkundigen und unabhängigen Vorsitzenden (oder seinem Vertreter) und je einem Beisitzer aus dem Bereich der Versicherer und dem der Ersatzberechtigten.

Die Vorschaltung einer auf die gütliche Erledigung von Streitfällen hinwirkenden Schiedsstelle erscheint hier vor allem deswegen angebracht, weil die Abwicklung der Schäden, die von unerkannt gebliebenen Fahrzeugen verursacht wurden, oft besondere Schwierigkeiten bereitet, und weil gerade in solchen Fällen durch die Einschaltung einer mit sachverständigen Personen besetzten vermittelnden Stelle die Erhebung offensichtlich unbegründeter Ansprüche auch ohne Anrufung eines Gerichts abgewehrt und langwierige gerichtliche Auseinandersetzungen vermieden werden können. Die berechtigten Belange der Geschädigten bleiben dadurch gewahrt, daß in jedem Falle spätestens drei Monate nach Anrufung der Schiedsstelle bei den ordentlichen Gerichten gegen den Entschädigungsfonds Klage erhoben werden kann.

Nummer 6

Da sich im voraus nicht genau übersehen läßt, welche Zeit die Vorbereitungen für eine Arbeitsaufnahme des Entschädigungsfonds (insbesondere die Abstimmung mit dem Träger des bereits bestehenden Fonds, die Prüfung und Genehmigung der Satzung, die Besetzung der Schiedsstelle) erfordern werden, andererseits aber der Entschädigungsfonds so bald wie möglich wirksam werden sollte, ist in Nr. 6 vorgesehen, daß der Zeitpunkt, von dem ab der Entschädigungsfonds in Anspruch genommen werden kann, durch Rechtsverordnung festgesetzt wird. Durch die Ermächtigung wird zugleich klargestellt, daß der neue Entschädigungsfonds dann nur für die Schäden in Anspruch genommen werden kann, die nach einem in der Verordnung festzusetzenden Zeitpunkt auftreten; für die in der Vergangenheit entstandenen Schäden wird es bei der bis dahin geltenden Regelung (vgl. oben zu § 13) verbleiben müssen.

Zu § 13 Abs. 2

Der Entschädigungsfonds wird, schon um die sich möglicherweise ergebenden Rentenverpflichtungen erfüllen zu können, in gewissem Umfange Geldmittel für die Erfüllung künftiger Verpflichtungen bereithalten und eigene Vermögenswerte ansammeln müssen. Es erscheint jedoch nicht angebracht, den Entschädigungsfonds, der nach dem Gesetz ausschließlich im Interesse der Allgemeinheit liegende Aufgaben zu erfüllen hat, insoweit der Steuerpflicht zu unterwerfen. Absatz 2 sieht daher eine Befreiung des Entschädigungsfonds von den in Betracht kommenden Steuern vor.

Zu § 14 PflVG

Weshalb die Rechtsverordnungen auf Grund des Preisgesetzes erst am 1. Januar 1968 außer Kraft treten sollen, ist in der Begründung zu § 8 Abs. 1 Satz 1 dargelegt worden. Damit wird § 24 Satz 2 der Verordnung PR Nr. 15/59 geändert, wonach Preisvorschriften auf dem Gebiete der Kraftfahrtversicherung nach dem 31. Dezember 1965 nicht mehr anzuwenden sind. Auf dem Gebiete der Kraftfahrtversicherung sind auf Grund des Preisgesetzes außerdem ergangen:

Verordnung PR Nr. 52/60 über Provisionen in der Kraftfahrtversicherung vom 9. August 1950 (Bundesanzeiger Nr. 160), zuletzt geändert durch Verordnung PR Nr. 6/63 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 52/50 über Provisionen in der Kraftfahrtversicherung vom 24. Dezember 1963 (Bundesanzeiger Nr. 241),

Verordnung PR Nr. 11/56 über die Beiträge in der Kraftfahrtversicherung für einreisende Ausländer und für Mitglieder der ausländischen Streitkräfte vom 20. Dezember 1956 (Bundesanzeiger Nr. 249) und

Verordnung PR Nr. 12/57 über die Beiträge in der Kraftfahrtversicherung für einreisende Ausländer aus den grenznahen Gebieten Dänemarks vom 24. August 1957 (Bundesanzeiger Nr. 173).

Zu § 15 PflVG

Um die Anwendung des durch Artikel 1 neu gefaß ten Pflichtversicherungsgesetzes in der Praxis zu erleichtern, erscheint es zweckmäßig, den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Neufassung des Pflichtversicherungsgesetzes nicht in Artikel 6 des Gesamtgesetzes, sondern in den Schlußvorschriften des neu gefaßten Pflichtversicherungsgesetzes zu bestimmen. Das Gesetz soll sechs Monate nach Verkündung in Kraft treten. Hierdurch verbleibt hinreichend Zeit für die Vorbereitung der Maßnahmen, die zur Durchführung des Gesetzes notwendig werden, insbesondere auch für die erforderliche Anpassung der allgemeinen Versicherungsbedingungen. Weiterhin trägt § 15 der in § 13 Abs. 1 Nr. 6 enthaltenen Sonderregelung für das Wirksamwerden der Vorschriften über den Entschädigungsfonds (§ 12) Rechnung.

Zu Artikel 2 (Durchführungsverordnung)

Die Durchführungsverordnung zum Pflichtversicherungsgesetz vom 6. April 1940 ist, soweit sie noch von Bedeutung ist, in die Neufassung des Pflichtversicherungsgesetzes (Artikel 1) eingearbeitet worden; sie kann daher aufgehoben werden.

Zu Artikel 3 (Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz)

Das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz — AuslPflVG —) vom 24. Juli 1956 (BGBl I S. 667) hat mit Wirkung ab 1. Januar 1957 die Versicherungspflicht auf ausländische Kraftfahrzeuge erstreckt. Zur Anpassung dieses Gesetzes an die Bestimmungen des Übereinkommens und an die heutigen Gegebenheiten sind nur in begrenztem Umfange Änderungen nötig; eine völlige Neufassung des Gesetzes ist nicht erforderlich.

Der Umfang des für ein ausländisches Kraftfahrzeug erforderlichen Versicherungsschutzes wird auch künftig aus § 1 Abs. 1 des Gesetzes in Verbindung mit den aufsichtsbehördlich genehmigten allgemeinen Versicherungsbedingungen zu entnehmen sein, denen nach § 4 Abs. 1 des Gesetzes die einzelnen Versicherungsverträge entsprechen müssen; es muß damit auch die für ein ausländisches Kraftfahrzeug abgeschlossene Versicherung u. a. für die Schäden eintreten, die von einem zur Benutzung des Fahrzeugs nicht berechtigten Fahrer verursacht worden sind (vgl. die Begründung zu Artikel 1 § 1).

