

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 im Hinblick auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht**

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

Die Richtlinie (EU) 2021/2118 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2021 zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 430 vom 2.12.2021, S. 1) ist überwiegend bis zum 23. Dezember 2023 in deutsches Recht umzusetzen. Bereits zum 23. Juni 2023 ist eine Verhandlungsstelle für ein Regressabkommen von Insolvenzfonds zu benennen, deren Benennung im Rahmen eines gesonderten Gesetzes vorab erfolgt.

Der Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11), die durch die Richtlinie (EU) 2021/2118 (ABl. L 430 vom 2.12.2021, S. 1) geändert worden ist, (im Weiteren: KH-Richtlinie n. F.) wurde durch die erstmaligen Definitionen der Begriffe Fahrzeug und dessen Verwendung einerseits eingeschränkt, andererseits erweitert. Zudem sind in der KH-Richtlinie n. F. für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union optionale Ausnahmen von der Versicherungspflicht für bestimmte Fälle vorgesehen, in denen das Fahrzeug nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt. Während der Motorsport bisher nicht in den Anwendungsbereich der KH-Richtlinie fiel, wird in der KH-Richtlinie n. F. erstmals geregelt, unter welchen Voraussetzungen Motorsportveranstaltungen nicht unter die Richtlinie fallen. Verlangt wird dazu insbesondere eine alternative Versicherung. Ein Schwerpunkt der KH-Richtlinie n. F. liegt in der Harmonisierung der Entschädigung von Verkehrsopfern im Fall der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers. Die KH-Richtlinie n. F. sieht zudem eine Vereinheitlichung des Formulars für Bescheinigungen über den Schadenverlauf vor, die ergänzt wird durch Diskriminierungsverbote sowie eine Pflicht der Versicherungsunternehmen, eine Übersicht über ihre allgemeine Politik zur Berücksichtigung von Schadensfreiheitsbescheinigungen bei der Prämienberechnung zu veröffentlichen. Zudem werden mit der KH-Richtlinie n. F. die Mindestversicherungssummen erhöht.

Im Zuge der erforderlichen Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie (EU) 2021/2118 sind das Pflichtversicherungsgesetz und das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger anzupassen.

## B. Lösung

Die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 soll im Wege einer 1:1-Umsetzung erfolgen, soweit nicht das nationale Recht bereits bisher über die Anforderungen der KH-Richtlinie n. F. hinausgeht, und möglichst weitgehend die bestehenden Strukturen des Pflichtversicherungsrechts widerspiegeln.

Im Pflichtversicherungsgesetz wird der Fahrzeugbegriff so definiert, dass sich an den auch bisher versicherungspflichtigen Fahrzeugarten im Ergebnis nichts Wesentliches ändert. Dazu wird im Zusammenhang mit der Versicherungspflicht von Ausnahmehoptionen der KH-Richtlinie n. F. Gebrauch gemacht, um insbesondere weiterhin das Bestehen der Versicherungspflicht grundsätzlich von der straßenverkehrsrechtlichen erlaubten Verwendung des Fahrzeugs im Straßenverkehr abhängig zu machen. Um zu gewährleisten, dass Motorsportveranstaltungen auch künftig nicht von der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung erfasst sein müssen, werden zudem Anforderungen für einen möglichen alternativen Versicherungsschutz für den Motorsportgebrauch eines Fahrzeugs eingeführt. Die neuen Vorgaben der KH-Richtlinie n. F. betreffend Bescheinigungen über den Schadenverlauf und die hiermit im Zusammenhang stehenden Pflichten der Versicherungsunternehmen werden umgesetzt. Die Mindestversicherungssummen werden, soweit erforderlich, an die Vorgaben der KH-Richtlinie n. F. angepasst. Die nach der KH-Richtlinie n. F. nunmehr verpflichtende Entschädigung im Fall der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers soll weiterhin in bewährter Weise vom Verkehrsofferhilfe e. V. (Verkehrsofferhilfe) wahrgenommen werden. Um die von der KH-Richtlinie n. F. vorgegebene Insolvenzabsicherung umzusetzen, werden die Aufgaben eines „Insolvenzfonds“ eigenständig geregelt und der Verkehrsofferhilfe anstelle der bisherigen Insolvenzabsicherung nach nationalem Recht im Rahmen ihrer Aufgaben als Entschädigungsfonds zugewiesen. Die bis zum 23. Juni 2023 vorgeschriebene Benennung einer Stelle zur Verhandlung eines Regressabkommens zwischen den Stellen der Mitgliedstaaten erfolgt mit geändertem Gesetz.

Das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger wird durch ein neues Stammgesetz mit derselben Bezeichnung abgelöst.

## C. Alternativen

Keine.

## D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

## E. Erfüllungsaufwand

### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 1,3 Millionen Stunden.

### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um 27 000 Euro. Dieser unterliegt nicht der „One in, one out“-Regel der Bundesregierung, weil er auf einer 1:1-Umsetzung von EU-Recht beruht.

Insgesamt entsteht einmaliger Aufwand von rund 28 Millionen Euro, die der Kategorie „Einmalige Informationspflicht“ zuzuordnen sind.

#### Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Der jährliche Erfüllungsaufwand von 27 000 Euro entfällt auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

### E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht kein Erfüllungsaufwand.

## **F. Weitere Kosten**

Keine.



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

Berlin, 23. August 2023

An die  
Präsidentin des  
Deutschen Bundestages  
Frau Bärbel Bas  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 im Hinblick  
auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der  
entsprechenden Versicherungspflicht

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2  
beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 1035. Sitzung am 7. Juli 2023 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grund-  
gesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4  
beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Scholz



## Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 im Hinblick auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht\***

Vom ...

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

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

Das Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift des Ersten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 1  
Pflichtversicherung“.

2. § 1 wird durch die folgenden §§ 1 und 1a ersetzt:

„§ 1  
Versicherungspflicht

Der Halter eines Fahrzeugs im Sinne des § 1a Absatz 1 Nummer 1, das seinen regelmäßigen Standort im Sinne des § 1a Absatz 1 Nummer 2 oder seinen gewöhnlichen Standort im Sinne des § 1a Absatz 2 Satz 1 im Inland hat, ist verpflichtet, für sich, den Eigentümer und den Fahrer sowie weitere Personen nach Maßgabe des § 4 Absatz 3 Nummer 4 bis 7 eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs im Sinne des § 1a Absatz 3 verursachten Personenschäden, Sachschäden oder sonstigen Vermögensschäden nach den folgenden Vorschriften abzuschließen und aufrechtzuerhalten.

§ 1a  
Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet

1. „Fahrzeug“

---

\* Die Artikel 1 bis 5 und 9 dieses Gesetzes dienen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2021 zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 430 vom 2.12.2021, S. 1). Die Artikel 1 bis 6 und 9 dieses Gesetzes dienen der Umsetzung der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11), die durch die Richtlinie (EU) 2021/2118 (ABl. L 430 vom 2.12.2021, S. 1) geändert worden ist.

- a) jedes Kraftfahrzeug, das ausschließlich maschinell an Land angetrieben wird, jedoch nicht auf Schienen fährt und dessen durch die Bauart bedingte Höchstgeschwindigkeit 6 Kilometer pro Stunde übersteigt,
  - b) jedes Landfahrzeug, das durch Muskelkraft fortbewegt wird und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb ausgestattet ist, sofern es unter Berücksichtigung des § 1 Absatz 2 und 3 des Straßenverkehrsgesetzes als Kraftfahrzeug anzusehen ist,
  - c) jeden Anhänger, der mit einem in Buchstabe a genannten Fahrzeug zu verwenden ist, unabhängig davon, ob er angekuppelt oder abgekuppelt ist;
2. „regelmäßiger Standort“ den regelmäßigen Standort im Sinne des § 20 Absatz 1 Satz 1, Absatz 1a und Absatz 2 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung;
  3. „Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums“ die Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum;
  4. „Herkunftsstaat“ denjenigen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums, in dem ein Versicherungsunternehmen seinen Sitz hat;
  5. „Drittstaaten“ alle Staaten, die nicht Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums sind;
  6. „nationales Versicherungsbüro“ ein nationales Versicherungsbüro im Sinne des Artikels 1 Nummer 3 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11), die durch die Richtlinie (EU) 2021/2118 (ABl. L 430 vom 2.12.2021, S. 1) geändert worden ist;
  7. „Deutsches Büro Grüne Karte“ den rechtsfähigen Verein „Deutsches Büro Grüne Karte eingetragener Verein“ oder im Falle eines Zuständigkeitswechsels den jeweiligen Rechtsträger des deutschen nationalen Versicherungsbüros.
- (2) Im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet „Staat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat“
1. den Staat, dessen amtliches Kennzeichen das Fahrzeug trägt, unabhängig davon, ob es sich um ein endgültiges oder vorläufiges Kennzeichen handelt,
  2. sofern es für eine Fahrzeugart keine Zulassung gibt, das betreffende Fahrzeug jedoch eine Versicherungsplakette oder ein dem amtlichen Kennzeichen ähnliches Unterscheidungszeichen trägt, den Staat, in dem diese Plakette oder dieses Unterscheidungszeichen verliehen wurde, oder,
  3. sofern es für bestimmte Fahrzeugarten weder eine Zulassung noch eine Versicherungsplakette noch ein unterscheidendes Kennzeichen gibt, den Staat, in dem der Fahrzeughalter seinen Wohnsitz hat.

Für die Zwecke der Schadenregulierung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2009/103/EG und der Schadenregulierung durch die nationalen Versicherungsbüros gilt jedoch abweichend von Satz 1 bei einem Fahrzeug, das in einen Unfall verwickelt wurde und das kein amtliches Kennzeichen trägt oder ein amtliches Kennzeichen trägt, das ihm nicht oder nicht mehr zugeordnet ist, der Staat, in dem sich der Unfall ereignet hat, als Staat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

(3) Im Sinne dieses Gesetzes umfasst der Gebrauch eines Fahrzeugs insbesondere jede Verwendung des Fahrzeugs, die seiner Funktion als Beförderungsmittel zum Zeitpunkt eines Unfalls entspricht, unabhängig von

1. den Merkmalen des Fahrzeugs,
2. dem Gelände, auf dem das Fahrzeug verwendet wird, und
3. der Tatsache, ob es sich in Bewegung befindet oder nicht.“



3. § 2 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 2

Ausnahmen von der Versicherungspflicht für bestimmte Halter“.

- b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 5 wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.
- bb) Nummer 6 wird aufgehoben.
- c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 4 wird wie folgt gefasst:
- „§ 12 Absatz 1 Satz 2 bis 4 gilt in diesem Fall entsprechend.“
- bb) In Satz 5 wird die Angabe „3b“ durch die Angabe „5a Absatz 2“ ersetzt.
4. Nach § 2 wird folgender § 2a eingefügt:

„§ 2a

Ausnahmen von der Versicherungspflicht für bestimmte Fahrzeuge und deren Gebrauch

- (1) § 1 gilt nicht für die Halter folgender Fahrzeuge:
1. Anhänger, die nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind,
  2. Fahrzeuge, die keinem genehmigten Typ entsprechen und für die keine Betriebserlaubnis oder andere Genehmigung erteilt ist, für die aber eine Zulassung nach den Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vorgeschrieben ist.
- (2) § 1 gilt nicht für den ausschließlichen Gebrauch eines Fahrzeugs in einem Gebiet nach § 6 Absatz 2 für die Halter folgender Fahrzeuge:
1. Fahrzeuge, die den Vorschriften über das Zulassungsverfahren unterliegen, jedoch nicht zum Gebrauch auf öffentlichen Straßen zugelassen wurden,
  2. Kraftfahrzeuge nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis d, f und g der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.
- (3) Für Halter von Kraftfahrzeugen nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 20 Kilometer pro Stunde nicht übersteigt, gilt § 1 auch dann nicht, wenn die durch den Gebrauch solcher Kraftfahrzeuge verursachten Personenschäden, Sachschäden oder sonstigen Vermögensschäden in Höhe der jeweiligen Mindestversicherungssummen einer Versicherung nach § 1 von einer Haftpflichtversicherung gedeckt sind.
- (4) § 1 gilt auch nicht für den Gebrauch eines Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen, wenn die durch diesen Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden oder sonstigen Vermögensschäden durch einen Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d gedeckt sind.“

5. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 3

Fortbestehen der Leistungspflicht gegenüber Dritten“.

b) In Satz 2 wird die Angabe „§ 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 5“ durch die Angabe „§ 2 Absatz 1“ ersetzt.

6. § 3a wird wie folgt gefasst:

„§ 3a

Verfahren der Schadenregulierung

(1) Macht der Dritte den Anspruch nach § 115 Absatz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes geltend, so hat der Versicherer oder der Schadenregulierungsbeauftragte dem Dritten unverzüglich, spätestens innerhalb von drei Monaten,

1. ein mit Gründen versehenes Schadensersatzangebot vorzulegen, wenn die Eintrittspflicht unstreitig ist und der Schaden beziffert wurde, oder
2. eine mit Gründen versehene Antwort auf die in dem Antrag enthaltenen Darlegungen zu erteilen, sofern die Eintrittspflicht bestritten wird oder nicht eindeutig feststeht oder der Schaden nicht oder nicht vollständig beziffert worden ist.

Die Frist beginnt mit Zugang des Antrags bei dem Versicherer oder dem Schadenregulierungsbeauftragten.

(2) Wird das Schadensersatzangebot (Absatz 1 Satz 1 Nummer 1) nicht binnen drei Monaten vorgelegt, so ist der Anspruch des Dritten mit dem sich nach § 288 Absatz 1 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ergebenden Zinssatz zu verzinsen. Weitergehende Ansprüche des Dritten bleiben unberührt.“

7. § 3b wird aufgehoben.

8. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 4

Mindestumfang des Versicherungsschutzes; Verordnungsermächtigungen“.

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Um einen dem Zweck dieses Gesetzes gerecht werdenden Schutz sicherzustellen, bestimmt das Bundesministerium der Justiz unter Beachtung unionsrechtlicher Verpflichtungen sowie des Europäischen Übereinkommens über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge vom 20. April 1959 (BGBl. 1965 II S. 281) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates den Umfang des zur Erfüllung der Versicherungspflicht nach § 1 notwendigen Versicherungsschutzes. Das gilt auch für den Fall, dass durch Gesetz oder unionsrechtliche Verpflichtung eine Versicherungspflicht zur Deckung der beim Transport gefährlicher Güter durch Fahrzeuge verursachten Schäden begründet wird.“

c) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „und für Verbraucherschutz“ gestrichen, werden die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Digitales und Verkehr“ und wird das Wort „Energie“ durch das Wort „Klimaschutz“ ersetzt.

- bb) In Nummer 2 werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11)“ gestrichen.
- d) Die folgenden Absätze 3 und 4 werden angefügt:
- „(3) Die Versicherung muss die Haftpflicht mindestens folgender Personen decken:
1. des Halters,
  2. des Eigentümers,
  3. des Fahrers,
  4. einer Person der Technischen Aufsicht, wenn es sich um ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion im Sinne des § 1d des Straßenverkehrsgesetzes handelt,
  5. von Personen, die im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses zum Versicherungsnehmer oder Halter den berechtigten Fahrer zu seiner Ablösung oder zur Vornahme von Lade- und Hilfsarbeiten nicht nur gelegentlich als Beifahrer begleiten,
  6. von Omnibusschaffnern, soweit sie im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses zum Versicherungsnehmer oder Halter tätig werden, und
  7. von Arbeitgebern oder öffentlichen Dienstherrn des Versicherungsnehmers, wenn das versicherte Fahrzeug mit Zustimmung des Versicherungsnehmers für dienstliche Zwecke gebraucht wird.
- (4) Mitversicherten Personen ist das Recht auf selbständige Geltendmachung ihrer Ansprüche einzuräumen.“
9. § 5 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
- „§ 5  
Zugelassene Versicherer, Pflicht der Versicherer zum Vertragsschluss“.
- b) In Absatz 1 wird nach dem Wort „Versicherung“ die Angabe „nach § 1“ eingefügt.
- c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Die im Inland zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen sind verpflichtet, den in § 1 genannten Personen zur Erfüllung der Versicherungspflicht nach § 1 nach den gesetzlichen Vorschriften Versicherung gegen Haftpflicht zu gewähren.“
- bb) In Satz 2 werden die Wörter „§ 57 Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 Halbsatz 2“ durch die Angabe „§ 57 Absatz 4“ ersetzt.
- d) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „1 t Nutzlast“ durch die Wörter „einer Tonne Nutzlast“ ersetzt.
- e) Die Absätze 5 bis 8 werden aufgehoben.
10. Nach § 5 werden die folgenden §§ 5a bis 5d eingefügt:
- „§ 5a  
Dauer des Versicherungsverhältnisses, Kündigungsfiktion
- (1) Das Versicherungsverhältnis endet,
1. wenn es am ersten Tag eines Monats begonnen hat, spätestens ein Jahr nach diesem Zeitpunkt,

2. wenn es zu einem anderen als dem in Nummer 1 genannten Zeitpunkt begonnen hat, spätestens an dem nach Ablauf eines Jahres folgenden Monatsersten.

Es verlängert sich um jeweils ein Jahr, wenn es nicht spätestens einen Monat vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Gleiches gilt, wenn die Vertragslaufzeit nur deshalb weniger als ein Jahr beträgt, weil als Beginn der nächsten Versicherungsperiode ein vor Ablauf eines Jahres nach Versicherungsbeginn liegender Zeitpunkt vereinbart worden ist. Ist in anderen Fällen eine kürzere Vertragslaufzeit als ein Jahr vereinbart, so bedarf es zur Beendigung des Versicherungsverhältnisses keiner Kündigung.

(2) Schließt der Erwerber eines veräußerten Fahrzeugs eine neue Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ab, ohne das auf ihn übergegangene Versicherungsverhältnis zu kündigen, so gilt dieses mit Beginn des neuen Versicherungsverhältnisses als gekündigt.

#### § 5b

##### Versicherungsbestätigung; Angaben über den bestellten Vertreter

(1) Das Versicherungsunternehmen hat dem Versicherungsnehmer bei Beginn des Versicherungsschutzes eine Versicherungsbestätigung zu übermitteln. Das Versicherungsunternehmen kann die Übermittlung der Versicherungsbestätigung von der Zahlung der einmaligen oder der ersten Prämie abhängig machen.

(2) Ist die Versicherung mit einem Versicherungsunternehmen ohne Sitz im Inland im Dienstleistungsverkehr abgeschlossen, so haben der Versicherungsschein und die Versicherungsbestätigung auch Angaben über den Namen und die Anschrift des gemäß § 8 Absatz 3 Satz 1 bestellten Vertreters zu enthalten.

#### § 5c

##### Bescheinigung über den Schadenverlauf

(1) Das Versicherungsunternehmen hat dem Versicherungsnehmer zu folgenden Zeitpunkten eine Bescheinigung über den Schadenverlauf auszustellen:

1. jederzeit innerhalb von 15 Tagen ab Zugang eines entsprechenden Verlangens des Versicherungsnehmers und
2. bei Beendigung des Versicherungsverhältnisses.

(2) Die Bescheinigung ist nach Maßgabe des Musters auszustellen, das von der Europäischen Kommission in einem Durchführungsrechtsakt nach Artikel 16 Absatz 6 der Richtlinie 2009/103/EG festgelegt wird. Die Bescheinigung muss auch Angaben enthalten zur Anzahl derjenigen gemeldeten Haftungsansprüche Dritter einschließlich des Datums jeder einzelnen Forderung, die im Rahmen des Versicherungsvertrages in dem von der Bescheinigung abgedeckten Zeitraum zu einer noch bestehenden Schadenrückstellung geführt haben. Ist eine solche Rückstellung innerhalb einer Frist von drei Jahren nach ihrer Bildung aufgelöst worden, ohne dass entsprechende Leistungen erbracht wurden, so hat der Versicherer auch diese Information in die Bescheinigung aufzunehmen.

(3) Das Versicherungsunternehmen hat bei der Festsetzung der Prämien einschließlich der Anwendung etwaiger Rabatte eine in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums ausgestellte Bescheinigung genauso wie eine im Inland ausgestellte Bescheinigung zu behandeln. Das Versicherungsunternehmen darf Versicherungsnehmer bei der Berücksichtigung der von anderen Versicherungsunternehmen oder von anderen in Artikel 16 Absatz 2 der Richtlinie 2009/103/EG genannten Stellen ausgestellten Bescheinigungen nicht aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder allein aufgrund ihres früheren Wohnsitzstaates innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in diskriminierender Weise behandeln oder einen Prämienaufschlag verlangen.

## § 5d

Mindestumfang des Versicherungsschutzes bei Motorsportveranstaltungen; Verordnungsermächtigung

(1) Der alternative Versicherungsschutz für den Gebrauch eines Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen kann aufgrund einer vom Halter, Eigentümer oder Fahrer des Fahrzeugs, vom Veranstalter oder einer anderen Partei abgeschlossenen Haftpflichtversicherung bestehen und muss den Mindestanforderungen nach den Absätzen 2 bis 4 genügen.

