Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/677

06. 08. 87

Sachgebiet 925

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes

A. Zielsetzung

Die Zweite Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vom 30. Dezember 1983 soll in das deutsche Recht umgesetzt werden. Gleichzeitig sollen die Voraussetzungen für eine Verwaltungsvereinfachung bei einem Wechsel des Halters von Kraftfahrzeugen geschaffen werden.

B. Lösung

Änderung der Bestimmungen des Pflichtversicherungsgesetzes über die direkte Inanspruchnahme des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherers und über seine Haftung nach Eintritt eines Umstandes, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat.

C. Alternativen

a) Zur Umsetzung der EG-Richtlinie: keine

b) Zur Nachhaftung des Versicherers bei Halterwechsel: Verzicht auf die Änderung

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
121 (131) — 400 10 — Ha 4/87

Bonn, den 6. August 1987

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 578. Sitzung am 26. Juni 1987 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

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

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister der Finanzen

Dr. Stoltenberg

Anlage 1

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 7 des Gesetzes vom 29. März 1983 (BGBl. I S. 377), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Nr. 5 wird
   a) in Satz 1 nach „kann" eingefügt:
      „vorbehaltlich des Satzes 4" und
   b) folgender Satz 4 angefügt:
      „Ein in den Sätzen 1 und 2 bezeichneter Umstand kann dem Anspruch des Dritten auch dann entgegengehalten werden, wenn vor dem Zeitpunkt des Schadensereignisses der hierfür zuständigen Stelle die Bestätigung einer entsprechend § 1 für das Fahrzeug abgeschlossenen neuen Versicherung zugegangen ist."
2. § 3 Nr. 6 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:
   „In den Fällen der Nummern 4 und 5 gilt § 158c Abs. 3 bis 5 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag sinngemäß; soweit jedoch die Leistungsfreiheit des Versicherers in dem Fall der Nummer 4 darauf beruht, daß das Fahrzeug den Bau- und Betriebsvorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung nicht entsprach oder von einem unberechtigten Fahrer oder von einem Fahrer ohne die vorgeschriebene Fahrerlaubnis geführt wurde, kann der Versicherer den Dritten nicht auf die Möglichkeit verweisen, Ersatz seines Schadens von einem anderen Schadensversicherer oder von einem Sozialversicherungsträger zu erlangen."

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1988 in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Die Zweite Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (84/5/EWG) ist am 30. Dezember 1983 verabschiedet worden (Amtsblatt der EG 1984 Nr. L 8 S. 17). Die Richtlinie beruht auf Artikel 100 des EWG-Vertrags. Sie bezweckt die Angleichung insbesondere des Mindestinhalts und -umfangs der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in den Mitgliedstaaten sowie die Schaffung von nationalen Entschädigungsfonds, die für Fälle der Unfallverursachung durch unversicherte oder nicht ermittelte Fahrzeuge bereitstehen müssen.

   Die gesetzgebenden Körperschaften haben zu dem Vorschlag der EG-Kommission vom 23. September 1980 (vgl. BT-Drucksache 9/37, BR-Drucksache 518/80) Stellung genommen. Ihre Anregungen (BR-Drucksache 518/80 — Beschluß — und Protokoll der 22. Sitzung des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages vom 28. Oktober 1981) konnten in den Verhandlungen im Rat im wesentlichen durchgesetzt werden.

   In der Bundesrepublik Deutschland ist die Dekkung von Haftpflichtansprüchen der Verkehrsopfer gegen die Halter von Kraftfahrzeugen durch Pflichtversicherung umfassend gewährleistet. Das Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213) genügt weitestgehend den Anforderungen, welche die Richtlinie an die Gesetzgebung der Mitgliedstaaten richtet.

   Nach der an die Mitgliedstaaten gerichteten Richtlinie, der das nationale Recht bis zum 31. Dezember 1987 anzupassen ist, wird es dem deutschen Gesetzgeber nicht mehr erlaubt sein, in bestimmten Fällen, in denen der Haftpflichtversicherer des Schädigers nach seinem Vertrag mit dem Versicherungsnehmer an sich leistungsfrei ist, einen gleichwohl in Betracht kommenden Direktanspruch des Unfallopfers auszuschließen. Die erforderliche Anpassung des Pflichtversicherungsgesetzes ist in Artikel 1 Nr. 2 vorgesehen.