Durch Artikel 3 Nr. 1 und 4 wird (ebenso wie durch Artikel 1 § 1 für das Pflichtversicherungsgesetz) der Bestimmung des Artikels 3 des Übereinkommens Rechnung getragen, daß die Versicherung auch die Haftung des Eigentümers des Fahrzeugs decken muß.

Auf Wunsch und zur Entlastung der Versicherungswirtschaft sowie zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs soll es durch die in Artikel 3 Nr. 7 in Verbindung mit Nummer 2 und Nummer 3 vorgesehene Änderung des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes ermöglicht werden, einreisende Ausländer von der Verpflichtung, das Bestehen des vorgeschriebenen Versicherungsschutzes in jedem einzelnen Falle durch eine Urkunde (Versicherungsbescheinigung) nachzuweisen, unter gewissen Voraussetzungen durch Rechtsverordnung freizustellen. Eine entsprechende, auf der Grundlage der bisher geltenden versicherungsrechtlichen Vorschriften formulierte Vorschrift ist bereits im Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs (BT-Drucksache IV/651) vorgesehen. Befreiung von der Nachweispflicht soll nach dem neuen § 8 a nur für die das vorgeschriebene Kennzeichen eines bestimmten ausländischen Gebiets führenden Fahrzeuge gewährt werden können, und nur dann, wenn ein inländischer Versicherer oder Versichererverband für die Gesamtheit der mit diesem ausländischen Kennzeichen versehenen Fahrzeuge die Pflichten eines Haftpflichtversicherers nach den im Inland geltenden Vorschriften übernommen hat. Der Schutz der inländischen Verkehrsopfer ist in diesem Falle in gleicher Weise sichergestellt wie in den Fällen, in denen für ein ausländisches Kraftfahrzeug bei der Einreise die sogenannte Internationale Versicherungskarte vorgelegt wird. Der Absatz 2 des § 8 a soll sicherstellen, daß der Schutz der Verkehrsopfer auch dann gewahrt bleibt, wenn die von dem inländischen Versicherer oder Verband übernommenen Pflichten eines Haftpflichtversicherers während der Zeit des Inlandsaufenthalts eines solchen ausländischen Fahrzeugs entfallen sollten.

Artikel 3 Nr. 5 ergänzt die in § 4 Abs. 2 des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes enthaltene Verweisung auf die Vorschriften des Pflichtversicherungsgesetzes. Hiernach sind künftig auch die in das Pflichtversicherungsgesetz als § 4 Abs. 1 neu eingefügten Vorschriften über die Genehmigung und erforderlichenfalls die Verbindlicherklärung der allgemeinen Versicherungsbedingungen sowie die Vorschriften über die Bildung der Versicherungstarife (§§ 8 bis 10 PflVG) für die Versicherung ausländischer Fahrzeuge sinngemäß anzuwenden. Damit ist auch insoweit sichergestellt, daß die allgemeinen Versicherungsbedingungen in einheitlicher Fassung gelten und einen ausreichenden, den Bestimmungen des Übereinkommens entsprechenden Versicherungsschutz gewährleisten, und daß angemessene Versicherungstarife bestehen.

Durch Artikel 3 Nr. 6 wird § 6 des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes neu gefaßt, der sich mit der Anwendung der besonderen versicherungsrechtlichen Schutzvorschriften für die Verkehrsopfer befaßt. § 6 geht auch in der Neufassung davon aus, daß die Versicherung nach dem Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz eine Pflichtversicherung im Sinne von § 158 b des Versicherungsvertragsgesetzes ist und daher den für Pflichtversicherungen geltenden Sondervorschriften unterliegt. Das in den besonderen Vorschriften des § 3 PflVG n. F. (vgl. Artikel 1) begründete Recht des Geschädigten, den für das Unfallfahrzeug zuständigen Haftpflichtversicherer auch unmittelbar in Anspruch zu nehmen, hat für die Ausländer-Pflichtversicherung besondere Bedeutung, weil hier öfter damit gerechnet werden muß, daß dem inländischen Geschädigten eine gerichtliche Inanspruchnahme des haftpflichtigen ausländischen Kraftfahrers überhaupt nicht oder nur mit erheblichen Schwierigkeiten und Verzögerungen möglich ist. Der neugefaßte § 6 Abs. 1 sieht daher vor, daß auch für den Bereich der Pflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge die besonderen Vorschriften des § 3 PflVG n. F. an die Stelle der dort genannten Vorschriften des Versicherungsvertragsgesetzes (§§ 158 c bis 158 f VVG) treten.

§ 6 Abs. 2 enthält in der Neufassung, wie bereits im geltenden Recht, eine an die Stelle von § 158 c Abs. 2 VVG, § 3 Nr. 5 PflVG n. F. tretende Sonderregelung für den Fall, daß der vertragliche Versicherungsschutz wegfällt. Sie trägt den besonderen Verhältnissen im Bereich der Versicherung für ausländische Kraftfahrzeuge Rechnung und verbessert den Schutz der Verkehrsopfer gegenüber dem geltenden Recht. Die Vorschriften des § 158 c Abs. 2 VVG, § 3 Nr. 5 PflVG n. F., die bei Wegfall des Versicherungsschutzes eine Anzeige des Versicherers bei der zuständigen Behörde und eine von der Erstattung dieser Anzeige ab laufende Nachhaftungsfrist vorsehen, sind im Bereich der Ausländer-Pflichtversicherung nicht anwendbar, weil für vorübergehend im Inland verkehrende ausländische Kraftfahrzeuge keine zuständige Behörde bezeichnet