(2) Die Versicherung muss für den Halter, den Eigentümer und den Fahrer diejenigen Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden Dritter, einschließlich Zuschauern und anderen Umstehenden, decken, die durch den Gebrauch des Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, verursacht werden, und vorsehen, dass der Dritte seinen Anspruch auf Schadensersatz entsprechend § 115 des Versicherungsvertragsgesetzes auch gegen den Versicherer geltend machen kann.

(3) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt je Schadensfall

1. für Personenschäden 7 500 000 Euro,
2. für Sachschäden 1 300 000 Euro,
3. für die weder mittelbar noch unmittelbar mit einem Personen- oder Sachschaden zusammenhängenden Vermögensschäden 50 000 Euro.

(4) Von der Versicherung kann die Haftung nur ausgeschlossen werden für Ersatzansprüche, mit denen Ersatz eines von einem teilnehmenden Fahrer erlittenen Personenschadens oder Ersatz eines Sachschadens an dem vom teilnehmenden Fahrer geführten Fahrzeug begehrt wird. Im Übrigen kann der Versicherungsvertrag Inhalt und Umfang der Versicherung näher bestimmen, soweit dadurch die Erreichung des Zwecks der Versicherung nicht gefährdet wird und durch Rechtsvorschrift nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist. Ein Selbstbehalt des Versicherungsnehmers kann dem Dritten nicht entgegengehalten und gegenüber einer mitversicherten Person nicht geltend gemacht werden.

(5) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die in Absatz 3 genannten Mindestversicherungssummen zu ändern, wenn dies erforderlich ist, um

1. bei einer Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse oder der verkehrstechnischen Umstände einen hinreichenden Schutz der Geschädigten sicherzustellen oder
2. die Mindesthöhen der Versicherungssummen an diejenigen für eine Haftpflichtversicherung nach § 1 anzugleichen.“

11. § 6 wird wie folgt gefasst:

## „§ 6

## Verbot des Gebrauchs unversicherter Fahrzeuge

(1) Es ist verboten, ein Fahrzeug zu gebrauchen, für das die nach § 1 erforderliche Haftpflichtversicherung nicht besteht.

(2) Ein Fahrzeug, dessen Halter nach § 2a Absatz 1 Nummer 2 oder Absatz 2 von der Versicherungspflicht befreit ist und für das keine Haftpflichtversicherung nach § 1 besteht, darf nur in einem Gebiet gebraucht werden, das

1. keine öffentliche Straße im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes ist und

2. aufgrund einer Rechtsvorschrift einzufrieden ist, um den Zugang von Unbefugten zu verhindern, oder als befriedetes Besitztum im Sinne des § 123 Absatz 1 des Strafgesetzbuches der Öffentlichkeit aufgrund einer Beschränkung nicht zugänglich ist.

(3) Ein Fahrzeug darf bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, nur gebraucht werden, wenn

1. für das Fahrzeug eine Haftpflichtversicherung nach § 1 besteht und dieser Gebrauch des Fahrzeugs nicht im Versicherungsvertrag vereinbarte Obliegenheiten verletzt oder
2. für diesen Gebrauch des Fahrzeugs Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d besteht und das Fahrzeug in dem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen gebraucht wird.

(4) Es ist verboten, einen nach den Absätzen 1 bis 3 verbotenen Gebrauch zu gestatten.“

12. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 7

Durchführungsregelungen; Verordnungsermächtigung“.

- b) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Digitales und Verkehr“ ersetzt, werden die Wörter „und für Verbraucherschutz“ gestrichen und wird das Wort „Energie“ durch das Wort „Klimaschutz“ ersetzt.

- c) In Nummer 2 wird das Wort „Zulassungsstellen“ durch das Wort „Zulassungsbehörden“ ersetzt.

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

„Abschnitt 2

Pflichten der Versicherungsunternehmen, Auskunftsstelle und Statistik“.

14. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 8

Pflicht der Versicherungsunternehmen zur Beitragszahlung und zur Bestellung eines Vertreters“.

- b) Absatz 1 wird durch die folgenden Absätze 1 und 2 ersetzt:

„(1) Versicherungsunternehmen, die zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge mit regelmäßigem oder gewöhnlichem Standort im Inland befugt sind, sind verpflichtet, die satzungsmäßigen Leistungen und Beiträge an das Deutsche Büro Grüne Karte, an den Entschädigungsfonds nach § 24 Absatz 1 Nummer 1 und an die nach § 24 Absatz 1 Nummer 2 errichtete Entschädigungsstelle oder an eine andere jeweils mit der Erfüllung dieser Aufgaben betraute juristische Person zu erbringen. Sie teilen hierzu dem Deutschen Büro Grüne Karte, dem Entschädigungsfonds und der Entschädigungsstelle bezüglich der von ihnen in der Bundesrepublik Deutschland nach diesem Gesetz getätigten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen die gebuchten Prämienbeträge und die Anzahl der versicherten Risiken mit.

(2) Versicherungsunternehmen, die in der Bundesrepublik Deutschland zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassen wurden, sind verpflichtet, die satzungsmäßigen Leistungen und Beiträge an den Insolvenzfonds nach § 24 Absatz 2 oder an eine andere mit der Erfüllung dieser

Aufgaben betraute juristische Person zu erbringen. Sie teilen hierzu dem Insolvenzfonds bezüglich der von ihnen in der Bundesrepublik Deutschland und in den übrigen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums getätigten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen die gebuchten Prämienbeträge und die Anzahl der versicherten Risiken mit.“

- c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3 und in Satz 1 werden die Wörter „für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit regelmäßigem Standort im Inland“ durch die Wörter „für Fahrzeuge mit regelmäßigem oder gewöhnlichem Standort im Inland“ ersetzt.

15. § 8a wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 8a

Auskunftsstelle“.

- b) In Absatz 1 Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „dem deutschen Büro des Systems der Grünen Internationalen Versicherungskarte und dem Entschädigungsfonds nach § 12“ durch die Wörter „dem Deutschen Büro Grüne Karte und dem Entschädigungsfonds nach § 24 Absatz 1 Nummer 1 oder einer anderen jeweils mit der Erfüllung dieser Aufgaben betrauten juristischen Person“ ersetzt.

- c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ durch die Wörter „Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums“ ersetzt.

bb) In Satz 2 wird der Punkt am Ende durch ein Komma und die Wörter „insbesondere in Fällen, in denen ein Fahrzeug von einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums in einen anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums überführt wird.“ ersetzt.

- d) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In den Sätzen 1 bis 3 werden jeweils die Wörter „und für Verbraucherschutz“ gestrichen.

bb) In Satz 4 werden die Wörter „und für Verbraucherschutz“ gestrichen und wird die Angabe „§ 13“ durch die Angabe „§ 23“ ersetzt.

- e) In Absatz 4 werden die Wörter „für Kraftfahrzeuge und Anhänger“ durch die Wörter „für Fahrzeuge“ und die Wörter „Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ durch die Wörter „Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums“ ersetzt.

16. Nach § 8a wird folgender § 8b eingefügt:

„§ 8b

Allgemeine Übersicht zur Berücksichtigung von Bescheinigungen über den Schadenverlauf

Das Versicherungsunternehmen hat eine allgemeine Übersicht über seine Politik der Berücksichtigung von Bescheinigungen über den Schadenverlauf gemäß Artikel 16 der Richtlinie 2009/103/EG bei der Berechnung der Prämien verfügbar zu machen. Das Versicherungsunternehmen hat diese Information sowie jede Änderung dieser Information unverzüglich

1. an deutlich sichtbarer Stelle auf seiner Internetseite zu veröffentlichen und
2. der zuständigen Aufsichtsbehörde mitzuteilen.“

17. Die Überschrift des § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9

Gemeinschaftsstatistik über den Schadenverlauf“.

18. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 10

Mitteilung der Daten für die Gemeinschaftsstatistik“.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ durch die Wörter „in anderen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums“ und die Wörter „für jeden Mitgliedstaat“ durch die Wörter „auch für jeden dieser Staaten“ ersetzt.

19. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 11

Verordnungsermächtigung zur Gemeinschaftsstatistik“.

b) Die Wörter „und für Verbraucherschutz“ werden gestrichen und das Wort „Energie“ wird durch das Wort „Klimaschutz“ ersetzt.

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

„Abschnitt 3

Entschädigungsfonds für Schäden aus Fahrzeugunfällen, Entschädigungsstelle für Schäden aus Auslandsunfällen und Insolvenzfonds für Schäden aus Fahrzeugunfällen“.

21. Nach der Überschrift des Dritten Abschnitts wird folgende Überschrift eingefügt:

„Unterabschnitt 1

Entschädigungsfonds für Schäden aus Fahrzeugunfällen“.

22. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 12

Leistungspflicht des Entschädigungsfonds“.



## b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

## aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Wird durch den Gebrauch eines Fahrzeugs im Inland ein Personen- oder Sachschaden verursacht, so kann derjenige, dem wegen dieser Schäden Ersatzansprüche gegen eine in § 4 Absatz 3 genannte Person zustehen, diese Ersatzansprüche auch gegen den „Entschädigungsfonds für Schäden aus Fahrzeugunfällen“ (Entschädigungsfonds) geltend machen,

1. wenn das Fahrzeug, durch dessen Gebrauch der Schaden verursacht worden ist, nicht ermittelt werden kann,
2. wenn die auf Grund eines Gesetzes erforderliche Haftpflichtversicherung für das Fahrzeug nicht besteht,
3. wenn für den Schaden, der durch den Gebrauch des ermittelten oder nicht ermittelten Fahrzeugs verursacht worden ist, eine Haftpflichtversicherung deswegen keine Deckung gewährt oder gewähren würde, weil der Ersatzpflichtige den Eintritt der Tatsache, für die er dem Ersatzberechtigten verantwortlich ist, vorsätzlich und widerrechtlich herbeigeführt hat,
4. wenn der Halter des Fahrzeugs nach § 2a Absatz 1 Nummer 1 oder Absatz 3 von der Versicherungspflicht befreit ist,
5. wenn der Halter des Fahrzeugs nach § 2a Absatz 1 Nummer 2 oder Absatz 2 von der Versicherungspflicht befreit ist und das Fahrzeug im Zeitpunkt des Unfalls entgegen § 6 Absatz 2 außerhalb eines hierfür zulässigen Gebiets gebraucht wurde, oder
6. wenn das Fahrzeug nach einer in Umsetzung des Artikels 5 Absatz 2 bis 5 der Richtlinie 2009/103/EG erlassenen Bestimmung eines anderen Staates des Europäischen Wirtschaftsraums nicht der Versicherungspflicht unterliegt.“

bb) In Satz 2 werden die Wörter „in den Fällen der Nummern 1 bis 3“ und die Wörter „in allen Fällen nach Satz 1“ gestrichen und werden die Wörter „einem Verband von im Inland zum Geschäftsbetrieb befugten Haftpflichtversicherern“ durch die Wörter „vom Deutschen Büro Grüne Karte“ ersetzt.

## cc) Satz 5 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds entfällt ferner bei Ansprüchen des Bundes, der Länder, der Gemeinden und der Gemeindeverbände als Straßenbaulasträger. Satz 1 Nummer 4 bis 6 ist nicht anzuwenden auf den erlaubten Gebrauch eines Fahrzeugs nach § 6 Absatz 3 Nummer 2.“

## c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Absatzes 1 Nr. 1 können gegen den Entschädigungsfonds Ansprüche nach § 253 Abs. 2 BGB“ durch die Wörter „Absatzes 1 Satz 1 Nummer 1 können gegen den Entschädigungsfonds Ansprüche nach § 253 Absatz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs“ ersetzt.

## bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Darüber hinaus können in den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 1 Ansprüche auf Ersatz folgender Sachschäden nur geltend gemacht werden, wenn der Entschädigungsfonds auf Grund desselben Ereignisses zur Leistung einer Entschädigung wegen der Tötung oder der erheblichen Verletzung des Körpers oder der Gesundheit einer Person verpflichtet ist oder eine solche Entschädigung geleistet hat:

1. Sachschäden an einem Fahrzeug,
2. Sachschäden an folgenden Einrichtungen, einschließlich der mit diesen Einrichtungen verbundenen Sachen,
  - a) Einrichtungen des Bahnverkehrs,

- b) Einrichtungen des Luftverkehrs,
  - c) Einrichtungen des Straßenverkehrs,
  - d) Einrichtungen des Verkehrs auf Binnenwasserstraßen,
3. Sachschäden an Einrichtungen der Energieversorgung oder
4. Sachschäden an Einrichtungen der Telekommunikation.“
- d) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
- „Der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Entschädigungsfonds verjährt in drei Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Ersatzberechtigte Kenntnis von den den Anspruch gegen den Entschädigungsfonds begründenden Umständen erlangt. 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 Stelle nach § 26 angerufen worden ist, des Einigungsvorschlags dieser Stelle gehemmt.“
- e) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „§ 3a ist entsprechend anzuwenden.“
- bb) In Satz 3 werden die Wörter „Absatzes 1 Nr. 2 und 3“ durch die Wörter „Absatzes 1 Satz 1 Nummer 2 und 3“ und die Wörter „der Halter, der Eigentümer und der Fahrer des Fahrzeugs“ durch die Wörter „die in § 4 Absatz 3 genannten Personen“ ersetzt.
- f) Die Absätze 5 bis 7 werden durch die folgenden Absätze 5 und 6 ersetzt:
- „(5) Leistungen an ausländische Staatsangehörige ohne festen Wohnsitz im Inland erbringt der Entschädigungsfonds nur bei Vorliegen der Gegenseitigkeit, soweit nicht unionsrechtliche oder völkerrechtliche Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland dem entgegenstehen.
- (6) Der Entschädigungsfonds hat auch für Schäden einzutreten, die unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 1 einem deutschen Staatsangehörigen im Ausland entstehen,
1. wenn die Schäden nicht nach § 15 gegenüber der Entschädigungsstelle geltend gemacht werden können,
  2. wenn in dem Staat, in dem sich der Unfall zugetragen hat, eine Stelle besteht, die Angehörigen dieses Staates in Fällen dieser Art Ersatz leistet, und
  3. wenn und soweit deutsche Staatsangehörige von der Ersatzleistung durch diese Stelle ausgeschlossen sind.“
23. Nach § 12 werden die folgenden §§ 13 und 14 eingefügt:

### „§ 13

#### Aufwendungsersatz; Forderungsübergang

- (1) Der Entschädigungsfonds kann von den Personen, für deren Schadensersatzverpflichtungen er nach § 12 Absatz 1 einzutreten hat, wie ein Beauftragter Ersatz seiner Aufwendungen verlangen.
- (2) Soweit der Entschädigungsfonds dem Ersatzberechtigten nach § 12 Absatz 1 den Schaden ersetzt, gehen die Ersatzansprüche auf den Entschädigungsfonds über, die dem Ersatzberechtigten zustehen gegen
1. eine nach § 4 Absatz 3 zu versichernde Person,
  2. den Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs oder
  3. eine sonstige ersatzpflichtige Person, insbesondere auch gegen einen sonstigen nach § 115 Absatz 1 Satz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes leistungspflichtigen Haftpflichtversicherer.

Der Übergang der Ersatzansprüche 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.

#### § 14

##### Erstattungspflicht des Entschädigungsfonds, Forderungsübergang und Rückgriff

(1) Der Entschädigungsfonds ist verpflichtet, einem Entschädigungsfonds im Sinne des Artikels 10 Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eines anderen Staates des Europäischen Wirtschaftsraums denjenigen Betrag zu erstatten, den dieser als Entschädigung wegen eines Personen- oder Sachschadens zahlt, der auf dem Gebiet dieses Staates durch ein Fahrzeug verursacht wurde, dessen Halter nach § 2a Absatz 1 bis 3 von der Versicherungspflicht befreit ist.

(2) Soweit ein Entschädigungsfonds im Sinne des Artikels 10 Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG einem anderen solchen Entschädigungsfonds einen Betrag erstattet, den dieser als Entschädigung wegen eines Personen- oder Sachschadens gezahlt hat, der auf dem Gebiet dieses Staates durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das nach einer in Umsetzung des Artikels 5 Absatz 2 bis 5 der Richtlinie 2009/103/EG erlassenen Bestimmung eines anderen Staates des Europäischen Wirtschaftsraums nicht der Versicherungspflicht unterliegt, gehen die auf den erstattungsberechtigten Entschädigungsfonds übergegangenen Ansprüche des Geschädigten gegen den Versicherer des Fahrzeugs und sonstige Ersatzpflichtige auf den erstattenden Entschädigungsfonds über.

(3) Handelt es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG, so richtet sich der Rückgriff unter den Entschädigungsfonds der Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums allein nach den zwischen den Entschädigungsfonds getroffenen Vereinbarungen.“

24. Nach dem neuen § 14 wird folgende Überschrift eingefügt:

##### „Unterabschnitt 2

##### Entschädigungsstelle für Schäden aus Auslandsunfällen“.

25. § 12a wird § 15 und wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

##### „§ 15

##### Leistungspflicht der Entschädigungsstelle“.

- b) In Absatz 1 Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers im Ausland nach dem 31. Dezember 2002“ durch die Wörter „Fahrzeugs im Ausland“ und die Wörter „in der Bundesrepublik Deutschland“ durch die Wörter „im Inland“ ersetzt.

- c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 2 werden die Wörter „Mitgliedstaat der Europäischen Union oder dem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ durch die Wörter „Staat des Europäischen Wirtschaftsraums“ ersetzt.
  - bb) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
    - „4. das Deutsche Büro Grüne Karte und das nationale Versicherungsbüro des Staates, in dem sich der Unfall ereignet hat, wenn das schadenstiftende Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort nicht in diesem Staat hat,“.
- d) Absatz 4 wird durch die folgenden Absätze 4 und 5 ersetzt:
- „(4) Hat sich der Unfall in einem Drittstaat ereignet, so kann der Geschädigte unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 einen Antrag auf Erstattung an die Entschädigungsstelle richten, wenn
1. das nationale Versicherungsbüro dieses Drittstaates dem System der Grünen Karte beigetreten ist und
  2. der Unfall durch den Gebrauch eines Fahrzeugs verursacht wurde, das in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums versichert ist und dort seinen gewöhnlichen Standort hat.
- (5) Handelt es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG, so ist die Entschädigungsstelle nur dann nach den Absätzen 1 bis 4 verpflichtet, wenn der Rückgriff gegenüber der Entschädigungsstelle im Staat des Europäischen Wirtschaftsraums der Niederlassung des Versicherungsunternehmens, die die Versicherungspolice ausgestellt hat, gewährleistet ist.“

26. § 12b wird § 16 und wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 16

Forderungsübergang auf die Entschädigungsstelle“.

- b) In Satz 1 werden die Wörter „Entschädigungsstelle nach § 12a“ durch die Wörter „Entschädigungsstelle nach § 15“ und die Wörter „geht der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Halter, den Eigentümer, den Fahrer und einen sonstigen Ersatzpflichtigen“ durch die Wörter „gehen die Ansprüche des Ersatzberechtigten gegen den Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs und andere Ersatzpflichtige“ ersetzt.
- c) In Satz 3 werden die Wörter „Ansprüche des Geschädigten gegen den Halter, den Eigentümer, den Fahrer und einen sonstigen Ersatzpflichtigen“ durch die Wörter „Ansprüche des Geschädigten gegen den Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs und andere Ersatzpflichtige“ ersetzt.
- d) Folgender Satz wird angefügt:
- „Ein nach Artikel 24 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2009/103/EG vorgesehener Forderungsübergang unterliegt den Rechtsvorschriften des Staates des Europäischen Wirtschaftsraums, dessen Entschädigungsstelle der Entschädigungsstelle des Wohnsitzstaates des Geschädigten Erstattung geleistet hat.“

27. Die bisherigen §§ 12c bis 14a werden durch die folgenden Unterabschnitte 3 und 4 ersetzt:

„Unterabschnitt 3

Insolvenzfonds für Schäden aus Fahrzeugunfällen

§ 17

Leistungspflicht des Insolvenzfonds

(1) Ansprüche gegen den Versicherer auf Ersatz eines durch den Gebrauch eines Fahrzeugs verursachten Personen- oder Sachschadens können unter den weiteren Voraussetzungen des Absatzes 2, 3 oder 4 und des § 18 gegen den Insolvenzfonds geltend gemacht werden, wenn

1. das Fahrzeug bei einem Versicherer mit Sitz im Inland oder mit Sitz in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums versichert ist und
2. der Versicherer Gegenstand eines Insolvenzverfahrens oder eines Liquidationsverfahrens im Sinne des Artikels 268 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II) (ABl. L 335 vom 17.12.2009, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2022/2556 (ABl. L 333 vom 27.12.2022, S. 153) geändert worden ist, ist.

Ein Versicherer mit Sitz im Inland ist Gegenstand eines Insolvenzverfahrens, sobald die Versicherungsaufsichtsbehörde den Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über das Vermögen des Versicherers stellt.