2. In Artikel 1 Nr. 1 wird eine Änderung im Bereich der sogenannten Nachhaftung des Versicherers (§ 3 Nr. 5 des Pflichtversicherungsgesetzes) vorgeschlagen. Sie steht nicht in einem inhaltlichen Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie, empfiehlt sich aber bei dieser Gelegenheit. Die Änderung dient der Ersparung von Verwaltungsaufwand bei Versicherern und Zulassungsstellen, ohne die materielle Absicherung der Unfallopfer zu gefährden.

3. Für die Haushalte des Bundes, der Länder und der Gemeinden bringt das vorgeschlagene Gesetz keine Kosten mit sich. Die durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzentwurfs bewirkte Verwaltungsvereinfachung bei den Zulassungsstellen dürfte gewisse Einsparungen bei den Gemeinden zur Folge haben.

   Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, und die Gesamtbelastung der Bevölkerung mit Versicherungsprämien sind nicht zu erwarten. Einer etwaigen Mehrbelastung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer durch den Ausschluß des Subsidiaritätseinwandes nach Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs steht — neben einer Entlastung der Sozialversicherungsträger — eine entsprechende Entlastung der anderen Schadensversicherer gegenüber, die sich aber nur versicherungsintern auswirken wird. Auswirkungen auf einzelne Versicherungsprämien sind vom Umfang der Änderung her nicht zu erwarten.

   Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten.

   Das Gesetz bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates.

II. Zu den Bestimmungen im einzelnen

Zu Artikel 1 Nr. 1

Nach § 3 Nr. 5 des Pflichtversicherungsgesetzes kann der Haftpflichtversicherer dem Direktanspruch des Geschädigten einen Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, nur entgegenhalten, wenn das Schadensereignis später als einen Monat nach dem Zeitpunkt eintritt, in dem der Versicherer den Umstand der Zulassungsstelle angezeigt hat (Satz 1). Entsprechendes gilt für die Beendigung durch Zeitablauf (Satz 2). Der Versicherer muß also zur Beendigung seiner „Nachhaftung" der Zulassungsstelle eine schriftliche Mitteilung machen, deren Eingang die Zulassungsstelle ihm wiederum schriftlich bestätigen muß (siehe § 29c StVZO). Dieser Aufwand erscheint unangemessen, wenn, insbesondere in den alljährlich millionenfachen Fällen des Halterwechsels, für das Fahrzeug ein neuer Versicherungsvertrag geschlossen und dieser der Zulassungsstelle gemäß § 29a StVZO durch Vorlage eines Versicherungsnachweises bekanntwird. Der Entwurf sieht daher vor, daß dem § 3 Nr. 5 des Pflichtversicherungsgesetzes ein Satz 4 angefügt wird, nach dem die „Nachhaftung" auch dann enden soll, wenn vor dem Zeitpunkt des Schadensereignisses der Zulassungsstelle die Bestätigung einer neuen Versicherung zugegangen ist. Der Nachweis eines neuen Versicherungsvertrages allein führt jedoch nicht zur Beendigung des früheren Versicherungsvertrages. Durch Bezugnahme in Satz 4 auf Sätze 1 und 2 ist daher klargestellt, daß eine „Nachhaftung" nur entfallen kann, wenn der bisherige Ver-

sicherungsvertrag gekündigt, aufgehoben, durch Zeitablauf beendet oder durch andere Umstände unwirksam geworden ist. Die Neuregelung gewährleistet nicht nur, daß einem Geschädigten bei Wegfall des bisherigen Versicherers ein neuer Versicherer tatsächlich zur Verfügung steht, da das Bestehen eines neuen Versicherungsvertrages nachgewiesen werden muß. Es ist außerdem gewährleistet, daß die Zulassungsstelle einem Geschädigten den eintrittspflichtigen Versicherer auch benennen kann. Die Änderung des § 3 Nr. 5 des Pflichtversicherungsgesetzes ist durch eine entsprechende Änderung des § 29 c StVZO zu ergänzen.