werden kann, die bei Wegfall des Versicherungsschutzes Maßnahmen gegen das unversicherte Fahrzeug ergreifen könnte. In der geltenden Fassung des § 6 Abs. 2 ist daher vorgesehen, daß ein zum Nichtbestehen oder zur Beendigung des Versicherungsverhältnisses führender Umstand dem Geschädigten nur entgegengehalten werden kann, wenn der Umstand aus der Versicherungsbescheinigung ersichtlich ist oder wenn die Versicherungsbescheinigung dem Versicherer zurückgegeben worden ist. Diese Regelung des geltenden Rechts führt jedoch dazu, daß die Eintrittspflicht des inländischen Versichererverbandes oder Versicherers für einen eingereisten ausländischen Kraftfahrer auch gegenüber dem Geschädigten unmittelbar in dem Zeitpunkt entfällt, in dem die auf seiner Versicherungsbescheinigung angegebene Geltungsdauer dieser Bescheinigung abläuft oder die Bescheinigung dem Versicherer zurückgegeben worden ist. Die Grenzzollstellen haben nicht das Recht, einem Kraftfahrer die Einreise zu verweigern, dessen Internationale Versicherungskarte nur noch kurze Zeit gültig ist, und die Polizeibeamten im Straßenverkehr sind nicht in der Lage, durch häufige Kontrollen mit Sicherheit zu verhindern, daß ein ausländisches Fahrzeug nach Ablauf oder Rückgabe der Versicherungsbescheinigung noch weiter benutzt wird; auch bei der Wiederausreise des Fahrzeugs findet eine Kontrolle der Versicherungsbescheinigungen durch die Grenzzollstellen grundsätzlich nicht statt. Diese nach den geltenden Vorschriften noch bestehende Lücke im Schutze der Verkehrsopfer ist für diejenigen Fälle, in denen der ausländische Kraftfahrer bei der Einreise eine (befristete) Grenzpolice bei inländischen Haftpflichtversicherern gelöst hat, durch die deutschen Haftpflichtversicherungsunternehmen in gewissem Umfange freiwillig geschlossen worden, indem sie sich durch geschäftsplanmäßige Erklärungen gegenüber der Aufsichtsbehörde verpflichtet haben, in diesem Falle bei der 7-Tage-Police noch weitere fünf Wochen, bei der Monats-Police noch weitere fünf Monate, dem Geschädigten gegenüber einzutreten. Auch diese für einen begrenzten Bereich freiwillig getroffene Regelung gewährleistet jedoch keinen vollwertigen Schutz der Verkehrsopfer. Artikel 3 Nr. 6 sieht daher eine allgemeine gesetzliche Verpflichtung der Versicherer oder des Verbandes zur Nachhaftung gegenüber dem Geschädigten vor, deren Dauer sich grundsätzlich auf einen Zeitraum von fünf Monaten von dem Zeitpunkt ab erstreckt, in dem das Versicherungsverhältnis weggefallen oder die Bescheinigung zurückgegeben worden ist. Lediglich bei kurzfristigen Versicherungen mit einer Gesamtlaufzeit von weniger als zehn Tagen ist in Übereinstimmung mit der bisher geltenden Regelung eine Nachhaftung von fünf Wochen vorgesehen, die in diesen Fällen ausreichend erscheint.

Durch Artikel 3 Nr. 8 und 9 wird die Strafvorschrift des § 9 des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes neu gefaßt. Die Vorschrift entspricht in Aufbau und Zweck der in Artikel 1 § 6 enthaltenen Neufassung der Strafvorschrift des PflVG; auf die Begründung zu dieser Vorschrift wird verwiesen. Die Neufassung des § 9 Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz stellt überdies klar, daß der Gebrauch eines im Ausland nicht (mehr) versicherten Fahrzeugs dann nicht nach dieser Vorschrift bestraft wird, wenn eine inländische Stelle, insbesondere also der zuständige Versicherungsverband, die Pflichten eines Haftpflichtversicherers übernommen hat.

Zu Artikel 4 (Versicherungsvertragsgesetz)

Die in Artikel 1 und 3 für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorgesehenen Sonderregelungen und Änderungen lassen die allgemeinen Vorschriften des Versicherungsvertragsgesetzes über die Haftpflichtversicherung (§§ 149 ff. VVG) und die nachfolgenden besonderen Vorschritfen für die Pflichtversicherung (§§ 158 b ff. VVG) grundsätzlich unberührt. Der Entwurf sieht jedoch in Artikel 4 auch für die Vorschriften des Versicherungsvertragsgesetzes über die Pflichtversicherung gewisse Änderungen vor. Sie sollen der seit der Einführung der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung im Jahre 1940 eingetretenen Entwicklung im Wortlaut des Gesetzes selbst Ausdruck geben, den in dieser Zeit gewonnenen Erfahrungen Rechnung tragen und aufgetretene Zweifel beheben.

Durch die in Artikel 4 Nr. 2 enthaltene Ergänzung des § 158 c Abs. 2 VVG sollen Unstimmigkeiten bei der Anwendung dieser Vorschrift auf einige Pflichtversicherungen außerhalb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung beseitigt werden. Nach § 158 c Abs. 2 VVG trifft den Versicherer bei Wegfall des vertraglichen Versicherungsschutzes die Pflicht, dem Geschädigten gegenüber während einer Frist von einem Monat weiterhin einzutreten, wobei diese Monatsfrist mit dem Zeitpunkt zu laufen beginnt, in dem der Versicherer der zuständigen Stelle von dem Wegfall des Versicherungsschutzes Anzeige macht. Diese Vorschrift ist s. Z. anläßlich der Einführung der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung in das Versicherungsvertragsgesetz eingefügt worden; sie ist durch eine gleichzeitig ergangene Vorschrift im Bereich des Straßenverkehrszulassungsrecht ergänzt worden, welche die zuständige Stelle für die Entgegennahme der Anzeige des Versicherers bestimmte und dieser Stelle zugleich den Auftrag zur Außerbetriebsetzung derartiger unversicherter Fahrzeuge erteilte (§§ 29 c, 29 d StVZO). In den darauffolgenden Jahren ist eine Reihe von weiteren Haftpflichtversicherungen mit Zwangscharakter eingeführt worden, auf die § 158 c VVG anzuwenden ist, ohne daß jedoch in jedem Falle eine zur Entgegennahme der Anzeige nach § 158 c Abs. 2 VVG zuständige Stelle bestimmt wurde oder sonst feststellbar ist (vgl. etwa die Haftpflichtversicherung für Jäger auf Grund des Bundesjagdgesetzes, die Haftpflichtversicherung für Wirtschaftsprüfer, vereidigte Buchprüfer, Steuerberater und Steuerbevollmächtigte, die Haftpflichtversicherung der Träger von Krankenpflege- und Hebammenschulen u. v. a.). Ohne das Vorhandensein einer zuständigen Stelle ist die Vorschrift jedoch nicht praktikabel, weil sich dann die Frage erhebt, ob und in welchem Zeitpunkt die Nachhaftung des Versicherers zu laufen beginnt oder abläuft. Um diese Zweifel zu beseitigen, sieht der Entwurf vor, daß § 158 c Abs. 2 nicht gelten soll, wenn eine zur

Entgegennahme der Anzeige zuständige Stelle nicht bestimmt ist. Auch wenn hiernach die Anwendung von § 158 c Abs. 2 VVG entfällt, bleibt jedoch § 158 c Abs. 1 VVG anwendbar, so daß die Geschädigten in den praktisch weitaus bedeutsameren und häufigeren Fällen der bloßen Leistungsfreiheit des Versicherers im Innenverhältnis (z. B. wegen Verletzung einer Obliegenheit durch den Versicherungsnehmer) auch künftig geschützt bleiben.