(2) Wem Ansprüche gegen den Versicherer auf Ersatz eines durch den Gebrauch eines Fahrzeugs verursachten Personen- oder Sachschadens zustehen, kann diese Ersatzansprüche unter den weiteren Voraussetzungen des Absatzes 1 gegen den Insolvenzfonds geltend machen, wenn

1. der Geschädigte seinen Wohnsitz im Inland hat und
2. der Unfall sich
  - a) im Inland ereignet hat,
  - b) in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums ereignet hat oder
  - c) in einem Drittstaat ereignet hat, dessen nationales Versicherungsbüro dem System der Grünen Karte beigetreten ist, wenn das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums hat.

(3) Wem Ansprüche gegen den Versicherer auf Ersatz eines durch den Gebrauch eines Fahrzeugs verursachten Personen- oder Sachschadens zustehen, kann diese Ersatzansprüche unter den weiteren Voraussetzungen des Absatzes 1 gegen den Insolvenzfonds geltend machen, wenn

1. der Geschädigte keinen Wohnsitz in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums hat und
2. der Unfall sich im Inland ereignet hat.

Der Insolvenzfonds erbringt in diesem Fall Leistungen an ausländische Staatsangehörige nur bei Vorliegen der Gegenseitigkeit, soweit nicht unionsrechtliche oder völkerrechtliche Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland dem entgegenstehen.

(4) Wem Ansprüche gegen den Versicherer auf Ersatz eines durch den Gebrauch eines Fahrzeugs verursachten Personen- oder Sachschadens zustehen, kann diese Ersatzansprüche unter den weiteren Voraussetzungen des Absatzes 1 gegen den Insolvenzfonds geltend machen, wenn

1. der Geschädigte glaubhaft macht, dass er von der nach Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Stelle des Staates des Europäischen Wirtschaftsraums, in dem er seinen Wohnsitz hat, deshalb keinen Ersatz seines Schadens zu erlangen vermag, weil es sich bei dem versicherten Fahrzeug nicht um ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG handelt, und
2. der Unfall sich im Inland ereignet hat.

## § 18

### Umfang der Leistungspflicht des Insolvenzfonds

(1) Der Ersatzberechtigte kann seine Ansprüche gegen den Insolvenzfonds nur geltend machen, soweit er glaubhaft macht, dass er weder von einem anderen Schadensversicherer noch vom Deutschen Büro Grüne Karte Ersatz seines Schadens zu erlangen vermag. Die Leistungspflicht des Insolvenzfonds entfällt, soweit

1. der Ersatzberechtigte in der Lage ist, Ersatz seines Schadens nach den Vorschriften über die Amtspflichtverletzung zu erlangen, oder
2. der Schaden durch Leistungen eines Sozialversicherungsträgers, durch Fortzahlung von Dienst- oder Amtsbezügen, Vergütung oder Lohn oder durch Gewährung von Versorgungsbezügen ausgeglichen wird.

Die Sätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden, soweit ihre Anwendung dazu führen würde, dass der Ersatzberechtigte darauf verwiesen wird, vorrangig andere als die in Satz 1 oder Satz 2 genannten Schuldner oder Leistungen in Anspruch zu nehmen.

(2) Der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Insolvenzfonds verjährt in drei Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Ersatzberechtigte Kenntnis von den den Anspruch gegen den Insolvenzfonds begründenden Umständen erlangt. Ist der Anspruch des Ersatzberechtigten bei dem Insolvenzfonds angemeldet worden, so ist die Verjährung bis zum Eingang der schriftlichen Entscheidung des Insolvenzfonds gehemmt. Die gegenüber dem leistungspflichtigen Versicherer verstrichene Verjährungsfrist kommt dem Insolvenzfonds zugute. War der Anspruch des Geschädigten gegen den leistungspflichtigen Versicherer zu dem Zeitpunkt, zu dem der Anspruch des Geschädigten gegen den Insolvenzfonds nach § 17 entstanden ist, noch nicht verjährt, so verjährt der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Insolvenzfonds jedoch frühestens sechs Monate nach dem in Satz 2 bezeichneten Zeitpunkt. Der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Insolvenzfonds verjährt zudem nicht vor dem Zeitpunkt, zu dem der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den leistungspflichtigen Versicherer verjährt.

(3) Die Leistungspflicht des Insolvenzfonds bestimmt sich nach dem höheren der beiden folgenden Beträge:

1. der nach dem anwendbaren Recht vorgeschriebenen Mindestversicherungssumme,
2. der vereinbarten Versicherungssumme, maximal jedoch das Dreifache der nach diesem Gesetz vorgesehenen Mindestversicherungssumme.

(4) § 3a ist auf Ansprüche nach § 17 Absatz 2 bis 4 entsprechend anzuwenden. Der Insolvenzfonds hat die Entschädigung unverzüglich zu leisten, spätestens aber innerhalb von drei Monaten, nachdem er das mit Gründen versehene Schadensersatzangebot abgegeben hat oder hätte abgeben müssen. Wurde der Schaden nur teilweise beziffert, so gilt Satz 2 für diesen teilweise bezifferten Schaden und ab dem Zeitpunkt der Abgabe des entsprechenden mit Gründen versehenen Schadensersatzangebots.

(5) Im Übrigen bestimmen sich die Voraussetzungen und der Umfang der Leistungspflicht des Insolvenzfonds sowie die Pflichten des Ersatzberechtigten gegenüber dem Insolvenzfonds nach den Vorschriften, die für das Verhältnis zwischen dem Versicherer und dem Ersatzberechtigten gelten.

## § 19

### Aufwendungsersatz; Forderungsübergang

(1) Der Insolvenzfonds kann von den Personen, für deren Schadensersatzverpflichtungen er nach § 17 einzutreten hat, wie ein Beauftragter Ersatz seiner Aufwendungen verlangen, wobei Ersatzansprüche des Insolvenzfonds gegenüber dem Versicherungsnehmer und mitversicherten Personen auf den Betrag beschränkt sind, den der Versicherungsnehmer oder die mitversicherte Person auch im Verhältnis zum Versicherer zu tragen hätte.

(2) Soweit der Insolvenzfonds dem Ersatzberechtigten den Schaden ersetzt, gehen die Ersatzansprüche des Ersatzberechtigten gegen den Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs und andere Ersatzpflichtige auf den Insolvenzfonds über. Forderungen gegen den Versicherungsnehmer und mitversicherte Personen gehen nur in dem in Absatz 1 vorgesehenen Umfang auf den Insolvenzfonds über. 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 Insolvenzfonds insoweit, als er aus dem Anspruch oder dem Recht hätte Ersatz erlangen können. Ein nach Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 3 Satz 1 oder Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 3 Satz 1 der Richtlinie 2009/103/EG vorgesehener Forderungsübergang unterliegt den Rechtsvorschriften des Staates des Europäischen Wirtschaftsraums, dessen nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichtete oder zugelassene Stelle die Entschädigung nach Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 1 oder Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG geleistet hat.

(3) Soweit die Leistungspflicht des Insolvenzfonds nach § 18 Absatz 1 entfällt, sind auch die Ersatzansprüche der in § 18 Absatz 1 genannten ersatzpflichtigen Stellen gegen den Versicherungsnehmer und mitversicherte Personen auf den Betrag nach Absatz 1 beschränkt.

(4) Machen mehrere Gläubiger Ersatzansprüche geltend, für die die Beschränkung des § 18 Absatz 3 gelten, so sind die Ersatzansprüche insgesamt auf den Betrag nach Absatz 1 beschränkt; die Auszahlung erfolgt nach dem Verhältnis der Höhe der Ersatzansprüche.

(5) Befriedigt ein Versicherungsnehmer oder eine mitversicherte Person berechnete Ansprüche eines Geschädigten über den nach Absatz 1 im Verhältnis zum Insolvenzfonds zu tragenden Betrag hinaus, so kann der Versicherungsnehmer oder die mitversicherte Person insoweit beim Insolvenzfonds Rückgriff nehmen. Die Ansprüche des Geschädigten gegen den Insolvenzfonds gehen insoweit auf den Versicherungsnehmer oder die mitversicherte Person über.

## § 20

### Informationspflichten und Zusammenarbeit im Insolvenzfall

(1) Beantragt die Versicherungsaufsichtsbehörde die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über ein Versicherungsunternehmen mit Sitz im Inland, so hat sie diesen Antrag unverzüglich bekanntzumachen und dem Insolvenzfonds zu übermitteln. Dasselbe gilt, wenn die zuständige Aufsichtsbehörde Maßnahmen zur Eröffnung eines Liquidationsverfahrens über ein solches Versicherungsunternehmen ergreift. Wird über ein Versicherungsunternehmen mit Sitz im Inland das Insolvenzverfahren eröffnet, so hat das Insolvenzgericht den Eröffnungsbeschluss unverzüglich dem Insolvenzfonds zu übermitteln.

(2) Der Insolvenzfonds hat unverzüglich alle gemäß Artikel 10a Absatz 1 und Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Stellen und alle gemäß Artikel 24 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Entschädigungsstellen in allen Staaten des Europäischen

Wirtschaftsraums über den Antrag nach Absatz 1 Satz 1, die Maßnahme nach Absatz 1 Satz 2 oder den Beschluss nach Absatz 1 Satz 3 zu unterrichten.

(3) Geht ein Antrag des Geschädigten auf Schadensersatz nach § 17 Absatz 2 beim Insolvenzfonds ein, so unterrichtet dieser hierüber die folgenden Stellen:

1. diejenige Stelle im Herkunftsstaat des Versicherungsunternehmens, die
  - a) in den Fällen des § 17 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe a in Umsetzung des Artikels 10a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG zugelassen oder errichtet wurde,
  - b) in den Fällen des § 17 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b oder c in Umsetzung des Artikels 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG zugelassen oder errichtet wurde,
2. in den Fällen des § 17 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b oder c die Entschädigungsstelle nach § 24 Absatz 1 Nummer 2,
3. das Versicherungsunternehmen, das Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, oder dessen Verwalter oder Liquidator im Sinne des Artikels 268 Absatz 1 Buchstabe e oder f der Richtlinie 2009/138/EG.

(4) Der Insolvenzfonds ist in allen Phasen der Entschädigungsverfahren befugt, zu gegebener Zeit mit folgenden Stellen zusammenzuarbeiten:

1. mit gemäß Artikel 10a Absatz 1, Artikel 24 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Stellen in allen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums,
2. mit nicht in Nummer 1 genannten Beteiligten, insbesondere
  - a) mit dem Versicherungsunternehmen, das Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist,
  - b) mit einem nach Artikel 152 Absatz 1 der Richtlinie 2009/138/EG bestellten Vertreter,
  - c) mit dem Schadenregulierungsbeauftragten,
  - d) mit dem vorläufigen Insolvenzverwalter (§ 22 Absatz 1 Satz 1 der Insolvenzordnung) ebenso wie dem Insolvenzverwalter (§ 56 der Insolvenzordnung) oder einem sonstigen Verwalter,
  - e) mit dem Liquidator,
  - f) mit dem von der Aufsicht bestellten Sonderbeauftragten,
  - g) mit allen Personen, die mit der Verwaltung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsverträge einschließlich der Regulierung der diesen Verträgen zuzurechnenden Schadensfälle betraut sind,
3. mit den zuständigen nationalen Behörden der Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums.

Diese Zusammenarbeit umfasst die Anforderung, Entgegennahme und Übermittlung von Informationen, gegebenenfalls auch über die Einzelheiten konkreter Ansprüche.

(5) Die in Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2 genannten Stellen und Personen sowie die zuständigen deutschen Behörden sind verpflichtet, dem Insolvenzfonds die für die Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen, die benötigten Unterlagen zu überlassen und ihn bei der Abwicklung zu unterstützen. Das Versicherungsunternehmen, das Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, oder sein Verwalter oder Liquidator ist insbesondere verpflichtet, den Insolvenzfonds zu unterrichten, wenn es für einen Anspruch, der auch beim Insolvenzfonds eingegangen ist, Entschädigung leistet oder die Eintrittspflicht bestreitet. Ist der Anspruch bei einer nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG zugelassenen oder eingerichteten Stelle eines anderen Staates des Europäischen Wirtschaftsraum eingegangen, so bestehen die Pflichten nach den Sätzen 1 und 2 gegenüber dieser Stelle.



## § 21

## Rückgriff unter den Insolvenzfonds

(1) Ist der Herkunftsstaat des Versicherers die Bundesrepublik Deutschland und hat eine nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichtete oder zugelassene Stelle in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums einem Geschädigten mit Wohnsitz in diesem Staat Entschädigung gezahlt, so ist der Insolvenzfonds verpflichtet, dieser Stelle den als Entschädigung gezahlten Betrag nach Maßgabe des Absatzes 2 zu erstatten. Der Insolvenzfonds leistet die Zahlung innerhalb einer angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten, nachdem er einen entsprechenden Antrag auf Erstattung erhalten hat, wenn nicht zwischen dem Insolvenzfonds und dieser Stelle schriftlich etwas anderes vereinbart ist.

(2) Aufgaben, Verpflichtungen und Verfahren bei der Erstattung richten sich nach den gemäß Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 1 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG geschlossenen Vereinbarungen oder nach den gemäß Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 4 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 4 der Richtlinie 2009/103/EG von der Europäischen Kommission erlassenen delegierten Rechtsakten. Der Insolvenzfonds ist beauftragt, Vereinbarungen nach Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 1 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG auszuhandeln und abzuschließen. Sind derartige Vereinbarungen vor der Zulassung des Insolvenzfonds von der zuständigen Verhandlungsstelle abgeschlossen worden, so wird der Insolvenzfonds mit seiner Zulassung Vertragspartei dieser Vereinbarungen.

(3) Soweit eine nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichtete oder zugelassene Stelle einer anderen nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Stelle einen Betrag erstattet, den diese als Entschädigung gezahlt hat, gehen die auf die erstattungsberechtigte Stelle übergegangenen Ansprüche des Geschädigten gegen den Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs und andere Ersatzpflichtige auf die erstattende Stelle über.

(4) Handelt es sich bei dem versicherten Fahrzeug nicht um ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG, so richtet sich der Rückgriff zwischen dem Insolvenzfonds und den anderen nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Stellen allein nach den zwischen diesen Stellen getroffenen Vereinbarungen.

## § 22

## Rückgriffsrecht des Deutschen Büros Grüne Karte

(1) Soweit das Deutsche Büro Grüne Karte dem nationalen Versicherungsbüro eines anderen Staates des Europäischen Wirtschaftsraums die Kosten der Schadenregulierung für einen Unfall erstattet hat, der in diesem Staat von einem Fahrzeug mit gewöhnlichen Standort im Inland verursacht wurde, kann das Deutsche Büro Grüne Karte seinerseits vom Insolvenzfonds die Erstattung des gezahlten Betrages verlangen, wenn das Fahrzeug bei einem Versicherungsunternehmen mit Sitz im Inland versichert ist und das Versicherungsunternehmen Gegenstand eines Insolvenzverfahrens oder eines Liquidationsverfahrens im Sinne des Artikels 268 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 2009/138/EG ist.

(2) § 21 Absatz 3 ist entsprechend anzuwenden.

## Unterabschnitt 4

Wahrnehmung der Aufgaben von Entschädigungsfonds, Entschädigungsstelle und Insolvenzfonds

## § 23

Wahrnehmung der Aufgaben durch eine Anstalt; Verordnungsermächtigung

(1) Die nach § 13 Absatz 1 Satz 1 und 2 in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung errichtete Anstalt nimmt die ihr nach diesem Gesetz oder aufgrund dieses Gesetzes übertragenen Aufgaben wahr und untersteht der Aufsicht des Bundesministeriums der Justiz. Das Nähere über die Anstalt bestimmt die Satzung, die von der Bundesregierung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen wird.

(2) Soweit der Anstalt Aufgaben nach § 8a Absatz 3 Satz 4 oder § 28 Absatz 1 übertragen werden, sind zur Leistung von Beiträgen an die Anstalt verpflichtet:

1. zur Deckung der Verwaltungskosten für die Wahrnehmung der Aufgaben der Auskunftsstelle und zur Deckung der Entschädigungsleistungen und der Verwaltungskosten für die Wahrnehmung der Aufgaben des Entschädigungsfonds
  - a) die im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen unter Berücksichtigung ihres Anteils an den gebuchten Prämienbeträgen und der Anzahl der versicherten Risiken bezüglich der von ihnen in der Bundesrepublik Deutschland nach diesem Gesetz getätigten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen,
  - b) die nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 von der Versicherungspflicht befreiten Halter nichtversicherter Fahrzeuge sowie die Haftpflichtschadenausgleiche im Sinne des § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes jeweils unter Berücksichtigung ihres Anteils am Gesamtbestand der Fahrzeuge und der Art dieser Fahrzeuge;
2. zur Deckung der Entschädigungsleistungen und der Verwaltungskosten für die Wahrnehmung der Aufgaben der Entschädigungsstelle die im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen unter Berücksichtigung ihres Anteils an den gebuchten Prämienbeträgen und der Anzahl der versicherten Risiken bezüglich der von ihnen in der Bundesrepublik Deutschland nach diesem Gesetz getätigten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen;
3. zur Deckung der Entschädigungsleistungen und der Verwaltungskosten für die Wahrnehmung der Aufgaben des Insolvenzfonds die Versicherungsunternehmen, die in Deutschland zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassen wurden, unter Berücksichtigung ihres Anteils an den gebuchten Prämienbeträgen und der Anzahl der versicherten Risiken bezüglich der von ihnen in der Bundesrepublik Deutschland und in den übrigen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums getätigten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen.

Das Nähere über die Beitragspflicht bestimmt das Bundesministerium der Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und dem Bundesministerium der Finanzen durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates.

## § 24

## Wahrnehmung der Aufgaben durch die Verkehrsofferhilfe

(1) Dem rechtsfähigen Verein „Verkehrsofferhilfe eingetragener Verein“ in Berlin (Verkehrsofferhilfe) sind mit seiner Zustimmung zugewiesen:

1. die Stellung des Entschädigungsfonds und die Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse des Entschädigungsfonds aufgrund § 13 Absatz 2 in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung in Verbindung mit der Verordnung nach § 13 Absatz 2 in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 2 Satz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung,
2. die Stellung der Entschädigungsstelle und die Aufgaben und Befugnisse der Entschädigungsstelle aufgrund § 13a Absatz 1 in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung und
3. die Stellung und die Aufgaben und Befugnisse der Verhandlungsstelle aufgrund § 14a in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung.

(2) Der Verkehrsofferhilfe werden die Stellung des Insolvenzfonds und die Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse des Insolvenzfonds zugewiesen, sobald diese schriftlich gegenüber dem Bundesministerium der Justiz ihre Bereitschaft dazu erklärt hat. Das Bundesministerium der Justiz gibt die Erklärung und den Zeitpunkt, ab dem die betroffenen Aufgaben von der Verkehrsofferhilfe wahrgenommen werden, im Bundesanzeiger bekannt. Mit Zuweisung nach Satz 1 ist die Verkehrsofferhilfe zugelassene Stelle im Sinne des Artikels 10a Absatz 1 und des Artikels 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG.

(3) Die Verkehrsofferhilfe kann sich zur Schadenregulierung anderer Personen oder Einrichtungen, insbesondere eines zur Übernahme der Regulierung bereiten Versicherungsunternehmens oder Schadenabwicklungsunternehmens, bedienen.

(4) Die Verkehrsofferhilfe hat an deutlich sichtbarer Stelle auf ihrer Internetseite und einem Geschädigten auf dessen Verlangen die wesentlichen Informationen über die verschiedenen Wege der Beantragung von Schadensersatz auf Papier oder in Textform bereitzustellen, sofern einzelne der in den Absätzen 1 und 2 genannten Aufgabenbereiche durch Rechtsverordnung gemäß § 28 Absatz 1 oder 2 einer anderen juristischen Person übertragen worden sind.

## § 25

## Aufsicht; Genehmigung der Satzung der Verkehrsofferhilfe

(1) Die Verkehrsofferhilfe untersteht der Rechtsaufsicht des Bundesministeriums der Justiz, soweit sie die übertragenen Aufgaben und Befugnisse wahrnimmt.

(2) Die Satzung der Verkehrsofferhilfe sowie jede Änderung der Satzung bedürfen der Genehmigung des Bundesministeriums der Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen. Die Satzung und jede Änderung der Satzung sind vom Bundesministerium der Justiz im Bundesanzeiger bekanntzumachen.