Die Änderung des Satzes 1 ist eine Folge der Anfügung des Satzes 4.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Artikel 2 Abs. 1 der Richtlinie 84/5/EWG verbietet den Mitgliedstaaten, Regelungen aufrechtzuerhalten, die dem Versicherer gegenüber einem Anspruch des Geschädigten den Einwand erlauben, das Fahrzeug sei genutzt oder geführt worden durch

- eine hierzu weder ausdrücklich noch stillschweigend ermächtigte Person,
- eine Person, die keine Fahrerlaubnis für das betreffende Fahrzeug besaß, oder
- eine Person, die den gesetzlichen Verpflichtungen in bezug auf Zustand und Sicherheit des Fahrzeugs nicht nachgekommen ist (Unterabsatz 1).

Die Mitgliedstaaten sind jedoch frei, diese Einwendungen gelten zu lassen, soweit, bei Unfällen in ihrem Hoheitsgebiet, der Geschädigte Ersatz von einem Sozialversicherungsträger erlangen kann (Unterabsatz 3).

Nach § 3 des Pflichtversicherungsgesetzes schließen die oben genannten drei Sondertatbestände den Direktanspruch des Geschädigten zwar nicht ohne weiteres aus; nach § 3 Nr. 4 und Nr. 5 Satz 1 des Pflichtversicherungsgesetzes in Verbindung mit § 158 c Abs. 4 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag (VVG) kann der Versicherer jedoch, soweit er dem ersatzpflichtigen Versicherungsnehmer gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung frei ist, dem Geschädigten entgegenhalten, dieser könne Ersatz von einem anderen Schadensversicherer oder einem Sozialversicherungsträger erlangen. Diese Subsidiaritätsregel für das „kranke" Versicherungsverhältnis muß entsprechend den oben genannten Bestimmungen der Richtlinie gesetzlich eingeschränkt werden. Nach der Neuregelung kann der Versicherer in den in Artikel 2 Abs. 1, 1. Unterabsatz der Richtlinie erwähnten drei Fällen gegenüber einem Anspruch des geschädigten Dritten nicht mehr das Bestehen anderweitigen Versicherungsschutzes im Sinne von § 158 c Abs. 4 VVG einwenden.

Von der Möglichkeit, die Versagung des Subsidiaritätseinwandes nicht auf Ansprüche gegen Sozialversicherungsträger aus Unfällen im Inland zu erstrekken, soll nicht Gebrauch gemacht werden. Eine Differenzierung der gesetzlichen Regelung nach dem Schadensort (Inland oder Ausland) würde eine schwer verständliche Rechtszersplitterung bewirken. Die hier vorgeschlagene Regelung erscheint daher im Interesse der Rechtsvereinheitlichung und der Klarheit des Gesetzes geboten.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Die Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes sollen alle zur gleichen Zeit in Kraft treten, und zwar am 1. Januar 1988. Dieser Tag liegt vor dem 31. Dezember 1988, den Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie als Endzeitpunkt für das Wirksamwerden der Anpassung festgelegt hat.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b (§ 3 Nr. 5 Satz 4)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob in Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b in § 3 Nr. 5 Satz 4

a) der Punkt durch ein Semikolon zu ersetzen

und

b) folgender Halbsatz anzufügen ist:

„dies gilt auch, wenn die hierfür zuständige Stelle das Fahrzeug vorübergehend stillgelegt oder endgültig aus dem Verkehr gezogen hat."

Begründung

Die Ergänzung bezweckt die Einsparung von nicht unerheblichem Verwaltungsaufwand, weil auch in den dort genannten Fällen die Anzeige gemäß § 29c der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entbehrlich ist. Die Stellung des Verkehrsopfers ist hiergegen abzuwägen.

Der mit der Anzeige verfolgte Zweck, daß die Zulassungsstelle das Fahrzeug sofort aus dem Verkehr zieht, ist bereits verwirklicht.

Wird das Fahrzeug wieder zum Verkehr zugelassen, so ist eine neue Versicherungsbestätigung vorzulegen. Dies wird durch eine Änderung der StVZO sichergestellt und entspricht im übrigen bereits heute weitestgehend der Praxis.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung wird der Bitte des Bundesrates entsprechen und die von ihm aufgeworfene Frage im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333