Durch Artikel 4 Nr. 3 wird § 158 c Abs. 4 VVG, der nach § 3 Nr. 6 PflVG n. F. (Artikel 1) im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bei der unmittelbaren Inanspruchnahme des Versicherers sinngemäß anzuwenden ist, unter Berücksichtigung der Rechtsprechung zu dieser Vorschrift neu gefaßt. Die geltende Fassung der Vorschrift, durch die der an sich leistungsfreie Haftpflichtversicherer nur für den Fall der Leistungspflicht eines anderen Haftpflichtversicherers ausdrücklich von der Eintrittspflicht nach § 158 c Abs. 1 und 2 VVG freigestellt wird, ist von der Rechtsprechung (vgl. BGHZ 20, 371) bereits dahin ausgelegt worden, daß die Eintrittspflicht des Haftpflichtversicherers nach diesen Vorschriften auch dann entfällt, wenn der Geschädigte von einem anderen privaten Schadensversicherer oder von einem Sozialversicherungsträger Ersatz seines Schadens erhält, mit der Folge, daß ein Rückgriff dieser anderen Versicherer gegen den an sich leistungsfreien Haftpflichtversicherer nach § 67 VVG, § 1542 RVO entfällt. Die Rechtsprechung ging hierbei von der Erwägung aus, daß der an sich leistungsfreie Haftpflichtversicherer durch die Vorschrift nicht mehr belastet werden sollte, als es zur Erreichung des Zweckes der Regelung des § 158 c Abs. 1 und 2 erforderlich ist, nämlich den Schutz der Geschädigten (bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung also der Verkehrsopfer) auch in den Fällen aufrechterhalten, in denen der vertragliche Versicherungsschutz ausfällt. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte, die berechtigt erscheinen, sieht die Neufassung von § 158 c Abs. 4 nunmehr ausdrücklich vor, daß die Eintrittspflicht des an sich leistungsfreien Versicherers entfällt, wenn der Geschädigte Ersatz seines Schadens von einem anderen Schadensversicherer oder von einem Sozialversicherungsträger erlangen kann. Daß der Geschädigte gegen diese anderen Versicherer zuvor im Wege der Klage und Zwangsvollstreckung erfolglos vorgegangen sein muß, ist nicht vorgeschrieben. Als andere Schadensversicherer im Sinne dieser Vorschrift werden außer der Haftpflichtversicherern und Kaskoversicherern auch die Krankenversicherer und Unfallversicherer anzusehen sein, soweit sie den Schaden des Geschädigten, insbesondere also Krankheits- oder Heilkosten, ersetzen.

Artikel 4 Nr. 4 sieht die Ergänzung des § 158 c VVG durch einen neuen Absatz 5 vor, der das Verhältnis der Eintrittspflicht des Haftpflichtversicherers nach § 158 c Abs. 1 und 2 zur Ersatzpflicht eines Beamten (§ 839 BGB) oder seines Dienstherrn (Artikel 34 GG) bei Vorliegen einer fahrlässigen Amtspflichtverletzung neu regelt. Nach geltendem Recht ist der Haftpflichtversicherer des Ersatzpflichtigen, der dem Geschädigten gemäß § 158 c VVG Leistungen erbracht hat, nicht in der Lage, bei einem wegen fahrlässiger Amtspflichtverletzung für den Schaden mitverantwortlichen Beamten oder seinem Dienstherrn einen Ausgleich zu suchen, weil der Beamte und sein Dienstherr gemäß § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB bei fahrlässigen Amtspflichtverletzungen nicht haften, wenn der Verletzte auf andere Weise, hier also von dem Haftpflichtversicherer, Ersatz zu erlangen vermag. Dieses Ergebnis erscheint unter Berücksichtigung des Umstandes, daß der Haftpflichtversicherer in diesen Fällen nach dem Versicherungsvertrag überhaupt keine Leistungen zu erbringen hat und lediglich im Interesse des Geschädigten durch Gesetz zu gewissen Leistungen verpflichtet wird, nicht gerechtfertigt. Der neu eingefügte Absatz 5 des § 158 c, der nach § 3 Nr. 6 PflVG n. F. (Artikel 1) auch im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sinngemäß anzuwenden ist, gibt daher dem Haftpflichtversicherer in diesen Fällen die Möglichkeit, nachträglich im Innenverhältnis den auf Grund von § 839 Abs. 1 Satz 1 Ersatzpflichten zum Ausgleich heranzuziehen. Um eine unbillige Verschlechterung der rechtlichen Stellung des Beamten selbst zu vermeiden, soll das jedoch nicht gelten, wenn ein Fall der Staatshaftung nach Artikel 34 GG nicht vorliegt und die Ausgleichspflicht gegenüber dem Haftpflichtversicherer daher ausnahmsweise den Beamten persönlich treffen würde.

Artikel 4 Nr. 5 fügt als § 158 i und § 158 k zwei neue Vorschriften in das Versicherungsvertragsgesetz ein, die grundsätzlich für alle Pflichtversicherungen einschließlich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gelten sollen.

Der neue § 158 i VVG bringt eine wesentliche Verbesserung der rechtlichen Stellung derjenigen Personen, die mit ihrer Haftung als Mitversicherte in eine Pflichtversicherung eingeschlossen sind und nach den allgemeinen Versicherungsbedingungen ihre Rechte aus dem Versicherungsverhältnis selbständig geltend machen können. Die Mitversicherten verlieren nach dem aus §§ 75, 79 VVG zu entnehmenden allgemeinen Grundsatz des Versicherungsvertragsrechts, nach dem auch bei der Versicherung für fremde Rechnung Kenntnis und Verhalten des Versicherungsnehmers für die Leistungspflicht des Versicherers entscheidend sind, ihren Versichertenschutz bereits dann, wenn lediglich von dem Versicherungsnehmer Obliegenheiten verletzt worden sind, der Mitversicherte selbst aber weder mitschuldig an der Verletzung der Obliegenheiten durch den Versicherungsnehmer ist noch diese Verletzung verhindern konnte oder auch nur kannte. Nach geltenden Recht müssen daher die Mitversicherten, wenn der Versicherer in einem solchen Falle wegen des von ihnen zu ersetzenden Schadens gegenüber dem Geschädigten nach § 158 c Abs. 1 VVG (§ 3 Nr. 4 PflVG n. F.) Leistungen erbracht hat, damit rechnen, daß der Versicherer nach § 158 f VVG (§ 3 Nr. 9 PflVG n. F.) gegen sie Rückgriff nimmt. Dieses Ergebnis ist mit dem Zweck einer Pflichtversicherung jedenfalls dann nicht vereinbar, wenn diese Versicherung neben ihrem Hauptzweck, die Geschädigten zu schützen, auch den Zweck verfolgt, die Mitversicherten aus sozialen Gründen von drückenden Haftpflichtverbindlichkeiten freizustellen. Bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist das, wie