(3) Die Verkehrsofferhilfe hat dem Bundesministerium der Justiz als Grundlage für die Genehmigung einer Änderung ihrer Satzung, die die Regelungen über die satzungsmäßigen Leistungen zur Finanzierung der Aufgaben von Entschädigungsfonds, Entschädigungsstelle und Insolvenzfonds betrifft, ein Gutachten eines Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vorzulegen, das bestätigt, dass die in den zur Genehmigung vorgelegten Satzungsänderungen getroffenen Regelungen über die satzungsmäßigen Leistungen und deren Erhebung und den diesen Satzungsänderungen zugrunde gelegten Annahmen eine den Anforderungen an die Finanzierung nach § 27 entsprechende Finanzierung gewährleisten. Gemeinsam mit dem Jahresbericht für das vorangegangene Kalenderjahr hat die Verkehrsofferhilfe dem Bundesministerium

der Justiz jährlich zum 30. Juni ein Gutachten eines Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vorzulegen, das bestätigt, dass die nach ihrer Satzung erhobenen satzungsmäßigen Leistungen den Anforderungen an die Finanzierung nach § 27 entsprechen. Für die Prüfung nach Satz 1 und 2 sind § 319 Absatz 2 bis 4, § 319b Absatz 1, § 320 Absatz 2 und § 323 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.

## § 26

### Stelle zur gütlichen Einigung; Verordnungsermächtigung

Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und dem Bundesministerium der Finanzen durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen,

1. dass beim Entschädigungsfonds eine Stelle 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,
2. wie die Mitglieder der Stelle nach Nummer 1, die aus einem die Befähigung zum Richteramt besitzenden, sachkundigen und unabhängigen Vorsitzenden sowie einem von der Versicherungswirtschaft benannten und einem dem Bereich der Ersatzberechtigten zuzurechnenden Beisitzer besteht, zu bestellen sind und wie das Verfahren der Stelle einschließlich der Kosten zu regeln ist,
3. dass Ansprüche gegen den Entschädigungsfonds im Wege der Klage erst geltend gemacht werden können, nachdem ein Verfahren vor der Stelle nach Nummer 1 vorausgegangen ist, sofern nicht seit der Anrufung der Stelle mehr als drei Monate verstrichen sind.

## § 27

### Finanzierung

(1) Die Verkehrsofferhilfe hat in ihrer Satzung Leistungen durch ihre Mitglieder und die weiteren nach § 8 Absatz 1 und 2 verpflichteten Unternehmen in Form von Beiträgen, Vorschüssen, Umlagen, Sonderbeiträgen und sonstigen Leistungen sowie ausreichende Sicherheitsleistungen für zukünftige Beiträge, Umlagen oder Sonderbeiträge so vorzusehen, dass die Verkehrsofferhilfe jederzeit über ausreichende liquide Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz und ihrer Satzung, insbesondere zur Deckung bereits entstandener sowie zukünftiger und potentieller Entschädigungsleistungen, sowie der dafür erforderlichen Verwaltungskosten verfügt.

(2) Die Mittel aus Leistungen der nach § 8 Absatz 1 verpflichteten Unternehmen dürfen nur für die Erfüllung der Aufgaben des Entschädigungsfonds einschließlich der Aufgaben des Entschädigungsfonds nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung und der Entschädigungsstelle sowie die dafür erforderlichen Aufwendungen verwendet werden. Die Mittel der nach § 8 Absatz 2 verpflichteten Unternehmen dürfen nur für die Erfüllung der Aufgaben des Insolvenzfonds sowie die dafür erforderlichen Aufwendungen verwendet werden. Verwaltungskosten, die für die Erfüllung mehrerer Aufgaben anfallen, können nach einem sachgerechten und nachvollziehbaren Schlüssel aufgeteilt werden.

## § 28

### Übertragung der Wahrnehmung der Aufgaben auf eine andere juristische Person; Verordnungsermächtigungen

(1) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Aufgaben und Befugnisse des Entschädigungsfonds, der Entschädigungsstelle, der Ver-

handlungsstelle oder des Insolvenzfonds der in § 23 genannten Anstalt zu übertragen, soweit die Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse des Entschädigungsfonds, der Entschädigungsstelle, der Verhandlungsstelle oder des Insolvenzfonds durch die Verkehrshilfe nicht gewährleistet ist oder diese nicht mehr zur Wahrnehmung der Aufgaben bereit ist.

(2) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und dem Bundesministerium der Finanzen durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Stellung des Entschädigungsfonds, die Stellung der Entschädigungsstelle, die Stellung der Verhandlungsstelle oder die Stellung des Insolvenzfonds einer anderen bestehenden juristischen Person des Privatrechts zuzuweisen, soweit die Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse des Entschädigungsfonds, der Entschädigungsstelle, der Verhandlungsstelle oder des Insolvenzfonds durch die Verkehrshilfe nicht gewährleistet ist oder diese nicht mehr zur Wahrnehmung der Aufgaben bereit ist, wenn

1. diese juristische Person des Privatrechts bereit ist, die Aufgaben des Entschädigungsfonds, der Entschädigungsstelle, der Verhandlungsstelle oder des Insolvenzfonds zu übernehmen, und
2. sie hinreichende Gewähr für die Erfüllung der Ansprüche der Ersatzberechtigten bietet.

(3) § 24 Absatz 3 und 4 gilt auch für die Anstalt nach § 23 entsprechend, wenn und soweit ihr durch Rechtsverordnung nach Absatz 1 Aufgaben und Befugnisse zugewiesen werden. § 24 Absatz 3 und 4 und die §§ 25 bis 27 gelten für jede andere juristische Person entsprechend, wenn und soweit dieser juristischen Person durch Rechtsverordnung nach Absatz 2 Aufgaben und Befugnisse zugewiesen werden.

## § 29

### Steuerbefreiung

Der Entschädigungsfonds, die Entschädigungsstelle, die Verhandlungsstelle und der Insolvenzfonds sind von der Körperschaftsteuer, der Gewerbesteuer und der Vermögensteuer befreit.“

28. Die Überschrift des Vierten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

### „Abschnitt 4

### Strafvorschriften, Übergangs- und Schlussvorschriften“.

29. Nach § 29 wird folgender § 30 eingefügt:

## „§ 30

### Strafvorschriften

(1) Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer

1. entgegen § 6 Absatz 1, 2 oder 3 ein Fahrzeug gebraucht oder
2. entgegen § 6 Absatz 4 einen dort genannten Gebrauch gestattet.

(2) Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen.

(3) Die Tat ist nicht strafbar, wenn für den Gebrauch des Fahrzeugs, sofern es nur seinen regelmäßigen Standort und nicht seinen gewöhnlichen Standort im Inland hat,

1. ein den Anforderungen des § 3 Absatz 1, 2 oder 3 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes genügender Versicherungsschutz besteht oder
2. die Schadenregulierung nach § 9 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes gewährleistet ist.

(4) Fahrzeuge, auf die sich eine Straftat nach Absatz 1 bezieht, können eingezogen werden, wenn sie dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehören.“

30. Der bisherige § 15 wird § 31 und die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 31

Tarifumstellung bei Bestandsübertragung“.

31. Der bisherige § 16 wird durch die folgenden §§ 32 und 33 ersetzt:

„§ 32

Anwendungsbestimmung; Übergangsregelung

(1) Dieses Gesetz in der ab dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung ist nicht vor dem 23. Dezember 2023 anzuwenden, soweit in den nachfolgenden Absätzen nichts anderes geregelt ist.

(2) § 8 Absatz 2 und § 21 Absatz 2 Satz 2 und 3 sowie Unterabschnitt 4 des Abschnitts 3 sind ab dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] anzuwenden. § 14a in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung ist weiterhin anzuwenden bis zu dem Zeitpunkt, ab dem die Aufgaben und Befugnisse des Insolvenzfonds

1. nach der Bekanntmachung gemäß § 24 Absatz 2 Satz 3 von der Verkehrsofperhilfe wahrgenommen werden oder
2. durch eine Rechtsverordnung nach § 28 Absatz 1 oder 2 erstmals einer anderen juristischen Person übertragen werden.

(3) Auf Versicherungsfälle, die vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes, frühestens 23. Dezember 2023] eingetreten sind, sind die bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Vorschriften weiterhin anzuwenden.

(4) Sind Vertragsbestimmungen, die auf den Allgemeinen Versicherungsbedingungen des Versicherers beruhen, aufgrund einer Änderung der Rechtsverordnung nach § 4 Absatz 1 unwirksam geworden, so kann der Versicherer durch Erklärung gegenüber dem Versicherten die unwirksamen Vertragsbestimmungen durch die neuen Bestimmungen in seinen Allgemeinen Versicherungsbedingungen ersetzen oder sie aufheben. Die Erklärung zur Ersetzung oder Aufhebung der Vertragsbestimmungen bedarf der Textform und ist nur wirksam, wenn sie eine Gegenüberstellung des bisherigen Vertragsinhalts und des neuen Vertragsinhalts enthält, in der die Änderungen so kenntlich gemacht sind, dass der Versicherungsnehmer sie einfach erfassen kann. Die Vertragsänderung wird einen Monat nach Zugang der Erklärung wirksam. Für Versicherungsverträge, die am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes, frühestens 23. Dezember 2023] bestehen und in denen wirksam ein Haftungsausschluss gemäß § 4 Nummer 4 der Rechtsverordnung nach § 4 Absatz 1 in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 9 Absatz 2 dieses Gesetzes] geltenden Fassung vereinbart ist, ist die Haftung für Ersatzansprüche aus dem Gebrauch des Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, für bis zum 31. Dezember 2024 eingetretene Versicherungsfälle ausgeschlossen, wenn

1. das Fahrzeug in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen gebraucht wird und
2. für diesen Gebrauch des Fahrzeugs Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d besteht, der diese Ersatzansprüche deckt.

(5) Die §§ 5c und 8b sind ab dem Tag der Anwendung des in Artikel 16 Absatz 6 der Richtlinie 2009/103/EG genannten delegierten Rechtsakts der Europäischen Kommission, frühestens jedoch ab dem 23. April 2024 anzuwenden. Das Bundesministerium der Justiz gibt den Tag der Anwendung im Bundesanzeiger bekannt. Bis zum Tag der Anwendung ist § 5 Absatz 7 in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung weiterhin anzuwenden.

(6) Auf vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes, frühestens 23. Dezember 2023] eingetretene Entschädigungspflichten des Entschädigungsfonds nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung und auf vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes, frühestens 23. Dezember 2023] eingetretene Entschädigungspflichten der Entschädigungsstelle nach diesem Gesetz in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung sind jeweils die bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Vorschriften weiterhin anzuwenden.

(7) Die §§ 17 bis 22 sind im Übrigen ab dem Tag der in Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 1 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG genannten Vereinbarungen oder ab dem Zeitpunkt der Anwendung der in Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 4 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 4 der Richtlinie 2009/103/EG genannten delegierten Rechtsakte der Europäischen Kommission anzuwenden, frühestens jedoch ab dem 23. Dezember 2023. Bis zum Tag der Anwendung nach Satz 1 sind auf Ansprüche Geschädigter für den Fall, dass die Versicherungsaufsichtsbehörde den Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über das Vermögen eines leistungspflichtigen Versicherers stellt oder, sofern der Versicherer seinen Sitz in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums hat, von der zuständigen Aufsichtsbehörde eine vergleichbare Maßnahme ergriffen wird, weiterhin die bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Vorschriften anzuwenden.

### § 33

#### Anpassung an Änderungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung; Verordnungsermächtigung

Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Verweise auf Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung in diesem Gesetz an geänderte Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung anzupassen, soweit

1. die Fahrzeug-Zulassungsverordnung aufgrund von Verordnungsermächtigungen nach dem Straßenverkehrsgesetz geändert wird und
  2. die Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, auf die durch dieses Gesetz verwiesen wird, durch eine Verordnung nach Nummer 1 durch inhaltsgleiche Regelungen zur Definition von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie den Anforderungen an deren Zulassung zur Inbetriebnahme auf öffentlichen Straßen ersetzt werden.“
32. Die Anlage wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 1 Buchstabe b wird die Angabe „1 220 000 Euro“ durch die Angabe „1 300 000 Euro“ ersetzt.
  - b) In Nummer 2 Satz 2 wird das Wort „verwendet“ durch das Wort „gebraucht“ ersetzt.

## Artikel 2

### Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

#### (Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetz – AuslPflVG)

##### § 1

###### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet

1. „Fahrzeug“ jedes Fahrzeug im Sinne des § 1a Absatz 1 Nummer 1 des Pflichtversicherungsgesetzes;
2. „Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums“ die Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum;
3. „Drittstaaten“ alle Staaten, die nicht Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums sind;
4. „Staat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat“ den Staat, in dem das Fahrzeug im Sinne des § 1a Absatz 2 des Pflichtversicherungsgesetzes seinen gewöhnlichen Standort hat;
5. „Gebrauch eines Fahrzeugs“ jeden Gebrauch eines Fahrzeugs im Sinne des § 1a Absatz 3 des Pflichtversicherungsgesetzes;
6. „nationales Versicherungsbüro“ ein nationales Versicherungsbüro im Sinne des Artikels 1 Nummer 3 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11), die durch die Richtlinie (EU) 2021/2118 (ABl. L 430 vom 2.12.2021, S. 1) geändert worden ist;
7. „Grüne Karte“ die Grüne Karte im Sinne des Artikels 1 Nummer 5 der Richtlinie 2009/103/EG;
8. „Deutsches Büro Grüne Karte“ den rechtsfähigen Verein „Deutsches Büro Grüne Karte eingetragener Verein“ oder im Falle eines Zuständigkeitswechsels den jeweiligen Rechtsträger des deutschen nationalen Versicherungsbüros.

##### § 2

###### Anwendungsbereich

Dieses Gesetz gilt nur für Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort nicht im Inland haben.

##### § 3

###### Verbot des Gebrauchs nicht versicherter Fahrzeuge

(1) Ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG darf im Inland nur gebraucht werden, wenn die durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Schäden gedeckt sind

1. durch eine Grenzversicherung nach § 5 Absatz 1,
2. durch eine Haftpflichtversicherung, die ein anderer Staat des Europäischen Wirtschaftsraums vorgeschrieben hat



- a) im Falle eines Fahrzeugs mit gewöhnlichem Standort in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums nach Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG oder
  - b) im Falle eines Fahrzeugs mit gewöhnlichem Standort in einem Drittstaat nach Artikel 7 der Richtlinie 2009/103/EG oder
3. durch eine sonstige ausländische Haftpflichtversicherung, wenn auch eine Schadenregulierung durch die jeweiligen nationalen Versicherungsbüros in allen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums gemäß § 9 Absatz 1 gewährleistet ist.

(2) Ein Fahrzeug, das kein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG ist, oder ein Fahrzeug, das gemäß Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der Richtlinie 2009/103/EG in demjenigen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums, in dem es seinen gewöhnlichen Standort hat, von der Versicherungspflicht befreit ist, darf im Inland nur gebraucht werden, wenn die durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Schäden gedeckt sind

1. durch eine Grenzversicherung nach § 5 Absatz 1,
2. durch eine Haftpflichtversicherung aus einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums, wenn der Versicherungsvertrag auch die Schäden, die sich im Inland ereignen, nach den hier jeweils geltenden Vorschriften über die Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge deckt, oder
3. durch eine ausländische Haftpflichtversicherung, wenn auch eine Schadenregulierung durch das Deutsche Büro Grüne Karte für Schadensfälle im Inland gemäß § 9 Absatz 2 gewährleistet ist.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 ist der Gebrauch eines Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität im Inland, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen nur zulässig, wenn

1. für das Fahrzeug eine Grenzversicherung nach § 5 Absatz 1 besteht und dieser Gebrauch des Fahrzeugs nicht im Versicherungsvertrag vereinbarte Obliegenheiten verletzt,
  2. dieser Gebrauch des Fahrzeugs von einer Versicherung nach Absatz 1 Nummer 2 oder Absatz 2 Nummer 2 gedeckt ist oder
  3. für diesen Gebrauch des Fahrzeugs Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d des Pflichtversicherungsgesetzes besteht.
- (4) Es ist verboten, einen nach den Absätzen 1 bis 3 unzulässigen Gebrauch zu gestatten.

#### § 4

##### **Ausnahmen vom Verbot des Gebrauchs nicht versicherter Fahrzeuge**

§ 3 ist nicht anzuwenden

1. auf ein Fahrzeug, das gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG von der Versicherungspflicht befreit ist,
2. auf Fahrzeuge ausländischer Streitkräfte, die zum Aufenthalt im Geltungsbereich dieses Gesetzes befugt sind,
3. auf Fahrzeuge, die durch Rechtsverordnung nach § 16 Absatz 2 Nummer 1 oder durch Ausnahmegenehmigung nach § 17 vom Verbot des Gebrauchs ausgenommen sind,
4. auf Fahrzeuge, die ausschließlich in einem inländischen Gebiet im Sinne des § 6 Absatz 2 des Pflichtversicherungsgesetzes gebraucht werden.

## § 5

**Grenzversicherung**

(1) Eine Grenzversicherung muss den für die Versicherung von Fahrzeugen mit gewöhnlichem oder regelmäßigem Standort im Inland geltenden Bestimmungen des Pflichtversicherungsgesetzes und der Rechtsverordnung nach § 4 Absatz 1 des Pflichtversicherungsgesetzes über Inhalt und Umfang des Versicherungsschutzes, einschließlich der Mindestversicherungssummen, entsprechen.

(2) Auf die Grenzversicherung sind die §§ 3, 3a, 5 Absatz 1 und 2 Satz 1 und Absatz 4 sowie § 5b Absatz 1 des Pflichtversicherungsgesetzes entsprechend anzuwenden.

## § 6

**Vermerk der Versicherungsdauer**

Bei einer Grenzversicherung nach § 5 kann der Versicherer die Dauer der Versicherung auf der Versicherungsbestätigung vermerken, wenn das Versicherungsverhältnis nicht auf unbestimmte Zeit eingegangen ist.

## § 7

**Fortbestehen der Leistungspflicht gegenüber Dritten**

(1) Bei einer Grenzversicherung nach § 5 kann ein Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, dem Anspruch des Dritten nur entgegengehalten werden, wenn

1. der Umstand aus der Versicherungsbestätigung ersichtlich ist oder die Versicherungsbestätigung dem Versicherer zurückgegeben worden ist und
2. zwischen dem in der Versicherungsbestätigung angegebenen Zeitpunkt der Beendigung des Versicherungsverhältnisses oder dem Zeitpunkt der Rückgabe der Versicherungsbescheinigung und dem Schadensereignis fünf Monate, im Fall einer Gesamtlauzeit des Versicherungsverhältnisses von weniger als zehn Tagen fünf Wochen verstrichen sind.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 ist § 117 Absatz 3 und 4 des Versicherungsvertragsgesetzes entsprechend anzuwenden.

## § 8

**Ausländische Versicherungen**

Der Versicherer einer in § 3 Absatz 1 Nummer 2 und 3 sowie § 3 Absatz 2 Nummer 2 und 3 genannten ausländischen Versicherung hat bei Schadensfällen im Inland, unbeschadet weitergehender Leistungspflichten, jedenfalls Leistungen in dem für eine Grenzversicherung bestimmten Mindestumfang zu gewähren.

## § 9

**Gewährleistung der Schadenregulierung**

(1) Die Schadenregulierung durch die nationalen Versicherungsbüros aller Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums ist im Sinne des § 3 Absatz 1 Nummer 3 gewährleistet, wenn durch das nationale Versicherungsbüro eines jeden Staates des Europäischen Wirtschaftsraums durch Vereinbarung mit den nationalen Versicherungsbüros der jeweils anderen Staaten die Regulierung von Schadensfällen, die sich im Gebiet dieses Staates ereignen, nach den dort jeweils geltenden Vorschriften über die Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge garantiert ist

1. aufgrund einer Grünen Karte für das Fahrzeug mit Gültigkeit für alle Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums oder
2. aufgrund des gewöhnlichen Standorts des Fahrzeugs im Gebiet eines bestimmten Staates.

(2) Die Schadenregulierung für Schadensfälle im Inland durch das Deutsche Büro Grüne Karte ist im Sinne des § 3 Absatz 2 Nummer 3 gewährleistet, wenn durch das Deutsche Büro Grüne Karte durch Abkommen mit den nationalen Versicherungsbüros anderer Staaten die Regulierung von Schadensfällen, die sich im Inland ereignen, nach den im Inland jeweils geltenden Vorschriften über die Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge garantiert ist

1. aufgrund einer Grünen Karte für das Fahrzeug mit Gültigkeit für die Bundesrepublik Deutschland oder
2. aufgrund des gewöhnlichen Standorts des Fahrzeugs im Gebiet eines bestimmten Staates.

## § 10

### **Leistungspflicht des Deutschen Büros Grüne Karte**

(1) Liegen die Voraussetzungen des § 9 Absatz 1 oder 2 vor, so können Dritte, die durch den Gebrauch eines Fahrzeugs im Inland geschädigt wurden, ihre Schadensersatzansprüche in gleicher Weise wie gegen den Versicherer einer Grenzversicherung auch gegen das Deutsche Büro Grüne Karte geltend machen. Die §§ 3 und 3a des Pflichtversicherungsgesetzes und die §§ 115, 116, 118 bis 120, 123 Absatz 1 und 3 sowie § 124 Absatz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes sind entsprechend anzuwenden.