§ 2 Abs. 2 PflVG eindeutig erkennen läßt, der Fall. Dies wird auch bei sonstigen Pflichtversicherungen zutreffen, wenn sie so ausgestaltet sind, daß die Mitversicherten ihre Rechte aus dem Versicherungsverhältnis selbständig geltend machen können (vgl. für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung § 10 Abs. 4 AKB). Die neue Vorschrift sieht daher vor, daß bei einer Pflichtversicherung dieser Art der Versicherer einen mit der Verletzung von Obliegenheiten begründeten Regreßanspruch gegen einen Mitversicherten nur geltend machen kann, wenn der Mitversicherte eine ihn selbst treffende Obliegenheit in einer die Leistungsfreiheit des Versicherers herbeiführenden Weise verletzt hat. Die Vorschrift greift somit nicht ein, wenn die Leistungsfreiheit auf § 39 Abs. 2 VVG und damit nicht auf einer Obliegenheitsverletzung beruht, sondern auf einer das gesamte Vertragsverhältnis berührenden Verletzung der Prämienzahlungspflicht. Das von der Vorschrift ausgesprochene Rückgriffsverbot ändert schließlich auch nichts daran, daß der Versicherer im Fall einer Obliegenheitsverletzung des Versicherungsnehmers schlechthin, d. h. auch dem Mitversicherten gegenüber, leistungsfrei im Sinne von § 158 c Abs. 1 VVG (§ 3 Nr. 4 PflVG n. F.) bleibt und daher in den in § 158 c Abs. 4 genannten Fällen auch wegen der Haftung eines Mitversicherten keine Leistungen an zurückgreifende Schadensversicherer oder Sozialversicherungsträger zu erbringen braucht.

Der neue § 158 k VVG stellt für alle zur Erfüllung einer gesetzlichen Versicherungspflicht abgeschlossenen Haftpflichtversicherungen klar, daß das Versicherungsverhältnis in seiner Gesamtheit den Vorschriften über die Pflichtversicherung unterliegt, und nicht nur mit dem Teil, der den gesetzlichen Mindestanforderungen entspricht. Damit wird diese bisher nicht ganz unstreitige Frage in dem Sinne geklärt, der den Interessen der Geschädigten am besten gerecht wird und eine unerwünschte Aufspaltung des Versicherungsverhältnisses vermeidet. Aus der Vorschrift folgt insbesondere, daß bei Vorliegen einer über die festgesetzten Mindestversicherungssummen hinausgehenden Versicherung auch dieser überschießende Teil der Deckung den Vorschriften der §§ 158 b ff. VVG (§ 3 PflVG n. F.) unterliegt und, wie das bisher schon überwiegend angenommen wurde, im Falle einer Veräußerung der versicherten Sache in vollem Umfange auf den Erwerber übergeht (§ 158 h VVG); die in § 158 c Abs. 3 (§ 3 Nr. 6 PflVG n. F.) vorgesehene Begrenzung der Eintrittspflicht des an sich leistungsfreien Versicherers auf die festgesetzten Mindestversicherungssummen bleibt allerdings unberührt. In gleicher Weise sind aber auch alle anderen Fälle zu behandeln, in denen die durch die Versicherung gewährte Deckung über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgeht, wie das im geltenden Recht etwa durch die Einbeziehung weiterer Mitversicherter in den Versicherungsschutz (vgl. § 10 Abs. 2 AKB) und durch die Erweiterung des örtlichen Geltungsbereichs des Versicherungsschutzes (vgl. § 2 Abs. 1 AKB) der Fall ist.

Durch die Einfügung der beiden neuen Vorschriften in das Versicherungsvertragsgesetz ist die in Artikel 4 Nr. 1 vorgesehene redaktionelle Anpassung des Wortlauts von § 158 b VVG erforderlich geworden.

Zu Artikel 5

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 6

Artikel 6 bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes. Zu beachten ist, daß nach Artikel 1 Abs. 1 des Übereinkommens die zur Durchführung des Übereinkommens in dem jeweiligen Vertragsstaat erforderlichen Gesetzesänderungen spätestens sechs Monate nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens für diesen Vertragsstaat (vgl. Artikel 15 des Übereinkommens) in Kraft treten müssen. Es wird daher dafür Sorge getragen werden müssen, daß der vorliegende Gesetzentwurf und der zugleich vorgelegte Entwurf eines Zustimmungsgesetzes zu dem Übereinkommen von den gesetzgebenden Körperschaften zusammen behandelt werden.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zu Artikel 1 § 2 Abs. 1 Nr. 6**

   Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens die Frage zu prüfen, ob nicht auch die Halter der in Artikel 1 § 2 Abs. 1 Nr. 6 Buchstaben a und b aufgeführten Fahrzeuge der Versicherungspflicht unterworfen werden sollen und wie die Einhaltung dieser Versicherungspflicht wirksam sichergestellt werden kann.

   Begründung

   Die technische Entwicklung hat dazu geführt, daß ganz langsame Spezialfahrzeuge (Nr. 6 Buchstabe a) und Arbeitsmaschinen (Nr. 6 Buchstabe b) in beträchtlicher Größe benutzt werden. Sie fügen sich wegen ihrer Breite und Langsamkeit in den dichten und schnellfließenden übrigen Kraftfahrverkehr schlecht ein und bilden deshalb Verkehrshindernisse. Die von diesen Fahrzeugen ausgehenden erheblichen Gefahren legen es nahe, auch ihre Halter der Versicherungspflicht zu unterwerfen.