(2) Das Deutsche Büro Grüne Karte ist im Verhältnis zum Dritten in dem für eine Grenzversicherung bestimmten Mindestumfang zur Leistung verpflichtet, unabhängig davon, ob ein Versicherungsverhältnis besteht und ob der Versicherer im Verhältnis zum Versicherungsnehmer von der Verpflichtung zur Leistung ganz oder teilweise frei ist.

(3) Das Deutsche Büro Grüne Karte ist im Verhältnis zum Versicherungsnehmer und zu den versicherten Personen in derselben Weise zur Leistung verpflichtet, in der es auch der Versicherer des Fahrzeugs ist. Besteht kein Versicherungsverhältnis, so ist derjenige, für dessen Haftpflicht das Deutsche Büro Grüne Karte einsteht, im Verhältnis zu diesem allein zur Leistung verpflichtet.

(4) Das Deutsche Büro Grüne Karte kann sich zur Schadenregulierung anderer Personen oder Einrichtungen, insbesondere eines zur Übernahme der Regulierung bereiten Versicherungsunternehmens oder Schadenabwicklungsunternehmens, bedienen.

(5) Ist der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht worden, das seinen gewöhnlichen Standort in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums hat, so hat das Deutsche Büro Grüne Karte bei dem den Anspruch stellenden Dritten Folgendes abzufragen:

1. den Staat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat,
2. gegebenenfalls das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs,
3. soweit möglich, die normalerweise in der Grünen Karte enthaltenen, im Besitz des Fahrzeughalters befindlichen Angaben über die Versicherung des Fahrzeugs, soweit diese von dem Staat, in dessen Gebiet das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, verlangt werden.

Das Deutsche Büro Grüne Karte teilt die Informationen nach Satz 1 dem nationalen Versicherungsbüro des Staates des Europäischen Wirtschaftsraums mit, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

## § 11

**Fortbestehen der Leistungspflicht des Deutschen Büros Grüne Karte**

(1) Das Deutsche Büro Grüne Karte kann einem Dritten einen Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung der nach § 9 Absatz 1 Nummer 1 und § 9 Absatz 2 Nummer 1 aufgrund einer Grünen Karte übernommenen Verpflichtung zur Schadenregulierung zur Folge hat, nur in entsprechender Anwendung des § 7 Absatz 1 entgegenhalten.

(2) Ist durch eine Rechtsverordnung nach § 15 Absatz 1 oder Absatz 2 bestimmt, dass der Fahrer des Fahrzeugs von der Pflicht zum Mitführen eines Versicherungsnachweises ausgenommen ist, so kann das Deutsche Büro Grüne Karte einen Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung der nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 und § 9 Absatz 2 Nummer 2 übernommenen Verpflichtung zur Schadenregulierung zur Folge hat, dem Anspruch des Dritten nicht entgegenhalten, wenn sich das Fahrzeug im Zeitpunkt des Schadensereignisses mit dem bei der Einreise geführten und ihm zugeordneten amtlichen Kennzeichen im Geltungsbereich dieses Gesetzes befunden hat.

(3) In den Fällen der Absätze 1 und 2 ist § 117 Absatz 3 und 4 des Versicherungsvertragsgesetzes entsprechend anzuwenden.

## § 12

**Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises**

(1) Der Fahrer hat bei Gebrauch des Fahrzeugs im Inland einen Nachweis über den hierbei nach § 3 Absatz 1 oder Absatz 2 erforderlichen Versicherungsschutz (Versicherungsnachweis) mitzuführen. Der Fahrer hat den Versicherungsnachweis auf Verlangen den zuständigen Beamten zur Prüfung auszuhändigen.

(2) Absatz 1 ist auf die Fahrer von Fahrzeugen nicht anzuwenden, wenn diese von der Pflicht zum Mitführen und zur Aushändigung eines Versicherungsnachweises ausgenommen sind

1. durch eine Rechtsverordnung nach § 15 Absatz 1 oder Absatz 2,
2. durch eine Rechtsverordnung nach § 16 Absatz 2 Nummer 2 oder
3. durch eine Ausnahmegenehmigung nach § 17.

(3) Der Halter darf nicht gestatten,

1. dass der Fahrer entgegen Absatz 1 Satz 1 den vorgeschriebenen Versicherungsnachweis nicht mitführt oder
2. dass der Fahrer entgegen Absatz 1 Satz 2 den Versicherungsnachweis nicht auf Verlangen den zuständigen Beamten zur Prüfung aushändigt.

## § 13

**Anforderungen an den Versicherungsnachweis**

Soweit nicht durch Rechtsverordnung nach § 16 Absatz 1 Nummer 1 etwas anderes bestimmt ist, ist der Versicherungsnachweis

1. im Fall einer Grenzversicherung nach § 5 die Versicherungsbestätigung,
2. im Fall einer Versicherung des Staates, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, eine Grüne Karte,
3. im Fall einer sonstigen Versicherung eines Staates des Europäischen Wirtschaftsraums ein der Versicherungsbestätigung vergleichbarer Nachweis.

## § 14

**Fehlender Versicherungsnachweis**

(1) Wenn der Fahrer des Fahrzeugs den Versicherungsnachweis entgegen § 12 Absatz 1 Satz 1 nicht mitführt oder entgegen § 12 Absatz 1 Satz 2 nicht aushändigt, so

1. kann das Fahrzeug bei der Einreise aus dem Gebiet eines Staates des Europäischen Wirtschaftsraums von den Grenzzollstellen zurückgewiesen werden,
2. muss das Fahrzeug bei der Einreise aus dem Gebiet eines Drittstaats von den Grenzzollstellen zurückgewiesen werden.

(2) Stellt sich das Fehlen eines nach § 12 Absatz 1 Satz 1 mitzuführenden Versicherungsnachweises während des Gebrauchs des Fahrzeugs im Inland heraus, so kann das Fahrzeug solange sichergestellt werden, bis der Versicherungsnachweis vorgelegt wird.

## § 15

**Ausnahmen vom Erfordernis zum Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises;  
Verordnungsermächtigung**

(1) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der obersten Landesbehörden für Fahrzeuge im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG Ausnahmen von der Pflicht des Fahrers zum Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises nach § 12 Absatz 1 vorsehen, soweit die Europäische Kommission in Bezug auf diese Fahrzeuge

1. nach Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2009/103/EG das Bestehen der dort vorgesehenen Übereinkunft festgestellt hat oder
2. nach Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 2009/103/EG bestimmt hat, dass die Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Vorlage einer gültigen Grünen Karte oder einer Bescheinigung über den Abschluss einer Grenzversicherung nicht mehr verlangen.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der obersten Landesbehörden für andere Fahrzeuge als solche im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG Ausnahmen von der Pflicht des Fahrers zum Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises nach § 12 Absatz 1 vorsehen, soweit eine Schadenregulierung für Schadensfälle im Inland durch das Deutsche Büro Grüne Karte nach § 9 Absatz 2 Nummer 2 aufgrund des gewöhnlichen Standorts des Fahrzeugs im Gebiet eines bestimmten Staates gewährleistet ist.

## § 16

**Verordnungsermächtigungen**

(1) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates weitere Vorschriften zu erlassen über

1. den Inhalt des Versicherungsnachweises, auch unter Abweichung von § 13,
2. die Prüfung des Versicherungsnachweises und
3. die beim Fehlen des Versicherungsnachweises erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.

(2) Zur Pflege der Beziehungen mit dem Ausland, zur Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen oder zur Durchführung von Rechtsakten des Europäischen Rates oder der Europäischen Kommission kann das Bun-

desministerium für Digitales und Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der obersten Landesbehörden für Fahrzeuge, die im Inland keinen regelmäßigen oder gewöhnlichen Standort haben, allgemeine Ausnahmen genehmigen

1. von dem Verbot des Gebrauchs nicht versicherter Fahrzeuge (§ 3),
2. von der Pflicht zum Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises nach § 12 Absatz 1,
3. von den Folgen eines fehlenden Versicherungsnachweises (§ 14),
4. von der Rechtsverordnung nach Absatz 1 Nummer 1 über den Inhalt des Versicherungsnachweises.

#### § 17

##### **Ausnahmegenehmigungen**

Zur Pflege der Beziehungen mit dem Ausland kann das Bundesministerium für Digitales und Verkehr für Fahrzeuge Einzelausnahmen von diesem Gesetz oder den Vorschriften der Rechtsverordnung nach § 16 Absatz 1 genehmigen, wenn die Entschädigung der Personen, die durch den Gebrauch dieses Fahrzeug geschädigt werden, gewährleistet bleibt.

#### § 18

##### **Strafvorschriften**

(1) Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer

1. entgegen § 3 Absatz 1, 2 oder 3 ein Fahrzeug gebraucht oder
2. entgegen § 3 Absatz 4 einen dort genannten Gebrauch gestattet.

(2) Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen.

(3) Die Tat ist nicht strafbar, wenn für den Gebrauch des Fahrzeugs

1. eine Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes besteht oder
2. die Schadenregulierung nach § 9 gewährleistet ist.

(4) Fahrzeuge, auf sie sich eine Straftat nach Absatz 1 bezieht, können eingezogen werden, wenn sie dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehören.

#### § 19

##### **Bußgeldvorschriften**

(1) Ordnungswidrig handelt, wer

1. entgegen § 12 Absatz 1 einen Versicherungsnachweis nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt oder
2. entgegen § 12 Absatz 3 eine dort genannte Handlung gestattet.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.

## § 20

**Übergangsregelung**

(1) Auf vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 2 dieses Gesetzes] eingetretene Versicherungsfälle sind die bis zu diesem Zeitpunkt geltenden Vorschriften weiterhin anzuwenden.

(2) Sind Vertragsbestimmungen, die auf den Allgemeinen Versicherungsbedingungen des Versicherers beruhen, aufgrund einer Änderung der Rechtsverordnung nach § 4 Absatz 1 des Pflichtversicherungsgesetzes unwirksam geworden, so kann der Versicherer durch Erklärung gegenüber dem Versicherten die unwirksamen Vertragsbestimmungen durch die neuen Bestimmungen in seinen Allgemeinen Versicherungsbedingungen ersetzen oder sie aufheben. Die Erklärung zur Ersetzung oder Aufhebung der Vertragsbestimmungen bedarf der Textform und ist nur wirksam, wenn sie eine Gegenüberstellung des bisherigen Vertragsinhalts und des neuen Vertragsinhalts enthält, in der die Änderungen so kenntlich gemacht sind, dass der Versicherungsnehmer sie einfach erfassen kann. Die Vertragsänderung wird einen Monat nach Zugang der Erklärung wirksam. Für Versicherungsverträge, die am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes, frühestens 23. Dezember 2023] bestehen und in denen wirksam ein Haftungsausschluss gemäß § 4 Nummer 4 der Rechtsverordnung nach § 4 Absatz 1 des Pflichtversicherungsgesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 9 Absatz 2 dieses Gesetzes] geltenden Fassung vereinbart ist, ist die Haftung für Ersatzansprüche aus dem Gebrauch des Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, für bis zum 31. Dezember 2024 eingetretene Versicherungsfälle ausgeschlossen, wenn

1. das Fahrzeug in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen gebraucht wird und
2. für diesen Gebrauch des Fahrzeugs Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d des Pflichtversicherungsgesetzes besteht, der diese Ersatzansprüche deckt.

**Artikel 3****Änderung des Versicherungsaufsichtsgesetzes**

Das Versicherungsaufsichtsgesetz vom 1. April 2015 (BGBl. I S. 434), das zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 22. Februar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 51) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 57 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 wird das Semikolon und werden die Wörter „abweichend hiervon ist bei einem Fahrzeug, das von einem Mitglied- oder Vertragsstaat in einen anderen überführt wird, während eines Zeitraums von 30 Tagen nach Abnahme des Fahrzeugs durch den Käufer der Bestimmungsmittglied- oder Bestimmungsvertragsstaat als der Mitglied- oder Vertragsstaat anzusehen, in dem das Risiko belegen ist“ gestrichen.
- b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Abweichend von Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 ist bei einem Fahrzeug, das von einem Mitglied- oder Vertragsstaat in einen anderen überführt wird, entsprechend der Wahl der für die Haftpflichtversicherung verantwortlichen Person folgender Staat als der Mitglied- oder Vertragsstaat anzusehen, in dem das Risiko belegen ist:

1. der Zulassungsstaat oder
2. unmittelbar nach der Abnahme des Fahrzeugs durch den Käufer während eines Zeitraums von 30 Tagen der Bestimmungsmittglied- oder Bestimmungsvertragsstaat.

Satz 1 Nummer 2 gilt auch dann, wenn das Fahrzeug im Bestimmungsmittglied- oder Bestimmungsvertragsstaat nicht offiziell zugelassen wurde.“

2. In § 61 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „§ 57 Absatz 2 und 3“ durch die Wörter „§ 57 Absatz 2 bis 4“ ersetzt.
3. In § 163 Absatz 4 Satz 3 werden die Wörter „Absatz 1 Nummer 1 und 2“ gestrichen.

#### **Artikel 4**

##### **Änderung des Versicherungsvertragsgesetzes**

Das Versicherungsvertragsgesetz vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631), das zuletzt durch Artikel 17 des Gesetzes vom 22. Februar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 51) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 78 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:  
„Wird ein Unfall durch ein Gespann verursacht und ist der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer des Anhängers nicht verpflichtet, dem Dritten vollständigen Schadensersatz zu leisten, so unterrichtet dieser Versicherer den Dritten auf dessen Verlangen unverzüglich über die Identität des Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers des Zugfahrzeugs oder, wenn er den Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer des Zugfahrzeugs nicht ermitteln kann, über den Entschädigungsmechanismus nach Artikel 10 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11), die durch die Richtlinie (EU) 2021/2118 (ABl. L 430 vom 2.12.2021, S. 1) geändert worden ist.“
2. In § 115 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „dem Pflichtversicherungsgesetz“ durch die Wörter „§ 1 des Pflichtversicherungsgesetzes oder nach § 3 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes“ ersetzt.

#### **Artikel 5**

##### **Änderung der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung**

Die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung vom 29. Juli 1994 (BGBl. I S. 1837), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 13. Januar 2012 (BGBl. I S. 103) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „sowie in den außereuropäischen Gebieten, die zum Geltungsbereich des Vertrages über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft gehören, in der Höhe zu gewähren, die in dem jeweiligen Land gesetzlich vorgeschrieben ist, mindestens jedoch in der in Deutschland vorgeschriebenen Höhe“ durch die Wörter „sowie in den außereuropäischen Gebieten, die zum Geltungsbereich des Vertrages über die Europäische Union gehören, nach den dort jeweils geltenden Vorschriften über die Pflichtversicherung zu gewähren, mindestens jedoch in dem in der Bundesrepublik Deutschland vorgeschriebenen Umfang“ ersetzt.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
  - a) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.
  - b) Die Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.
3. § 4 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
  - „4. für Ersatzansprüche aus dem Gebrauch des Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, wenn
    - a) das Fahrzeug in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen gebraucht wird und



- b) für diesen Gebrauch des Fahrzeugs Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d des Pflichtversicherungsgesetzes besteht;“.
4. § 5 Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
- „2. das Fahrzeug nur dann bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, zu gebrauchen oder gebrauchen zu lassen, wenn
    - a) das Fahrzeug in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen gebraucht wird und
    - b) für diesen Gebrauch des Fahrzeugs Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d des Pflichtversicherungsgesetzes besteht;“.

## Artikel 6

### **Änderung der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger**

Artikel 1 der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 8. Mai 1974 (BGBl. I S. 1062), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 14. November 2019 (BGBl. I S. 1623) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift des Ersten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

#### „Abschnitt 1

Ausnahmen von der Pflicht zum Mitführen und Aushändigen eines Versicherungsnachweises bei Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union“.

2. In § 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Eine Versicherungsbescheinigung nach § 1 Abs. 2 des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ist nicht erforderlich für“ durch die Wörter „Von der Pflicht zum Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises nach § 12 Absatz 1 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes sind die Fahrer folgender Fahrzeuge ausgenommen:“ ersetzt.
3. In § 2 wird das Wort „Befreiung“ durch das Wort „Ausnahme“ ersetzt.
4. Die Überschrift des Zweiten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

#### „Abschnitt 2

Ausnahmen von der Pflicht zum Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises bei Fahrzeugen aus anderen Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums und aus Drittstaaten“.

5. Die §§ 3 bis 7 werden aufgehoben.

6. § 8 wird § 3 und wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 3

Ausnahmen von der Pflicht zum Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises“.

- b) In Absatz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Eine Versicherungsbescheinigung nach § 1 Abs. 2 des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sowie nach § 4 dieser Verordnung ist nicht erforderlich für“ durch die Wörter „Von der Pflicht zum Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises nach § 12 Absatz 1 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes sind die Fahrer folgender Fahrzeuge ausgenommen:“ ersetzt.
- c) In Absatz 2 wird das Wort „Befreiung“ durch das Wort „Ausnahme“ ersetzt.
7. § 9 wird aufgehoben.

## Artikel 7

### Folgeänderungen

(1) In § 72 Absatz 4 Satz 5 des Aufenthaltsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Februar 2008 (BGBl. I S. 162), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 106) geändert worden ist, werden die Wörter „dem § 6 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Februar 2017 (BGBl. I S. 147) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung“ durch die Wörter „dem § 30 des Pflichtversicherungsgesetzes“ ersetzt.

(2) Die Versicherungsberichterstattungs-Verordnung vom 19. Juli 2017 (BGBl. I S. 2858), die durch Artikel 7 des Gesetzes vom 17. August 2017 (BGBl. I S. 3214) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a wird nach der Angabe „§ 57 Absatz 3“ die Angabe „und 4“ eingefügt.
2. In Anmerkung 1 zum Abschnitt C der Anlage 1 werden die Wörter „die nicht der Pflichtversicherung in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 6 des Pflichtversicherungsgesetzes unterliegen“ durch die Wörter „deren durch die Bauart bedingte Höchstgeschwindigkeit 6 Kilometer pro Stunde nicht übersteigt oder deren Halter gemäß § 2a des Pflichtversicherungsgesetzes nicht der Pflichtversicherung in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung unterliegen“ ersetzt.

(3) In § 116 Absatz 6 Satz 3 des Zehnten Buches Sozialgesetzbuch – Sozialverwaltungsverfahren und Sozialdatenschutz – in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Januar 2001 (BGBl. I S. 130), das zuletzt durch Artikel 19 des Gesetzes vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1237) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 1 des Gesetzes über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter oder § 1 des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger“ durch die Wörter „§ 1 des Pflichtversicherungsgesetzes oder § 3 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes“ ersetzt.

(4) § 64 Absatz 1 Nummer 4 und 5 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

- „4. des Pflichtversicherungsgesetzes und
5. des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes“.

(5) § 1 der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr vom 15. Juni 2000 (BGBl. I S. 851), die zuletzt durch Artikel 24 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) § 6 des Pflichtversicherungsgesetzes,“.

2. Absatz 2 Satz 3 Nummer 3 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) § 6 des Pflichtversicherungsgesetzes,“.

(6) § 2 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe e der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr vom 21. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3120), die zuletzt durch Artikel 126 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„e) § 6 des Pflichtversicherungsgesetzes,“.

(7) Die Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen vom 14. Dezember 1965 (BGBl. I S. 2093), die durch Artikel 494 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden die Wörter „in der Fassung des Gesetzes vom 5. April 1965 (Bundesgesetzblatt I S. 213)“ durch ein Komma und die Wörter „das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom ... [einsetzen: Datum der Ausfertigung und Fundstelle dieses Gesetzes] geändert worden ist“ und wird das Wort „Hamburg“ durch das Wort „Berlin“ ersetzt.

2. Die §§ 2, 3, 9a, 10 und 11 werden aufgehoben.

(8) Die Verordnung über die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach dem Pflichtversicherungsgesetz vom 16. Mai 1969 (BGBl. I S. 441) wird aufgehoben.

## Artikel 8

### Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium der Justiz kann den Wortlaut des Pflichtversicherungsgesetzes in der vom ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes] an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

## Artikel 9

### Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Artikel 1 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Im Übrigen tritt dieses Gesetz am ... [einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung, jedoch nicht vor dem 23. Dezember 2023] in Kraft. Gleichzeitig tritt das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 925-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 496 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, außer Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Richtlinie (EU) 2021/2118 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2021 zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 430 vom 2.12.2021, S. 1) ist überwiegend bis zum 23. Dezember 2023 in deutsches Recht umzusetzen. Bereits zum 23. Juni 2023 ist eine Verhandlungsstelle für ein Regressabkommen von Insolvenzfonds zu benennen, deren Benennung im Rahmen eines gesonderten Gesetzes vorab erfolgt.

Der Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11), die durch die Richtlinie (EU) 2021/2118 (ABl. L 430 vom 2.12.2021, S. 1) geändert worden ist, (im Weiteren: KH-Richtlinie n. F.) wurde durch die erstmaligen Definitionen der Begriffe Fahrzeug und dessen Verwendung einerseits eingeschränkt, andererseits erweitert. Zudem sind in der KH-Richtlinie n. F. für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union optionale Ausnahmen von der Versicherungspflicht für bestimmte Fälle vorgesehen, in denen das Fahrzeug nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt. Während der Motorsport bisher nicht in den Anwendungsbereich der KH-Richtlinie fiel, wird in der KH-Richtlinie n. F. erstmals geregelt, unter welchen Voraussetzungen Motorsportveranstaltungen nicht unter die Richtlinie fallen. Verlangt wird dazu insbesondere eine alternative Versicherung.

Ein Schwerpunkt der KH-Richtlinie n. F. liegt in der Harmonisierung der Entschädigung von Verkehrsopfern im Fall der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers. Die KH-Richtlinie n. F. sieht zudem eine Vereinheitlichung des Formulars für Bescheinigungen über den Schadenverlauf vor, die ergänzt wird durch Diskriminierungsverbote sowie eine Pflicht der Versicherungsunternehmen, eine Übersicht über ihre allgemeine Politik zur Berücksichtigung von Schadensfreiheitsbescheinigungen bei der Prämienberechnung zu veröffentlichen. Dazu ist ein entsprechender Delegierter Rechtsakt der Europäischen Kommission notwendig. Zudem werden mit der KH-Richtlinie n. F. die Mindestversicherungssummen erhöht.

Im Zuge der erforderlichen Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie (EU) 2021/2118 sind das Pflichtversicherungsgesetz und das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger anzupassen.

#### II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 soll im Wege einer 1:1-Umsetzung erfolgen, soweit nicht das nationale Recht bereits bisher über die Anforderungen der KH-Richtlinie n. F. hinausgeht, und möglichst weitgehend die bestehenden Strukturen des Pflichtversicherungsrechts widerspiegeln.

Im Pflichtversicherungsgesetz wird der Fahrzeugbegriff so definiert, dass sich an den heute versicherungspflichtigen Fahrzeugarten im Sinne des Opferschutzes und des Schutzes haftpflichtiger Personen vor existenzbedrohenden Haftungsrisiken im Wesentlichen nichts ändert. Dazu soll im Zusammenhang mit der Versicherungspflicht von Ausnahmeoptionen der Richtlinie Gebrauch gemacht werden, um insbesondere weiterhin das Bestehen der Versicherungspflicht grundsätzlich von der straßenverkehrsrechtlich erlaubten Verwendung des Fahrzeugs im Straßenverkehr abhängig zu machen. Eine Versicherungspflicht auch für Fahrzeuge vorzuschreiben, deren Verwendung im Straßenverkehr nicht erlaubt ist, erschiene zu weitgehend.

Um zu gewährleisten, dass Motorsportveranstaltungen auch künftig nicht von der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung erfasst sein müssen, sollen die Richtlinienvorgaben für diese Ausnahme vom Anwendungsbereich umgesetzt werden. Dies setzt insbesondere eine alternative Absicherung für den Motorsportgebrauch eines Fahrzeugs

voraus, deren wesentliche Mindestanforderungen geregelt werden. Die entsprechenden Leistungsausschlüsse und Obliegenheiten, die in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung vereinbart werden können, werden ebenfalls angepasst.

Weiter werden im Pflichtversicherungsgesetz die Vorgaben für Bescheinigungen über den Schadenverlauf angepasst. Es wird klargestellt, dass hierfür das Muster nach einem künftigen von der Europäischen Kommission zu erlassenen delegierten Rechtsakt zu verwenden ist. Zudem werden die in der Richtlinie vorgesehenen Diskriminierungsverbote umgesetzt. Ergänzt wird auch die Pflicht der Versicherungsunternehmen, eine allgemeine Übersicht über ihre Politik zur Berücksichtigung von Bescheinigungen des Schadenverlaufs bei der Prämienberechnung offenzulegen. Die inhaltlichen Entscheidungen über diese Fragen der Prämienpolitik sollen ohne Eingriff in die marktwirtschaftlichen Preisbildungsmechanismen weiterhin den im Wettbewerb stehenden Versicherungsunternehmen überlassen bleiben.

Die Entschädigung im Fall der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers soll nach dem Pflichtversicherungsgesetz weiterhin in bewährter Weise vom Verkehrsofferhilfe e. V. (Verkehrsofferhilfe) wahrgenommen werden. Da die KH-Richtlinie n. F. hierzu zahlreiche Details und Besonderheiten vorgibt, wird hierfür der eigene Aufgabenbereich „Insolvenzfonds“ der Verkehrsofferhilfe zugewiesen. Die bis zum 23. Juni 2023 in diesem Zusammenhang vorgeschriebene Benennung einer Stelle zur Verhandlung eines Regressabkommens zwischen den Stellen der Mitgliedstaaten erfolgt mit gesondertem Gesetz.

Die Mindestversicherungssummen im Pflichtversicherungsgesetz werden angepasst. Da die Mindestversicherungssumme im Bereich der Personenschäden nach deutschem Recht bereits bisher über den neuen unionsrechtlichen Vorgaben liegt, erfolgt nur eine geringfügige Erhöhung der Mindestversicherungssumme im Bereich der Sachschäden.

Das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger wird durch ein neues Stammgesetz desselben Namens abgelöst. Das neue Gesetz soll die Rechtslage, insbesondere auch im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den anderen Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums, besser zum Ausdruck bringen. Erstmals ausdrücklich geregelt werden die in der Praxis häufigen Fälle, dass für ein ausländisches Fahrzeug eine Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung eines anderen Staates des Europäischen Wirtschaftsraums besteht. Zudem soll die im grenzüberschreitenden Verkehr zentrale Rolle des Deutschen Büros Grüne Karte und der anderen nationalen Versicherungsbüros hervorgehoben werden. Diese Fälle sollen klarer von der (deutschen) Grenzversicherung unterschieden werden.

### **III. Alternativen**

Keine.

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 (Recht der Wirtschaft – privatrechtliches Versicherungswesen) und Nummer 22 (Straßenverkehr, Kraftfahrwesen) des Grundgesetzes (GG), jeweils in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 GG. Für die begleitenden Regelungen zu Strafvorschriften und Ordnungswidrigkeiten ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 GG (Strafrecht).

Zu dem bisher schon bundeseinheitlich geregelten Pflichtversicherungsrecht für Kraftfahrzeuge und Anhänger im Sinne der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, mit denen auch die KH-Richtlinie a. F. umgesetzt wurde, ist weiterhin eine bundeseinheitliche Regelung im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Das gleiche gilt für den alternativen Versicherungsschutz für den Gebrauch von Kraftfahrzeugen bei Motorsportveranstaltungen, der nach der KH-Richtlinie n. F. an die Stelle der ansonsten erforderlichen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung treten kann.

## V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Entwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar. Er dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118.

## VI. Gesetzesfolgen

### 1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Eine Rechts- und Verwaltungsvereinfachung ist von den Regelungen des Entwurfs nicht zu erwarten.

### 2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Entwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die der Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen dient. Er trägt insbesondere zur sozialen Dimension der Nachhaltigkeit bei.

Indem der Entwurf die Richtlinienvorgaben zur Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung und zur Entschädigung von Verkehrsoptionen im Falle der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers umsetzt, leistet er einen Beitrag zur Verwirklichung von Ziel 1 „Armut in allen ihren Formen und überall beenden“ der Agenda 2030. Denn dieses Nachhaltigkeitsziel verlangt in Zielbestimmung 1.3, „den nationalen Gegebenheiten entsprechende Sozialschutzsysteme und -maßnahmen für alle umzusetzen (...)“. Hierzu tragen die Regeln über die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung bei. Der Entwurf fördert die Erreichung dieses Ziels weiter insbesondere dadurch, dass der umgesetzte unionsrechtliche Regelungsrahmen Verkehrsoptionen die ihnen zustehende Entschädigung auch im Fall der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers unionsweit absichert.

Indem der Entwurf die Verkehrsoptionerhilfe in die Lage versetzt, die anstehenden erforderlichen Aufgaben und Pflichten des Insolvenzfonds zu erfüllen, leistet er zudem einen Beitrag zur Verwirklichung von Ziel 16 „friedliche und inklusive Gesellschaften für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen“ der Agenda 2030, insbesondere bezogen auf die in Zielbestimmung 16.6 erwähnte Leistungsfähigkeit von Institutionen.

Der Entwurf folgt damit den Prinzipien der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie „(1.) Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden“ sowie (5.) „Sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft wahren und verbessern“.

### 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

### 4. Erfüllungsaufwand

#### a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 1,3 Millionen Stunden durch die Kenntnisnahme der Anpassung der allgemeinen Versicherungsbestimmungen (§ 4 Nummer 4 und § 5 Absatz 1 Nummer 2 der Verordnung über den Versicherungsschutz in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung – KfzPflVV n. F. in Verbindung mit § 32 Absatz 4 des Pflichtversicherungsgesetzes – PflVG n. F.). Im Übrigen entsteht kein Erfüllungsaufwand.

#### aa) Änderungen mit Erfüllungsaufwand:

Versicherer werden zu rund 59,7 Millionen bestehenden Kfz-Haftpflichtversicherungen die allgemeinen Versicherungsbedingungen anpassen und hierüber die Versicherten informieren (ausführlich siehe Vorgabe 4.2.3). Den Bestandsversicherten entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand, da diese das elektronisch oder postalisch übermittelte Informationsschreiben zur Kenntnis nehmen.

Laut dem Kraftfahrt-Bundesamt entfallen rund 50,8 Millionen Kraftfahrzeuge auf die Haltergruppe „Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen“; die übrigen Halter werden Gesellschaften der verschiedenen Wirtschaftszweige (8,5 Millionen) oder der öffentlichen Verwaltung (400 000) zugeordnet (vgl. [www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ23/fz23\\_2022\\_pdf.pdf](http://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ23/fz23_2022_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=8); jsessionid=3481BFAB8304BFAE0D0AB8EBF6CD84-08.live11313?\_\_blob=publicationFile&v=8, S. 4). Folglich wird für den Normadressaten Bürgerinnen und Bürger die Fallzahl von 50,8 Millionen zugrunde gelegt. Die Hälfte der Personen erhalten von ihren Versicherern unmittelbar nach Inkrafttreten der geplanten Rechtsänderungen ein separates Informationsschreiben; die übrigen Personen werden im Verlauf der nachfolgenden Monate über die geänderten Versicherungsbestimmungen durch Schreiben informiert, die Versicherer ohnehin verschicken werden und die auch über weitere Sachverhalte informieren (vgl. ausführlich siehe Vorgabe 4.2.3).

Der fallbezogene Zeitaufwand für die Kenntnisnahme ist abhängig vom konkreten Einzelfall. Erhalten Versicherte ein separates Schreiben, dass ausschließlich über die Anpassung der allgemeinen Versicherungsbestimmungen informiert, kann für das Lesen des Anschreibens und der Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Vertragsinhalts (vgl. § 32 Absatz 4 Satz 2 PflVG n. F.) im Mittel ein Zeitaufwand von 2 Minuten angesetzt werden. Ist der Hinweis der Vertragsanpassung Teil eines umfassenderen Informationsschreibens, dass sowieso an die Versicherten verschickt wird, kann von einem geringeren Zeitaufwand von im Mittel einer Minute ausgegangen werden. Unter der Annahme, dass Versicherer beide Informationswege gleich häufig wählen (vgl. Vorgabe 4.2.3), fällt ein gemittelter Zeitaufwand von 1,5 Minuten pro Fall an. Folglich entsteht Bürgerinnen und Bürgern einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 1,3 Millionen Stunden.

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
50 800 000	1,5	0	1 270 000	0

#### bb) Änderungen ohne Erfüllungsaufwand:

Der Entwurf sieht unter anderem richtlinienbedingt vor, dass der Gebrauch von Fahrzeugen auf öffentlichen Wegen und Plätzen nicht mehr Auslöser der Versicherungspflicht ist. Durch die Einführung von Ausnahmetatbeständen wird der Status quo aber im Wesentlichen beibehalten (zu selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h siehe Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft), so dass sich aufgrund der oftmals rein rechtssystematischen Umstrukturierungen im Pflichtversicherungsgesetz der Erfüllungsaufwand nicht bzw. nur geringfügig verändert.

Die nunmehr richtlinienbedingt vorgesehenen Mindestanforderungen für den Versicherungsschutz bei Motorsportveranstaltungen (außerhalb des versicherungsbefreiten ausschließlichen Gebrauchs von Fahrzeugen in abgegrenzten Gebieten außerhalb des öffentlichen Straßenraums) stellt grundsätzlich eine Neuregelung dar. Da jedoch nach Angaben der Versicherungswirtschaft bereits heute die Risiken im Motorsport durch Versicherungen von Fahrzeughaltern oder durch Veranstaltungsversicherungen abgesichert werden, nicht zuletzt, um damit auch den öffentlich-rechtlichen Anforderungen der Genehmigungsbehörden Rechnung zu tragen, sind keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger zu erwarten.

Durch die Anhebung der Mindestversicherungssumme für Sachschäden ist nicht mit Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger zu rechnen. Viele Versicherungen bieten bereits nach geltendem Recht deutlich höhere Deckungssummen an (vgl. Preisvergleichsportale für Kfz-Haftpflichtversicherungen). Nach Angaben der Versicherungswirtschaft hatten im Jahr 2021 weniger als ein Prozent der Kfz-Versicherungen nur eine gesetzliche Mindestdeckung; alle anderen Verträge haben eine deutlich höhere Deckung. Überdies zeigen Schadenmeldungen der Versicherer zu den Jahren 2018 bis 2021, dass der Schadenaufwand für Sachschäden über 1,22 Millionen sehr gering ist – 0,02 Prozent des gesamten Schadensvolumens. Insgesamt ist aufgrund der Erhöhung der gesetzlichen Mindestdeckung daher keine Anpassung der Policen-Politik der Versicherer erforderlich, sodass keine zusätzlichen Kosten für Bürgerinnen und Bürger als Versicherungsnehmer entstehen werden.

Die Neufassung des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger dient der Rechtsklarheit – wesentliche Erfüllungsaufwandsrelevante Veränderungen ergeben sich hieraus nicht. Die übrigen Rechtsänderungen haben keinen Einfluss auf den Erfüllungsaufwand, da es sich entweder um Klarstellungen, rechtssprachliche Neufassungen des Rechtsbestands, redaktionelle Folgeänderungen oder um Änderungen mit geringer praktischer Relevanz handelt.

**b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um 27 000 Euro. Dieser unterliegt nicht der „One in, one out“-Regel der Bundesregierung, weil er auf einer 1:1-Umsetzung von EU-Recht beruht.

Davon entfallen 27 000 Euro auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

Insgesamt entsteht einmaliger Aufwand von rund 28 Millionen Euro, die der Kategorie „Einmalige Informationspflicht“ zuzuordnen sind.

**aa) Änderungen mit Erfüllungsaufwand:****aaa) Bescheinigung über den Schadenverlauf**

Im Zusammenhang mit der Ausstellung von Bescheinigungen über den Schadenverlauf (§ 5c PflVG n. F.) und die Übersicht zur Berücksichtigung von Bescheinigungen über den Schadenverlauf (§ 8d PflVG n. F.) ist eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwands um 27 000 Euro und einmaliger Erfüllungsaufwand der Kategorie Einmalige Informationspflicht in Höhe von rund 602 000 Euro zu erwarten.

Laut der Online-Datenbank des Erfüllungsaufwands (OnDEA) des Statistischen Bundesamtes werden jährlich rund 6,2 Millionen Bescheinigungen über den Schadenverlauf bei Beendigung des Versicherungsverhältnisses ausgestellt (vgl. [www.ondea.de/DE/Home/home\\_node.html](http://www.ondea.de/DE/Home/home_node.html), ID 200906310003871). Die Ausstellung einer Bescheinigung über den Schadenverlauf erfolgt nach derzeitiger Rechtslage vor allem zum Zeitpunkt des Wechsels der Kfz-Versicherung. An dieser Praxis wird auch durch das nunmehr eingeräumte Auskunftsrecht im Wesentlichen keine Änderung eintreten, insbesondere ist eine verstärkte Inanspruchnahme des Auskunftsrechts nicht zu erwarten.

Geht man vereinfacht von einer Anfrage je 1 000 beendeten Versicherungsverhältnissen aus, werden Versicherer pro Jahr rund 6 200 Anfragen zusätzlich bearbeiten müssen. Bei einem Zeitaufwand von 6,5 Minuten pro Fall (vgl. OnDEA, ID 200906310003871, Segment B: Manuelle Bearbeitung), einem Lohnsatz in Höhe von 30,90 Euro pro Stunde (vgl. Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (nachfolgend: Leitfaden), Anhang 7, Wirtschaftsabschnitt K, niedriges Qualifikationsniveau) und fallbezogenen Sachkosten von einem Euro (i. e. Versand eines maximal zweiseitigen Briefs), beträgt der jährliche Erfüllungsaufwand rund 27 000 Euro.

Die Bescheinigungen sind künftig nach einem von der Europäischen Kommission noch vorzugebenen Muster auszustellen. In Deutschland sind derzeit 93 Kfz-Versicherer tätig (vgl. [www.gdv.de/gdv/medien/zahlen-und-daten/kfz-versicherung-beitrag-leistungen-und-anzahl-der-risiken](http://www.gdv.de/gdv/medien/zahlen-und-daten/kfz-versicherung-beitrag-leistungen-und-anzahl-der-risiken)), die sich mit der neuen Vorgabe vertraut machen und die ihre IT-Systeme und Verfahren derart umstellen müssen, damit anhand interner Daten zum (derzeitigen und ehemaligen) Versicherungsbestand Bescheinigungen entsprechend des neuen Musters ausgestellt werden können. Hierfür wird pro Versicherer ein Zeitaufwand von einer Arbeitswoche für einen Beschäftigten mit hohem Qualifikationsniveau veranschlagt, so dass bei einem Lohnsatz von 80,90 Euro pro Stunde insgesamt einmaliger Erfüllungsaufwand der Kategorie Einmalige Informationspflicht in Höhe von rund 301 000 Euro zu erwarten ist.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
6 200	6,5	30,90	1	21	6
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				27	

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
93	2 400	80,90	0	301	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				301	



Die betroffenen 93 Kfz-Versicherer müssen sich ferner einmalig mit der neuen Vorgabe vertraut machen, eine allgemeine Übersicht über die Politik der Berücksichtigung von Bescheinigungen über den Schadenverlauf verfügbar zu machen (§ 8b PflVG n. F.). Hierfür müssen sie betroffene Praktiken der Prämienkalkulation intern identifizieren sowie eine für die öffentliche Kommunikation geeignete Verschriftlichung ausarbeiten und veröffentlichen. Hierfür wird vereinfacht pro Versicherer ein Zeitaufwand von einer Arbeitswoche für einen Beschäftigten mit hohem Qualifikationsniveau veranschlagt, so dass bei einem Lohnsatz von 80,90 Euro pro Stunde (vgl. Leitfaden, Anhang 7) insgesamt einmaliger Erfüllungsaufwand der Kategorie Einmalige Informationspflicht in Höhe von rund 301 000 Euro zu erwarten ist.

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
93	2 400	80,90	0	301	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				301	

### bbb) Anpassung von Versicherungsbedingungen

Einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht zudem für die Anpassung der allgemeinen Versicherungsbestimmungen (§ 4 Nummer 4 und § 5 Absatz 1 Nummer 2 KfzPflVV n. F. in Verbindung mit § 33 Absatz 4 PflVG n. F.).

Die (§ 4 Nummer 4 und § 5 Absatz 1 Nummer 2 KfzPflVV n. F. regeln im Zusammenhang mit Risiken im Motorsportbereich den Haftungsausschluss und die Obliegenheiten neu. Mit Inkrafttreten der geplanten Rechtsänderungen stehen Regelungen von Versicherern in ihren allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Kfz-Haftpflichtversicherung zu Bestandsverträgen für die Kfz-Haftpflichtversicherung nicht mehr mit den dann geltenden Regelungen im Einklang. Die Folge ist, dass diese Regelungen unwirksam wären und somit die Versicherer ein zusätzliches Haftungsrisiko haben. Zur Vermeidung dieses zusätzlichen Haftungsrisikos wird Versicherern das Recht eingeräumt, ihre allgemeinen Versicherungsbedingungen zu Bestandsverträgen nach § 32 Absatz 4 Satz 1 PflVG n. F. zu ändern. Hierdurch entsteht Versicherern einmaliger Erfüllungsaufwand, da sie ihre allgemeinen Versicherungsbedingungen anpassen und weil sie Versicherte über die Änderungen informieren müssen (vgl. § 32 Absatz 4 Satz 2 PflVG n. F.).

Für die Anpassung der allgemeinen Versicherungsbedingungen wird angenommen, dass den 93 Versicherern jeweils ein Zeitaufwand von vier Stunden entsteht. Bei einem Lohnsatz von 80,90 Euro pro Stunde entsteht hierfür einmaliger Aufwand von rund 30 000 Euro.