2. **In Artikel 1 § 4 Abs. 1 Satz 5**

   sind

   a) die Worte „ohne Zustimmung des Bundesrates" durch die Worte „mit Zustimmung des Bundesrates" zu ersetzen,

      Begründung

      Die Sicherstellung der Einheitlichkeit der Allgemeinen Versicherungsbedingungen gilt auch in den Fällen, in denen eine Versicherungsgesellschaft nur im Bereich eines Landes Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung betreibt. Mit Rücksicht darauf, daß diese Versicherer der Landesaufsicht unterstehen, muß die Möglichkeit eröffnet sein, daß das die Aufsicht ausübende Land Einfluß auf die Gestaltung der Versicherungsbedingungen gemäß Artikel 80 Abs. 2 GG nehmen kann.

   b) die Worte „im Inland" zu streichen.

      Begründung

      Klarstellung.

3. **Artikel 1 § 4 Abs. 1 Satz 6**

   ist zu streichen.

   Begründung

   Solche Anhörungspflichten sollten nicht im Gesetz festgelegt werden.

   Hinzu kommt, daß dieser Satz durch den Änderungsvorschlag zu Satz 5 (vgl. Nr. 2 Buchstabe a oben) überflüssig geworden ist. Die zuständigen Wirtschaftsverbände sind ohnehin gemäß der einschlägigen Vorschrift der GGO II zu hören.

4. **Zu Artikel 1 § 4 Abs. 2**

   Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob die in der Anlage zu Artikel 1 § 4 Abs. 2 aufgeführte Mindestversicherungssumme für Personenschäden bei Omnibussen nicht erhöht werden muß.

   Begründung

   Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, daß bei schweren Omnibusunfällen die vorgesehene Mindestversicherungssumme nicht immer ausreichend ist.

5. **In Artikel 1 § 4 Abs. 2 Satz 2 und gegebenenfalls in § 13 Abs. 1 sowie**

   in Artikel 3 Nr. 7 (§ 8 a Abs. 1)

   sind jeweils die Worte „ohne Zustimmung" durch die Worte „mit Zustimmung" zu ersetzen.

   In Artikel 3 Nr. 7 (§ 8 a Abs. 1) sind die Worte „nach Anhörung der obersten Landesbehörden" zu streichen.

   Begründung

   Gründe, von der Zustimmung des Bundesrates abzusehen, bestehen nicht. In diesen Fällen werden die Interessen der Länder besonders berührt.

6. **In Artikel 1 § 5 Abs. 1**

   ist nach dem Wort „Versicherungsunternehmen" einzufügen:

   „oder im Rahmen ihrer Satzung bei dem Allgemeinen kommunalen Haftpflichtschaden-Ausgleich, der Haftpflichtgemeinschaft deutscher Straßen- und Kleinbahnen in Essen, dem Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe in Dortmund und dem Versicherungsverband deutscher Eisenbahnen und Kleinbahnen in Frankfurt (Main)".

   Begründung

   Aufrechterhaltung des bisherigen Rechtszustandes (§ 6 der Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 6. April 1940 — RGBl. I S. 617).

7. **Artikel 1 § 6 Abs. 2 Satz 1**

ist wie folgt zu fassen:

„Ist die Tat vorsätzlich begangen worden, so kann das Fahrzeug eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört."

Begründung

Es erscheint nicht gerechtfertigt, die Einziehung des Fahrzeugs auch in den Fällen vorzusehen, in denen die Straftat des § 6 Abs. 1 nur fahrlässig begangen worden ist.

8. **In Artikel 1 § 7**

sind nach dem Wort „Rechtsverordnung" die Worte „mit Zustimmung des Bundesrates" einzufügen.

Begründung

Diese Klarstellung entspricht der seitherigen Praxis.

9. **Zu Artikel 1 § 7 Nr. 4**

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens die Frage zu prüfen, ob die Ermächtigung in Artikel 1 § 7 Nr. 4 nicht näher konkretisiert werden muß.

10. **In Artikel 1 § 12 Abs. 1 Nr. 2**

sind die Worte „nach diesem Gesetz" zu streichen.

Begründung

Es sollen auch die Fälle erfaßt werden, in denen das betreffende Fahrzeug dem Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (BGBl. I S. 667) unterliegt.

11. **Zu Artikel 1 § 13**

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die in Artikel 1 § 13 für die Errichtung des Entschädigungsfonds vorgesehene Regelung unpraktikabel und rechtlich bedenklich ist. Die vorgesehene Ermächtigung für den Bundesminister der Justiz ist nicht ausreichend konkretisiert (Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 GG). Auch ist die Frage der rechtlichen Qualität der in § 13 Abs. 1 Nr. 2 vorgesehenen Leistungen nicht klar. Der Bundesrat ist deshalb der Auffassung, daß im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens im Gesetz selbst die Rechtspersönlichkeit bestimmt werden müßte, der die Aufgaben des Entschädigungsfonds übertragen werden.

12. **Zu Artikel 1 § 13 Abs. 1**

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Gang des Gesetzgebungsverfahrens dafür Sorge zu tragen, das in § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a die Worte „einschließlich der" durch die Worte „und die " ersetzt und in Nr. 5 Buchstabe b die Worte „oder seinem Vertreter" gestrichen werden.

13. **Artikel 5 Satz 2**

ist wie folgt zu fassen:

„Rechtsverordnungen, die auf Grund des Pflichtversicherungsgesetzes oder des Gesetzes über den Versicherungsvertrag erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes."

Begründung

Notwendige Ergänzung.

Anlage 3

Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Zu Nr. 1 (Artikel 1 § 2 Abs. 1 Nr. 6)

Eine Ausdehnung der Versicherungspflicht auf die Halter der langsam fahrenden Fahrzeuge, die nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 Buchstaben a und b in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht von der Versicherungspflicht ausgenommen sind, erscheint sachlich nicht erforderlich und wäre auch praktisch kaum durchsetzbar. Die Ausnahmeregelung für diese Fahrzeuge besteht bereits seit der Einführung der Pflichtversicherung im Jahre 1940, ohne daß sich hieraus bisher Gefahren für die Geschädigten oder sonstige Mißstände ergeben haben. Die von diesen Fahrzeugen verursachten Schäden werden in der Mehrzahl der Fälle bereits durch eine Betriebshaftpflichtversicherung gedeckt. Daß diese Fahrzeuge den übrigen Straßenverkehr durch ihre Langsamkeit und zum Teil auch durch ihre Größe behindern und gefährden können, kann eine Erstreckung der Pflichtversicherung auf sie nicht begründen. Eine gesetzliche Pflichtversicherung für den Betrieb von Kraftfahrzeugen ist nur dann gerechtfertigt, wenn damit einer besonderen Gefahr für die Allgemeinheit Rechnung getragen werden soll, wie sie von dem Kraftfahrzeug mit Rücksicht auf seine hohe Geschwindigkeit und die Schwere der Schäden, die bei seinem Betrieb entstehen können, in aller Regel ausgeht. An einem hinreichenden Anlaß für eine Pflichtversicherung wird es dagegen fehlen, wenn nur die aus der Teilnahme am Straßenverkehr allein folgenden allgemeinen Gefahren in Betracht kommen, wie sie etwa auch von Pferdefuhrwerken, Handwagen, Radfahrern oder Fußgängern ausgehen.