Von Änderungen der allgemeinen Versicherungsbestimmungen sind grundsätzlich alle bestehenden Kfz-Haftpflichtversicherungen betroffen. Laut GDV gab es im Jahr 2021 rund 69 Millionen solcher Verträge (vgl. [www.gdv.de/gdv/medien/zahlen-und-daten/kfz-versicherung-beitraege-leistungen-und-anzahl-der-risiken#anzahl-der-risiken-in-der-kfz-versicherung](http://www.gdv.de/gdv/medien/zahlen-und-daten/kfz-versicherung-beitraege-leistungen-und-anzahl-der-risiken#anzahl-der-risiken-in-der-kfz-versicherung)). Berücksichtigt man Angaben des Kraftfahrt-Bundesamts, dass zu Beginn des Jahres 2022 unter rund 67,7 Millionen Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern rund 8,1 Millionen Kraftfahrzeuganhänger waren (vgl. [www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ23/fz23\\_2022\\_pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=8](http://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ23/fz23_2022_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=8), S. 4), wird davon ausgegangen, dass Versicherer ein Informationsschreiben aufgrund von Änderungen von Bestimmungen zum Motorsportbereich potenziell nur für Versicherungen zu rund 59,7 Millionen Kraftfahrzeugen erwägen.

Grundsätzlich sind zwei Vorgehensweisen der Versicherer denkbar. Zum einem können sie allein zum Zwecke des Hinweises der angepassten Versicherungsbedingungen zum Motorsportbereich ein Informationsschreiben unmittelbar nach Inkrafttreten der Rechtsänderungen versenden. Obwohl der fallbezogene Aufwand (i. e. Kosten bei Postversand) gering ist, würde dies aufgrund der großen Anzahl der Bestandsverträge in der Summe einen signifikanten Aufwand verursachen. Da Versicherer Bestandskunden ohnehin regelmäßig Informationsschreiben zu bestehenden Verträgen oder zu Werbezwecken übermitteln, könnten Versicherer die Information zur Anpassung der Versicherungsbedingungen in solchen Schreiben aufnehmen. Dem Vorteil der Einsparung möglicher Portokosten steht das zusätzliche Haftungsrisiko des Versicherers gegenüber, dass in dem Zeitraum zwischen Inkrafttreten der Rechtsänderung und dem Versand des Informationsschreibens besteht. In der Summe wird das Risiko verhältnismäßig niedrig sein, da angenommen werden kann, dass das Gros der Versicherten sich nicht im Motorsportbereich bewegt. Zusätzlich ist die Übergangsregelung gemäß § 32 Absatz 4 Satz 4 PflVG n. F. zu beachten: Um Risiken aus einer Unwirksamkeit des Haftungsausschlusses zu reduzieren, soll sich ein Versicherer,

der den bisher zulässigen Haftungsausschluss wirksam vereinbart hat, bis zum 31. Dezember 2024 auf den Ausschluss der Haftung für den Motorsportgebrauch berufen können, wenn der alternative Versicherungsschutz nach § 5d PflVG n. F. für diesen Gebrauch besteht.

Welchen Weg Versicherer gehen, kann ex ante nicht genau prognostiziert werden. Daher wird einfachheitshalber angenommen, dass in der Hälfte der Fälle (rund 30 Millionen) Versicherer ein eigenes Informationsschreiben versenden und in den übrigen Fällen kein kostenverursachendes separates Schreiben versendet wird.

Bei den 30 Millionen separat erstellten Informationsschreiben fallen nicht in jedem Fall Portokosten an. Da § 32 Absatz 4 Satz 2 PflVG n. F. die Textform vorschreibt, können Versicherer Versicherte auch per Email oder über elektronische Nutzerkonten, in denen Informationsschreiben in den elektronischen Postfächern eingestellt werden können, informieren. Wie viele Versicherte die elektronische Übermittlung wählen kann ex ante ebenfalls nur schwer abgeschätzt werden. Hier wird ebenfalls vereinfacht angenommen, dass nur in 50 Prozent der Fälle ein postalischer Versand erfolgt. Folglich wird davon ausgegangen, dass Versicherer zu 15 Millionen Kfz-Haftpflichtversicherungen ein separates Schreiben per Post versenden. Als Kosten wird der Standardwert des Statistischen Bundesamtes für den Versand eines maximal zweiseitigen Briefs von einem Euro angenommen. Ein möglicher Zeitaufwand wird nicht berücksichtigt, da tendenziell die Kosten im Massenversand etwas geringer ausfallen (vgl. Homepage großer Postunternehmen). Folglich wird der einmalige Erfüllungsaufwand annahmegemäß rund 15 Millionen Euro umfassen.

In den übrigen rund 45 Millionen Fällen fallen keine Zusatzkosten an, da Versicherer die Versicherten entweder elektronisch informieren oder im Rahmen eines Schreibens, dass sowieso verschickt wird.

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
93	240	80,90	0	30	0
15 000 000	0	0	15 000 000	0	15 000
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				15 030	

Ebenso wie Bürgerinnen und Bürger werden Fahrzeughalter der Wirtschaft von ihren Versicherern über Anpassungen der allgemeinen Versicherungsbedingungen informiert.

In 8,5 Millionen Fällen werden die Informationsschreiben von Beschäftigten mit hohem Qualifikationsniveau zur Kenntnis genommen (vgl. Vorgabe 4.1.1). Bei einem mittleren Zeitaufwand von 1,5 Minuten pro Fall und einem Lohnsatz in Höhe von 58,40 Euro pro Stunde (vgl. Leitfaden, Anhang 7, Gesamtwirtschaft A-S ohne O), entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 12,5 Millionen Euro.

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
8 500 000	1,5	58,40	0	12 410	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				12 410	

## bb) Änderungen ohne Erfüllungsaufwand

- (1) Versicherungspflicht für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h

Da der bisherige Status quo weitestgehend beibehalten wird, hat die Rechtsänderung keinen Einfluss auf Schadenshäufigkeiten und -höhen und verursacht demnach in der Gesamtbetrachtung für die Versicherungswirtschaft und für das versicherte Kollektiv keinen Erfüllungsaufwand. Zwar ergibt sich Erfüllungsaufwand für jene Halter, die bisher keine Haftpflichtversicherung haben und die künftig eine Kfz-Haftpflichtversicherung oder eine alternative Haftpflichtversicherung abschließen müssen. Der Entschädigungsfonds, der bisher subsidiär die durch die Arbeitsmaschinen und Stapler mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h verursachten Schäden reguliert hat, muss aber künftig nicht mehr für diese Schäden eintreten. Da sich der Entschädigungsfonds aus Beiträgen der Kfz-Versicherer finanziert, verändert sich der Erfüllungsaufwand der Versicherungswirtschaft

nicht, und es kommt ohne jegliche Beteiligung des Entschädigungsfonds lediglich zu einer direkten Schadensregulierung zwischen Geschädigtem und Versicherer. Auf der Seite des versicherten Kollektivs verändert sich der Erfüllungsaufwand ebenfalls nicht: Zwar werden wenige Betroffene Kosten aufgrund der neuen Pflichtversicherung haben, diesen stehen aber langfristig Minderungen von Prämien der Kfz-Versicherung des übrigen Kollektivs gegenüber, die aufgrund des Wettbewerbsmarkts durch den Wegfall der Beiträge der Versicherer an den Entschädigungsfond zu erwarten sind.

Auf Seiten der Versicherungswirtschaft werden Schäden im Zusammenhang mit Arbeitsmaschinen und Staplern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h künftig direkt ohne Beteiligung des Entschädigungsfonds durch die Kfz-Versicherer reguliert.

Die Höhe der nicht Erfüllungsaufwandsrelevanten Verschiebungen lassen sich arbiträr beziffern: Zu der Anzahl der bisher nicht durch eine Haftpflichtversicherung abgesicherten Haltern von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 Kilometern pro Stunde liegen keine amtlichen oder nichtamtlichen Statistiken vor. Laut dem Verein Verkehrsofopferhilfe e. V. reguliert er pro Jahr rund vier Fälle, in denen Schäden durch die betrachteten Arbeitsmaschinen entstehen und entsprechend keine Haftpflichtversicherung existiert. Berücksichtigt man, dass es bei insgesamt rund 97 000 haftpflichtversicherten Arbeitsmaschinen im Jahr 2021 rund 7 300 (7,5 Prozent) Versicherungsfälle mit einem Schadensvolumen in Höhe von rund 28 Millionen Euro gab (vgl. Jahrgemeinschaftsstatistik über den Schadenverlauf in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (JGS) 2021, Seite 27; [www.bafin.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Kfz\\_Schaden/dl\\_st\\_va\\_2021\\_kfz\\_schaden\\_va.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](http://www.bafin.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Kfz_Schaden/dl_st_va_2021_kfz_schaden_va.pdf?__blob=publicationFile&v=4)) und geht man vereinfacht davon aus, dass die Schadenswahrscheinlichkeit bei den betrachteten langsamer fahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern nur halb so hoch ist (i. e. 3,75 Prozent), gibt es geschätzt 100 Halter von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde, die über keine ausreichende Haftpflichtversicherung verfügen. Geht man wie bei den versicherten Arbeitsmaschinen und Staplern von einer durchschnittlichen Schadenshöhe von rund 3 800 Euro aus (vgl. JGS, Seite 27), beträgt das gesamte zu regulierende Schadensvolumen durchschnittlich rund 15 000 Euro pro Jahr.

Auf der Seite der Versicherten müssen somit nach den Erhebungen des Statistischen Bundesamtes lediglich rund 100 Betroffene neue Versicherungen abschließen, die dieses Schadensvolumen abdecken. Angesichts des ausgeprägten Wettbewerbs auf dem Markt für Kfz-Versicherungen kann angenommen werden, dass das Beitragsvolumen entsprechend im niedrigen fünfstelligen Euro-Bereich liegen wird. Langfristig müssten aufgrund des Wettbewerbsdrucks die Beiträge für Kfz-Versicherungen des übrigen Kollektivs im Aggregat in entsprechender Höhe sinken.

- (2) Ausnahme von der Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 6 Kilometer pro Stunde

Künftig sind Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 6 Kilometer pro Stunde keine Fahrzeuge im Sinne des Pflichtversicherungsgesetzes mehr und müssen daher nicht mehr wie bisher von der Versicherungspflicht befreit werden, so dass der Entschädigungsfonds künftig auch nicht mehr subsidiär in die Schadensregulierung eintritt. Die Verschiebung des Haftungsrisikos hat keinen Einfluss auf Schadenshäufigkeiten und -höhen und verursacht demnach für die Versicherungswirtschaft und das versicherte Kollektiv keinen Erfüllungsaufwand.

- (3) Gebrauch von Fahrzeugen bei Motorsportveranstaltungen

Bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten genutzte Fahrzeuge sind derzeit nicht versicherungspflichtig, soweit sie nicht auf öffentlichen Wegen oder Plätzen genutzt werden (vgl. § 1 PflVG a. F.) – mögliche Schäden für den Motorsportgebrauch abseits öffentlicher Straßen werden daher nicht durch den Entschädigungsfond reguliert (vgl. § 12 Absatz 1 erster Halbsatz PflVG). Der Gebrauch von Fahrzeugen bei einer Motorsportveranstaltung und -aktivität in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkung ist künftig nur erlaubt, wenn für diesen Gebrauch Versicherungsschutz nach § 1 PflVG oder ein alternativer Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d PflVG n. F. besteht (vgl. § 2a Absatz 4 i. V. m. § 6 Absatz 3 PflVG n. F.). Nur für den nicht erlaubten Gebrauch müsste der Entschädigungsfonds subsidiär in die Schadensregulierung eintreten.

Nähere Informationen über den Abdeckungsgrad von Veranstaltungsversicherungen bei Motorsportveranstaltungen liegen nicht vor. Nach Angaben betroffener Verbände werden in der Regel aber bereits heute Risiken im

Motorsport aufgrund sportrechtlicher Regularien oder durch Versicherungen von Fahrzeughaltern oder Veranstalter abgesichert, nicht zuletzt um damit auch den öffentlich-rechtlichen Anforderungen der Genehmigungsbehörden Rechnung zu tragen (vgl. etwa Verwaltungsvorschrift zu § 29 StVO, insbesondere Randnummern 20 ff.). Kenntnisse darüber, dass eventuelle Schäden bei Motorsportveranstaltung und -aktivitäten nicht ausreichend durch entsprechende Veranstaltungsversicherungen abgesichert gewesen wären, liegen nicht vor. Aufgrund dieser Einschätzung wird angenommen, dass insoweit ein bestehendes System des Versicherungsschutzes für Veranstaltungen lediglich nunmehr aufgrund der Mindestanforderungen an den Versicherungsschutz für den erlaubten Gebrauch von Fahrzeugen bei Motorsportveranstaltungen verbindlich und damit keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand auslösen wird.

#### (4) Insolvenzfonds

Die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand im Hinblick auf die Regelungen zum Insolvenzfonds können nur schwer beziffert werden; insgesamt ist aber davon auszugehen, dass die Auswirkungen vernachlässigbar gering sind: Seit Einführung der Insolvenzabsicherung auf nationaler Rechtsgrundlage im Jahr 2003 hat der deutsche Insolvenzfond in drei Fällen insolventer Kfz-Haftpflichtversicherer, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen waren, Entschädigungsleistungen erbracht. Dabei betrug die Anzahl der insgesamt zu entschädigenden Schadensfälle knapp 2 000, wobei das Einstandsvolumen besagter Fälle knapp 3,2 Millionen Euro betrug. Unter Berücksichtigung des Zeitraums, in dem die drei Insolvenzfälle eingetreten sind, musste der deutsche Insolvenzfond also durchschnittlich in rund 100 Fällen pro Jahr mit einem jährlichen Schadensvolumen in Höhe von insgesamt rund 160 000 Euro Entschädigung leisten. Ferner ist zu berücksichtigen, dass das Eintreten einer Insolvenz oder Liquidation eines Versicherers, der das Kfz-Haftpflichtversicherungsgeschäft in EWR-Staaten betreibt, durch die aufsichtsrechtliche EU-Richtlinie 2009/138/EG („Solvabilität II“) und die Verordnung (EU) 2015/35, welche neue Anforderungen an das Risikomanagement von Versicherungsunternehmen auferlegt haben, unwahrscheinlicher geworden ist, sodass die hypothetische Anzahl an den insgesamt zu erwartenden und zu entschädigenden Schadensfällen pro Jahr bereits heute nur eine Teilmenge der durchschnittlich rund 100 Fälle im Jahr darstellen dürfte.

Ausgehend von den Ausnahmeereignissen ist schließlich zu beachten, dass die Rechtsänderungen nur eine kleine Teilmenge betreffen: Der Entschädigungsfond muss künftig die beschriebenen Auslandsfälle von sogenannten Wohnsitzdeutschen im Falle der Insolvenz eines deutschen Versicherers tragen, während er umgekehrt nur noch im Wege der Vorfinanzierung für Inlandsfälle bei Schädigungen eines so genannten Wohnsitzdeutschen aufkommen muss, bei denen ein nichtdeutscher europäischer Versicherer insolvent geht. Insofern verändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand nur, wenn sich diese beiden Risiken systematisch und dauerhaft unterscheiden. Auf Basis der bisherigen Erfahrungen ist tendenziell mit einer geringfügigen Entlastung zu rechnen, da seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland keiner der in Deutschland zugelassenen Kfz-Haftpflichtversicherer Gegenstand eines Insolvenz- bzw. Liquidationsverfahrens gewesen ist. Die durchschnittlich zu erwartende jährliche Entlastung wird aufgrund der durch den Regelungsentwurf verursachten marginalen Veränderung der zu erwartenden Schadenshöhen der geänderten Risiken von Ausnahmeereignissen sehr gering sein. Insofern ist auch für die geänderten Beitragspflichten für in Deutschland zugelassene Kfz-Haftpflichtversicherer für den Insolvenzfonds (§ 8 Absatz 2 PflVG n. F.) eine vernachlässigbar geringfügige Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands zu erwarten.

Es werden zudem neue Informationspflichten für die zuständige Versicherungsaufsichtsbehörde, Insolvenzgerichte sowie den Insolvenzfond im Insolvenzfall eines Versicherungsunternehmens mit Sitz im Inland (vgl. § 20 PflVG n. F.) eingeführt, die erst im Fall einer drohenden Insolvenz oder Liquidation eines Versicherungsunternehmens zum Tragen kommen, sodass auch hier angesichts der bisherigen Erfahrungen eine vernachlässigbar geringfügige Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands zu erwarten ist.

#### c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht kein Erfüllungsaufwand.

### 5. Weitere Kosten

Kosten für soziale Sicherungssysteme werden nicht erwartet. Auch sind keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, ersichtlich.

## 6. Weitere Gesetzesfolgen

Weitere Gesetzesfolgen – etwa aus gleichstellungspolitischer Sicht oder im Hinblick auf demografische Auswirkungen – sind nicht zu erwarten.

## VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung erscheint zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Die Regelungen sind weitestgehend durch die umzusetzende Richtlinie vorgegeben.

Hinsichtlich der neuen Regeln für den Fall der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers erstattet die Kommission spätestens fünf Jahre nach dem Anwendungsbeginn dieser Vorschriften dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Funktionsweise der für die Entschädigung zuständigen Stellen, die Zusammenarbeit zwischen ihnen und ihre Finanzierung (Artikel 28c Absatz 1 Satz 1 der KH-Richtlinie n. F.). Spätestens am 24. Dezember 2030 legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss einen Bericht mit einer Bewertung der Umsetzung dieser Richtlinie im Übrigen vor (Artikel 28c Absatz 2 der KH-Richtlinie n. F.). Eine Evaluation des zum großen Teil durch europarechtliche Vorgaben geprägten Gesetzes sollte daher jeweils frühestens nach Vorlage der genannten Berichte der Kommission erfolgen.

## B. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1 (Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes)

#### Zu Nummer 1

Die Abschnittsbezeichnung wird sprachlich überarbeitet.

#### Zu Nummer 2

§ 1 PflVG a. F. wird durch die §§ 1 und 1a PflVG n. F. ersetzt.

#### Zu § 1 (Versicherungspflicht)

Der neu gefasste § 1 PflVG n. F. sieht vor, dass der Halter eines Fahrzeugs mit gewöhnlichem oder regelmäßigem Standort im Inland verpflichtet ist, für sich, den Eigentümer und den Fahrer sowie weitere sowie weitere Personen nach Maßgabe des § 4 Absatz 3 eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs im Sinne des § 1a Absatz 3 PflVG n. F. verursachten Personenschäden, Sachschäden oder sonstigen Vermögensschäden nach den folgenden Vorschriften abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Damit wird Artikel 3 Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. umgesetzt.

Die Versicherungspflicht in § 1 Satz 1 PflVG a. F. knüpfte bisher daran, dass das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen verwendet wird. Diese Einschränkung für das Eingreifen der Versicherungspflicht kann richtlinienbedingt nicht beibehalten werden. Artikel 3 der KH-Richtlinie n. F. regelt die Frage, wann die Versicherungspflicht eingreift, ohne derartige Einschränkungen. Dem hat die Umsetzung zu folgen. Daher wird in § 1 nun ausdrücklich auf den in § 1a Absatz 3 PflVG n. F. definierten Gebrauch Bezug genommen. Die KH-Richtlinie n. F. sieht jedoch für die Mitgliedstaaten Ausnahmeoptionen vor, von denen mit § 2a Absatz 1 bis 3 PflVG n. F. durch Tatbestände zur Befreiung von der Versicherungspflicht Gebrauch gemacht wird. Im Ergebnis sind danach Fahrzeuge, die nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften ohnehin nicht auf öffentlichen Plätzen und Wegen gebraucht werden dürfen, von der nach § 1 PflVG n. F. bestehenden Versicherungspflicht befreit. Wer durch den Gebrauch eines solchen, nach § 2a Absatz 1 bis 3 PflVG n. F. von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeugs geschädigt wird, kann aber in dem nunmehr von der KH-Richtlinie n. F. geboten Umfang Ersatz seiner Schäden nach § 12 PflVG n. F. vom Entschädigungsfonds erlangen.

Bisher knüpfte die Versicherungspflicht nach dem Wortlaut des § 1 Satz 1 PflVG a. F. zudem ausschließlich an den regelmäßigen Standort im Inland an. Dieser Begriff entstammt dem Straßenverkehrszulassungsrecht, wonach Fahrzeuge mit regelmäßigem Standort im Inland dem deutschen Straßenverkehrszulassungsrecht unterfallen. Um

klarzustellen, dass die Versicherungspflicht nicht hinter den Anforderungen des Artikels 3 Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. zurückbleibt, wird auch der richtlinienrechtliche Begriff des gewöhnlichen Standortes in § 1 PflVG n. F. ergänzt, der in erster Linie auf das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs abstellt (siehe § 1a Absatz 2 PflVG n. F.). Denn es ist jedenfalls nicht ausgeschlossen, dass ein Fahrzeug mit deutschem amtlichen Kennzeichen, also mit gewöhnlichem Standort im Inland, den für den regelmäßigen Standort maßgeblichen Schwerpunkt seiner Ruhevorgänge (siehe Begründung zu § 1a Absatz 2 Nummer 2) im Ausland hat, also im Sinne der straßenzulassungsrechtlichen Vorschriften keinen „regelmäßigen“ Standort im Inland hat.