Die Einführung einer Versicherungspflicht ist schließlich nur sinnvoll, wenn ihre Einhaltung wirksam überwacht werden kann. Eine wirksame Überwachung wäre aber bei den hier in Frage stehenden Fahrzeugen nur möglich, wenn man für sie die Zulassungspflicht oder jedenfalls die Pflicht zur Führung eines amtlichen Kennzeichens einführen würde; hiervon wird jedoch aus verkehrstechnischen, verwaltungsmäßigen und finanziellen Gründen abgesehen werden müssen.

Zu Nr. 2 (Artikel 1 § 4 Abs. 1 Satz 5)

a) Nach Auffassung der Bundesregierung sollte davon abgesehen werden, die auf Grund dieser Vorschrift ergehenden Rechtsverordnungen an die Zustimmung des Bundesrates zu binden. Sämtliche privaten Versicherungsunternehmen, welche die Kraftfahrzeugversicherung betreiben, stehen heute unter der Aufsicht des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen, also der Bundesaufsicht. Lediglich einige öffentliche Versicherungsanstalten mit verhältnismäßig unbedeutendem Geschäftsanteil unterliegen der Aufsicht von Landesbehörden. Ein besonderes Interesse der Länder an der Mitwirkung beim Erlaß einer solchen Rechtsverordnung ist nicht zu erkennen.

b) Der Streichung der Worte „im Inland" wird zugestimmt.

Zu Nr. 3 (Artikel 1 § 4 Abs. 1 Satz 6)

Gegen die Streichung dieses Satzes werden Bedenken nicht erhoben.

Zu Nr. 4 (Artikel 1 § 4 Abs. 2)

Durch die Mindestversicherungssummen soll gewährleistet werden, daß die Versicherung im Regelfalle ausreicht, um die von dem Fahrzeug verursachten Schäden zu decken. Die Mindestversicherungssummen können, wenn eine ungerechtfertigte Belastung der Masse der Kraftfahrzeughalter vermieden werden soll, nicht so hoch festgesetzt werden, daß sie für alle denkbaren Fälle ausreichen und auch außergewöhnlich hohe Schäden decken, wie sie nur in seltenen Fällen auftreten. Die Bundesregierung wird jedoch prüfen, ob eine begrenzte Erhöhung der Mindestversicherungssummen für Personenschäden bei größeren Omnibussen ohne eine fühlbare Erhöhung der Kosten für die Versicherungsnehmer möglich ist.

Zu Nr. 5

(Artikel 1 § 4 Abs. 2 Satz 2)

Daß durch die Rechtsverordnungen, die nach dieser Vorschrift ergehen können, Interessen der Länder besonders berührt werden, ist nicht ersichtlich. Es sollte daher dabei bleiben, daß die Rechtsverordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates ergehen.

(Artikel 3 Nr. 7 § 8 a Abs. 1)

Durch eine Rechtsverordnung, die ausländische Kraftfahrer von der Pflicht zur Vorlage einer Versicherungsbescheinigung befreit, werden die Interessen der Länder nicht besonders berührt. Es sollte daher bei der in § 8 a vorgesehenen Regelung der Zustimmungsfrage verbleiben, die auch im geltenden § 6 Abs. 1 Satz 2 (Ende) StVG enthalten ist und sich dort bereits seit 12 Jahren bewährt hat.

Zu Nr. 6 (Artikel 1 § 5 Abs. 1)

Dem Vorschlag des Bundesrates, auch künftig zuzulassen, daß Versicherungen nach diesem Gesetz

außer bei den zugelassenen Versicherungsunternehmen auch bei den sogenannten kommunalen Haftpflichtschaden-Ausgleichen abgeschlossen werden können, wird nicht entsprochen werden können, weil die völkerrechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik dem entgegenstehen. Nach Artikel 10 Abs. 2 des Europäischen Übereinkommens über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge und Artikel 2 Abs. 2 des Anhangs I zu dem Übereinkommen muß die vorgeschriebene Versicherung bei einem von der Regierung zu diesem Zweck zugelassenen Versicherer abgeschlossen werden und die Tätigkeit des Versicherers der Aufsicht unterliegen. Durch § 1 Abs. 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 28. Februar 1955 (BGBl. I S. 85) sind jedoch die Haftpflichtschaden-Ausgleiche von der Versicherungsaufsicht und dem Erfordernis einer Erlaubnis zum Geschäftsbetrieb ausdrücklich freigestellt worden, so daß sie die für ein Versicherungsunternehmen in dem Übereinkommen aufgestellten Voraussetzungen nicht erfüllen. Um den genannten Haftpflichtschaden-Ausgleichen dennoch die Möglichkeit zu geben, ihre bisherige Tätigkeit im wesentlichen fortzusetzen, befreit der Gesetzentwurf in Artikel 1 § 2 Nr. 5 die diesen Einrichtungen angeschlossenen Fahrzeughalter von der Versicherungspflicht, soweit eine solche Befreiung nach dem Vorbehalt Nr. 1 des Anhangs II zu dem Übereinkommen ausgesprochen werden kann.

Zu Nr. 7 (Artikel 1 § 6 Abs. 2 Satz 1)

Dem Vorschlag des Bundesrates, die Einziehung des Fahrzeugs auf die Fälle der vorsätzlichen Begehung der Tat zu beschränken, stimmt die Bundesregierung zu. Die gleiche Einschränkung sollte dann auch bei der Einziehungsvorschrift des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes (Artikel 3 Nr. 9) vorgenommen werden, die in dem neuen Absatz 3 Satz 1 folgende Fassung erhalten könnte:

„Ist in den Fällen des Absatzes 1 die Tat vorsätzlich begangen worden, so kann das Fahrzeug eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört."

Zu Nr. 8 (Artikel 1 § 7)

Gegen die Einfügung der Worte „mit Zustimmung des Bundesrates" bestehen keine Bedenken.

Zu Nr. 9 (Artikel 1 § 7 Nr. 4)

Die Ermächtigung soll dem Bundesminister für Verkehr die Möglichkeit geben, verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verhinderung des Gebrauchs unversicherter Fahrzeuge zu treffen, wie sie im geltenden Recht in § 29 d StVZO vorgesehen sind (Einziehung des Kraftfahrzeugscheins, Entstempelung der amtlichen Kennzeichen). Weitergehende Maßnahmen, insbesondere die Beschlagnahme oder eine sonstige Wegnahme des Fahrzeugs sind nicht beabsichtigt. Eine nähere Konkretisierung der Vorschrift könnte folgende Fassung erreicht werden:

„4. Maßnahmen der Verkehrsbehörden, durch welche der Gebrauch nicht oder nicht ausreichend versicherter Fahrzeuge im Straßenverkehr verhindert werden soll."

Zu Nr. 10 (Artikel 1 § 12 Abs. 1 Nr. 2)

Gegen eine Ausdehnung der Eintrittspflicht des Entschädigungsfonds auf Schadensfälle, die nicht von inländischen Fahrzeugen verursacht wurden, erhebt die Bundesregierung keine Bedenken. Um klarzustellen, daß es sich um eine Haftpflichtversicherung handeln muß, die auf Grund eines Gesetzes erforderlich ist, wird jedoch vorgeschlagen, die Worte „wenn die nach diesem Gesetz erforderliche Haftpflichtversicherung" zu ersetzen durch die Worte „wenn die auf Grund eines Gesetzes erforderliche Haftpflichtversicherung".

Zu Nr. 11 (Artikel 1 § 13)

Nach Auffassung der Bundesregierung ist die Vorschrift rechtlich unbedenklich und auch praktikabel.

Mit der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben können auch Einrichtungen in privatrechtlicher Rechtsform betraut werden, wenn diese zur Erfüllung solcher Aufgaben in der Lage und bereit sind. Beispiele hierfür sind etwa die Technischen Überwachungsvereine, die Überwachungsaufgaben im Bereich des Straßenverkehrsrechts wahrnehmen, oder die Kreditinstitute, denen Aufgaben der Finanzverwaltung im Bereich des Lastenausgleichs übertragen worden sind. Es besteht auch kein rechtliches Hindernis, durch Rechtsnorm dem betroffenen Personenkreis eine Verpflichtung zur Leistung von öffentlichen Beiträgen an derartige Einrichtungen aufzuerlegen oder bestimmte Einrichtungen privater Rechtsform wegen ihrer besonderen Aufgabe oder Tätigkeit einer staatlichen Aufsicht zu unterstellen. Schließlich ist es rechtlich möglich, die hier erwähnten Rechtsnormen statt durch formelles Gesetz auch im Wege einer Rechtsverordnung zu schaffen, sofern die zugrunde liegende Ermächtigung den verfassungsmäßigen Anforderungen entspricht. Diese Voraussetzung ist hier erfüllt, weil Inhalt, Zweck und Ausmaß der Ermächtigung hinreichend genau bestimmt sind, wenn man den erkennbaren Sinn und Zweck der Vorschriften mitberücksichtigt. Entspricht die Ermächtigung den Anforderungen des Grundgesetzes, dann kann sie aber nicht allein deswegen beanstandet werden, weil sie zur Erreichung des Zieles mehrere Wege offenläßt.

Wie bereits in der Begründung zu dem Entwurf dargelegt ist, strebt die Bundesregierung in erster Linie an, die Aufgaben des Entschädigungsfonds nach Artikel 1 § 12 der bereits bestehenden Einrichtung zuzuweisen, die als rechtsfähiger Verein von der Versicherungswirtschaft auf freiwilliger Grundlage geschaffen worden ist. Durch dieses Verfahren würde erreicht, daß die gesetzlichen Aufgaben des Entschädigungsfonds schon sehr bald von einer bereits voll funktionsfähigen Einrichtung übernommen werden könnten, die sie in rationeller Weise mit geringstem Verwaltungsaufwand erfüllen würde. Wenn

sichergestellt werden soll, daß den Ersatzberechtigten ohne erneute Anrufung des Gesetzgebers jederzeit ein funktionsfähiger Entschädigungsfonds zur Verfügung steht, muß die Vorschrift aber für den Fall vorsorgen, daß eine bereits bestehende Einrichtung mit dieser Aufgabe nicht betraut werden kann oder daß sie später wegfällt. Artikel 1 § 13 sieht für diesen Fall die Möglichkeit vor, auf der Grundlage einer Rechtsverordnung eine neue juristische Person als Entschädigungsfonds ins Leben zu rufen, wobei die Rechtsverordnungsermächtigung allerdings aus verfassungsrechtlichen Gründen dahin eingeschränkt werden mußte, daß nur Einrichtungen in einer Rechtsform des privaten Rechts in Betracht kommen. Auch dieses Verfahren wäre praktisch durchführbar. Die Bundesregierung ist jedoch bereit, während des weiteren Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob dieser Teil der Ermächtigung, wenn das für zweckmäßig gehalten wird, dadurch ersetzt werden könnte, daß im Gesetz selbst eine als Entschädigungsfonds zur Verfügung stehende Einrichtung geschaffen wird.

Zu Nr. 12 (Artikel 1 § 13 Abs. 1)

Dem Vorschlag des Bundesrates, für die nach dieser Vorschrift ergehenden Rechtsverordnungen die Zustimmung des Bundesrates vorzusehen, kann nur insoweit zugestimmt werden, als es sich um Rechtsverordnungen nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 handelt, durch die über die Pflicht der Versicherungsunternehmen und der befreiten Fahrzeughalter (einschließlich der Länder und Gemeinden) zur Leistung von Beiträgen zu den Kosten des Entschädigungsfonds entschieden wird. Im übrigen ist ein besonderes Interesse der Länder an einer Mitwirkung bei Erlaß dieser Verordnungen nicht zu erkennen.

Mit der Ersetzung der Worte „einschließlich der" durch die Worte „und die" in § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a und der Streichung der Worte „oder seinem Vertreter" in § 13 Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe b ist die Bundesregierung einverstanden.

Zu Artikel 3 Nr. 7 (§ 8 a Abs. 1)

wird auf die Stellungnahme zu **Nr. 5** Bezug genommen.

Zu Artikel 3 Nr. 9 (§ 9 Abs. 3 Satz 1)

wird auf die Stellungnahme zu **Nr. 7** (Artikel 1 § 6 Abs. 2 Satz 1) Bezug genommen.

Zu Nr. 13 (Artikel 5 Satz 2)

Dem Vorschlag zur Änderung der Berlin-Klausel wird zugestimmt.