Hat ein Fahrzeug im zulassungsrechtlichen Sinne seinen regelmäßigen Standort im Inland begründet, so soll das PflVG weiterhin Anwendung finden. So sollen Friktionen vermieden werden, die sich bei einem Abstellen allein auf den gewöhnlichen Standort ergeben könnten. Denn die Zulassung setzt gemäß § 3 Absatz 1 Satz 2 Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung voraus. Das für den gewöhnlichen Standort im Sinne dieses Gesetzes grundsätzlich erforderliche amtliche Kennzeichen erhält das Fahrzeug jedoch erst aufgrund dieser Zulassung.

Nimmt ein in einem anderen Staat zugelassenes Fahrzeug, für das kein regelmäßiger Standort im Inland begründet ist, nach Maßgabe des § 20 FZV vorübergehend am Verkehr im Inland teil, unterfällt dieser Gebrauch nicht dem PflVG, sondern dem AusPflVG.

Der Kreis der weiteren etwaig zu versichernden Personen, der sich bisher aus § 2 Absatz 2 der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung sowie für die Person der Technischen Aufsicht aus § 1 Satz 2 PflVG a. F. ergab, wird nunmehr insgesamt in § 4 Absatz 3 PflVG n. F. geregelt.

Nach § 1 PflVG wird ein neuer § 1a PflVG angefügt, der die Begriffsbestimmungen enthält.

## **Zu § 1a (Begriffsbestimmungen)**

### **Zu Absatz 1**

#### **Zu Nummer 1**

§ 1a Absatz 1 Nummer 1 PflVG n. F. definiert den Begriff des Fahrzeugs. Die Definition geht zwar über diejenige des Artikels 1 Nummer 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a der KH-Richtlinie n. F. hinaus, behält jedoch den Status quo der Versicherungspflicht für Halter von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern nach dem Pflichtversicherungsgesetz a. F. im Wesentlichen bei.

Gemäß § 1a Absatz 1 Nummer 1 PflVG n. F. ist Fahrzeug jedes Kraftfahrzeug, das ausschließlich maschinell an Land angetrieben wird, jedoch nicht auf Schienen fährt und dessen durch die Bauart bedingte Höchstgeschwindigkeit 6 km/h übersteigt. Dies orientiert sich an der Definition des Artikels 1 Nummer 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a der KH-Richtlinie n. F., übernimmt dabei jedoch die neuerdings enthaltenen Einschränkungen des Fahrzeugbegriffs nur punktuell.

Soweit die neue Richtliniendefinition den Fahrzeugbegriff auf Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h oder einem maximalen Nettogewicht von mehr als 25 kg und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 14 km/h beschränkt, wird diese Einschränkung nur für Kraftfahrzeuge, deren durch die Bauart bedingte Höchstgeschwindigkeit 6 km/h nicht übersteigt, übernommen. In § 2 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe a PflVG a. F. war bisher eine Befreiung von der Versicherungspflicht für Halter von Kraftfahrzeugen, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit sechs Kilometer je Stunde nicht übersteigt, vorgesehen. Solche Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger fallen nach § 1 FZV nicht unter deren Anwendungsbereich, sind damit per se zulassungsfrei und dürfen auch auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden. Auch eine Gefährdungshaftung des Halters nach § 7 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) besteht aufgrund der Ausnahme in § 8 Nummer 1 StVG für Halter solcher Fahrzeuge nicht. Nur aufgrund des bisher auch unter dem Gesichtspunkt der Höchstgeschwindigkeit unbeschränkten Fahrzeugbegriffs der KH-Richtlinie a. F. bestand Anlass, diese Fahrzeuge unter 6 km/h nach § 2 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe a PflVG a. F. von der Versicherungspflicht nach § 1 PflVG a. F. auszunehmen mit der Folge, dass der Entschädigungsfonds nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2a PflVG a. F. Unfallopfern für Schäden durch den Gebrauch dieser Fahrzeuge entschädigungspflichtig war. Nach § 1 Satz 1 PflVG a. F. bestand eine Versicherungspflicht aber nur für den Gebrauch von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen. Entsprechend sollten auch die Befreiung von der Versicherungspflicht und die Entschädigungspflicht nach dem Willen des Gesetzgebers nur für Schäden durch den Gebrauch eines Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen einschlägig sein. Eine Entschädigungspflicht wie bisher nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2a

PfIVG a. F., die bei Fortführung einer Befreiung eines Kraftfahrzeugs bis zu 6 km/h von der Versicherungspflicht nach dem neuen § 1 PfIVG auch jeden Schaden durch Nutzung solcher Fahrzeuge auf Privatgrundstücken erfassen würde, ist nach den Vorgaben der KH-Richtlinie n. F. nicht geboten. Da von diesen Kraftfahrzeugen bis zu 6 km/h im Straßenverkehr keine höhere Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht als von nicht ausschließlich maschinell angetriebenen Fahrzeugen wie Fahrrädern oder E-Bikes sind diese Fahrzeuge zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen durch Beschränkung des Kraftfahrzeugbegriffs nach § 1a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a PfIVG n. F. auf Kraftfahrzeuge, deren durch die Bauart bedingte Höchstgeschwindigkeit 6 km/h nicht übersteigt, nunmehr von der Versicherungspflicht auszunehmen.

Im Übrigen besteht kein Anlass, vom bisherigen Begriff des Kraftfahrzeugs, der dem straßenverkehrsrechtlichen Kraftfahrzeugbegriff folgte, abzuweichen. Insoweit wird von der in Artikel 28 Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. vorgesehenen Möglichkeit, Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen auch für andere an Land verwendete motorisierte Geräte vorzuschreiben, Gebrauch gemacht.

In Übereinstimmung mit dem bisher in Deutschland bestehenden Verständnis und im Einklang mit der Definition in Artikel 1 Buchstabe a Nummer 1 der KH-Richtlinie n. F. wird nunmehr durch das Tatbestandsmerkmal „ausschließlich maschinell [...] angetrieben“ klargestellt, dass Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und lediglich durch einen elektromotorischen oder sonstigen Hilfsantrieb unterstützt werden, nicht ohne Weiteres Fahrzeuge im Sinne des PfIVG sind. Ihre Fahrzeugeigenschaft kann sich aus § 1a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b PfIVG n. F. ergeben. Fahrzeug ist danach auch jedes Landfahrzeug, das durch Muskelkraft fortbewegt wird und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb ausgestattet ist, sofern es unter Berücksichtigung des § 1 Absatz 2 und 3 StVG als Kraftfahrzeug anzusehen ist. Keine Kraftfahrzeuge sind danach Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, wenn eine Geschwindigkeit von maximal 25 km/h erreicht wird oder wenn der Fahrer im Treten einhält.

Nach § 1a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c PfIVG n. F. ist Fahrzeug auch jeder Anhänger, der mit einem in Buchstabe a genannten Fahrzeug zu verwenden ist, unabhängig davon, ob er angekuppelt oder abgekuppelt ist. Das entspricht Artikel 1 Nummer 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b der KH-Richtlinie. Selbst wenn man unter der KH-Richtlinie n. F. eine mittelbare Einschränkung der als Fahrzeug zu verstehenden Anhänger darin sähe, dass nur noch solche Anhänger erfasst sind, die mit – nunmehr über Geschwindigkeits- und Gewichtskriterien eingeschränkten – Kraftfahrzeugen im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a der KH-Richtlinie n. F. zu verwenden sind, soll es insoweit beim Status quo und – vorbehaltlich der Befreiungen nach § 2a PfIVG n. F. – bei einer entsprechenden Versicherungspflicht bleiben.

Auch für Rollstühle, die ausschließlich für den Gebrauch durch Menschen mit körperlichen Behinderungen bestimmt sind, wird die bisherige Rechtslage beibehalten. Zwar gelten nach Artikel 1 Nummer 1 Unterabsatz 2 der KH-Richtlinie n. F. solche Rollstühle unbeschadet der Buchstaben a und b nicht als Fahrzeuge im Sinne der Richtlinie. Es ist in der Sache aber weiterhin sachgerecht, motorisierte Krankenfahrstühle, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 6 km/h übersteigt, als versicherungspflichtige Fahrzeuge anzusehen.

### **Zu Nummer 2**

§ 1a Absatz 1 Nummer 2 PfIVG n. F. definiert den Begriff „regelmäßiger Standort“ unter Verweis auf § 20 Absatz 1 Satz 1, Absatz 1a und Absatz 2 Satz 1 FZV. Der regelmäßige Standort wird durch den Ort der tatsächlichen Verwendung des Kraftfahrzeugs bestimmt. Es handelt sich um den Ort, von dem aus das Fahrzeug unmittelbar zum öffentlichen Straßenverkehr eingesetzt wird und an dem es nach Beendigung des Einsatzes ruht (Bundesverwaltungsgericht vom 09.12.1983 – 7 C 70.81, juris). In diesem Sinne wird in der Rechtsprechung auch vom „Schwerpunkt der Ruhevorgänge“ gesprochen, wobei objektive Merkmale maßgeblich sind (VGH München, NJW 2016, 1670 (1671)).

### **Zu Nummer 3**

§ 1a Absatz 1 Nummer 3 PfIVG n. F. definiert als „Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums“ die Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum. Der Begriff soll im Gesetzestext weitestgehend an Stelle des in der KH-Richtlinie n. F. verwendeten Begriffs des Mitgliedstaats verwendet werden. Es ist davon auszugehen, dass die Richtlinie (EU) 2021/2118 in

Kürze vom gemeinsamen EWR-Ausschuss übernommen werden wird, wie es bei der Richtlinie 2009/103/EG bereits der Fall ist.

#### **Zu Nummer 4**

§ 1a Absatz 1 Nummer 4 PflVG n. F. definiert als „Herkunftsstaat“ denjenigen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums, in dem ein Versicherungsunternehmen seinen Sitz hat. Dies entspricht sachlich der Begriffsbestimmung aus § 7 Nummer 37 Buchstabe a des Versicherungsaufsichtsgesetzes (VAG). Wie auch im VAG und schon bisher in § 10 PflVG wird in den Fällen, in denen Herkunftsstaat die Bundesrepublik Deutschland ist, von einem Versicherer bzw. Versicherungsunternehmen mit Sitz im Inland gesprochen.

#### **Zu Nummer 5**

§ 1a Absatz 1 Nummer 5 PflVG n. F. definiert als „Drittstaaten“ alle Staaten, die nicht Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums sind.

#### **Zu Nummer 6**

§ 1a Absatz 1 Nummer 6 PflVG n. F. definiert den Begriff „nationales Versicherungsbüro“ im Einklang mit Artikel 1 Nummer 3 der KH-Richtlinie.

#### **Zu Nummer 7**

Gemäß § 1a Absatz 1 Nummer 7 PflVG n. F. bezeichnet der Begriff „Deutsches Büro Grüne Karte“ den rechtsfähigen Verein „Deutsches Büro Grüne Karte eingetragener Verein“ oder im Falle eines Zuständigkeitswechsels den jeweiligen Rechtsträger des deutschen nationalen Versicherungsbüros. Dies dient zugleich der Vereinheitlichung der bisher verwendeten Terminologie.

#### **Zu Absatz 2**

§ 1a Absatz 2 PflVG n. F. definiert den Begriff „Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat“ in Umsetzung von Artikel 1 Nummer 4 der KH-Richtlinie.

#### **Zu Absatz 3**

§ 1a Absatz 3 PflVG n. F. definiert den Begriff des Gebrauchs eines Fahrzeugs: Der Gebrauch eines Fahrzeugs umfasst danach insbesondere jede Verwendung eines Fahrzeugs, die seiner Funktion als Beförderungsmittel zum Zeitpunkt eines Unfalls entspricht, unabhängig von den Merkmalen des Fahrzeugs unabhängig von dem Gelände, auf dem das Kraftfahrzeug verwendet wird, und unabhängig von der Tatsache, ob es sich in Bewegung befindet oder nicht. Der mit „insbesondere“ eingeleitete Passus setzt die Begriffsbestimmung der „Verwendung“ gemäß Artikel 1 Nummer 1a der KH-Richtlinie n. F. um. Durch die Formulierung „umfasst insbesondere“ soll klargestellt werden, dass bisher bestehende nationale Spielräume bei der Auslegung des Begriffs des Gebrauchs nicht eingeschränkt werden, beispielsweise die nationale Rechtsprechung zur Fallgruppe des typischen Fahrerverhaltens beibehalten und fortentwickelt werden kann. Eine Ausweitung des Begriffs des Gebrauchs gegenüber der bisherigen Rechtslage ist demgegenüber nicht beabsichtigt.

#### **Zu Nummer 3**

##### **Zu Buchstabe a**

§ 2 PflVG wird mit einer Überschrift versehen.

##### **Zu Buchstabe b**

§ 2 Absatz 1 Nummer 6 PflVG wird aufgehoben. § 2 Absatz 1 PflVG n. F. regelt nur noch die personengebundenen Ausnahmen von der Versicherungspflicht für bestimmte Halter. Ausnahmen von der Versicherungspflicht für bestimmte Fahrzeuge und deren Gebrauch werden nunmehr in § 2a PflVG n. F. geregelt.

##### **Zu Buchstabe c**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

§ 2 Absatz 2 Satz 4 PflVG wird aus Klarstellungsgründen neu gefasst.



§ 2 Absatz 2 Satz 3 und 4 PflVG lautet bisher: „Wird ein Personen- oder Sachschaden verursacht, haftet der Fahrzeughalter im Verhältnis zu einem Dritten auch, wenn der Fahrer den Eintritt der Tatsache, für die er dem Dritten verantwortlich ist, vorsätzlich und widerrechtlich herbeigeführt hat. § 12 Absatz 1 Satz 2 bis 5 gilt entsprechend.“

Da der bisherige § 12 Absatz 1 Satz 5 PflVG aufgehoben wird, entfällt zum einen als Folgeänderung auch der Verweis auf diese Vorschrift. Zum anderen soll sprachlich klargestellt werden, dass sich die entsprechende Anwendbarkeit des § 12 Absatz 1 Satz 2 bis 4 PflVG auf die Fälle einer Vorsatztat beschränkt.

### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der Fortführung der Regelung des § 3b PflVG a. F. an systematisch passender Stelle in § 5a Absatz 2 PflVG n. F.

### **Zu Nummer 4**

#### **Zu § 2a (Ausnahmen von der Versicherungspflicht für bestimmte Fahrzeuge und deren Gebrauch)**

Der neue § 2a PflVG n. F. regelt die Ausnahmen von der Versicherungspflicht, die nicht an die Person des Halters, sondern an das Fahrzeug anknüpfen. Ziel ist es, von den in der KH-Richtlinie n. F. vorgesehenen Ausnahmen so Gebrauch zu machen, dass sich sowohl an den versicherungspflichtigen Fahrzeugen als auch am Umfang der Entschädigungspflicht möglichst wenig ändert. Da sich dies aufgrund der Richtlinienvorgaben nicht uneingeschränkt verwirklichen lässt, wird die bisher in § 2 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b PflVG n. F. geregelte Befreiung für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Staplern, deren Höchstgeschwindigkeit 20 Kilometer je Stunde nicht übersteigt, wenn sie den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen, nicht in dieser Allgemeinheit beibehalten. Damit diese Fahrzeuge von der Versicherungspflicht befreit sind, muss nun entweder Schutz über eine Haftpflichtversicherung bestehen (§ 2a Absatz 3 PflVG n. F.) oder es muss sich um ein Fahrzeug handeln, das ausschließlich in den in § 6 Absatz 2 PflVG n. F. genannten Gebieten gebraucht wird (§ 2a Absatz 2 Nummer 2 PflVG n. F.). Der neue § 2a Absatz 4 sieht vor, dass die Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht auch nicht gilt für den Gebrauch eines Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen, wenn für diesen Gebrauch des Fahrzeugs aufgrund einer Haftpflichtversicherung Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d besteht. Durch diese Regelung wird, soweit dies über die in § 2a Absatz 2 PflVG n. F. genutzte Ausnahmeoption des Artikels 5 Absatz 5 der KH-Richtlinie n. F. für den ausschließlichen Gebrauch von Fahrzeugen abseits des öffentlichen Straßenraums hinaus erforderlich ist, die Ausnahme vom Anwendungsbereich in Artikel 3 Absatz 2 KH-Richtlinie n. F. umgesetzt.

#### **Zu Absatz 1**

Nach Absatz 1 gilt § 1 nicht für die Halter folgender Fahrzeuge: Anhänger, die nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind (Nummer 1) und Fahrzeuge, die nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung nicht auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden dürfen, weil sie nicht zugelassen sind und keinem genehmigten Typ entsprechen und weder eine Fahrzeugeinzelgenehmigung noch eine Betriebserlaubnis oder Ausnahmegenehmigung erteilt ist (Nummer 2).

#### **Zu Nummer 1**

§ 2a Absatz 1 Nummer 1 PflVG n. F. bestimmt, dass § 1 nicht für die Halter von Anhängern, die nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind, gilt. Diese Ausnahme entspricht der bisherigen Ausnahme in § 2 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe c PflVG a. F. (Anhänger, die den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen). Das Fahrzeug darf weiterhin auch ohne Versicherung gebraucht werden. Es handelt sich um Anhänger, die nach ihrer Zweckbestimmung schon bisher überwiegend im Straßenverkehr gebraucht werden. Für gleichwohl durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachte Schäden ist der Entschädigungsfonds, wie nach bisheriger Rechtslage, einstandspflichtig (§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG n. F.).

**Zu Nummer 2**

§ 2a Absatz 1 Nummer 2 PflVG n. F. bestimmt in Ausübung der Ausnahmeoption des Artikels 5 und 6 der KH-Richtlinie n. F. eine Ausnahme von der Versicherungspflicht für Fahrzeuge, die nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung nicht auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden dürfen, weil sie nicht zugelassen sind und keinem genehmigten Typ entsprechen und weder eine Fahrzeugeinzelgenehmigung noch eine Betriebserlaubnis oder Ausnahmegenehmigung erteilt ist. Dies soll Fahrzeuge erfassen, die nicht über eine Genehmigung hinsichtlich der technischen Anforderungen für den Fahrzeugbetrieb verfügen und daher grundsätzlich nicht auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden dürfen. Nach der Ausnahmeoption des Artikels 5 Absatz 5 der KH-Richtlinie n. F. kann ein Mitgliedstaat bei Fahrzeugen, die gemäß seinen nationalen Rechtsvorschriften nicht zur Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, von der Versicherungspflicht nach Artikel 3 abweichen. Nach Artikel 5 Absatz 6 der KH-Richtlinie n. F. kann ein Mitgliedstaat, der von der Ausnahmeoption des Artikel 5 Absatz 5 Gebrauch macht, bei Fahrzeugen, die nicht für die Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen sind und von der Versicherungspflicht befreit werden, im Zusammenhang mit dem Ersatz von Schäden unter bestimmten Voraussetzungen von der an sich mit der Befreiung verbundenen Entschädigungspflicht nach Artikel 10 der KH-Richtlinie (in Deutschland: von der Entschädigung durch den Entschädigungsfonds nach § 12 PflVG) abweichen. Voraussetzung ist, dass die Schäden durch den Gebrauch des Fahrzeugs in Gebieten verursacht wurden, die aufgrund einer rechtlichen oder physischen Beschränkung des Zugangs zu diesen Gebieten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind.

Die in § 2a Absatz 1 Nummer 2 PflVG n. F. genannten Fahrzeuge waren bisher nicht versicherungspflichtig, weil sie nicht im Sinne des § 1 Satz 1 PflVG a. F. auf öffentlichen Wegen oder Plätzen verwendet werden dürfen. Da für diese Fahrzeuge eine Inbetriebnahme auf öffentlichen Straßen schon nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nicht zulässig ist, sind sie generell von der Versicherungspflicht nach § 1 PflVG n. F. ausgenommen mit der Folge, dass im Inland zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen weiterhin nicht nach § 5 Absatz 2 PflVG verpflichtet, sind, für solche Fahrzeuge Versicherung gegen Haftpflicht zu gewähren. Zur Verwendung in Gebieten nach § 6 Absatz 2 PflVG n. F. siehe Begründung zu § 2a Absatz 2 PflVG n. F.).

Für Fahrzeuge hingegen, deren Betrieb auf öffentlichen Straßen nach § 5 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung untersagt wurde, bedarf es keiner Ausnahme von der Versicherungspflicht nach § 1 PflVG. Zwar dürfen diese Fahrzeuge für die Dauer der gegebenenfalls nur vorübergehenden Betriebsuntersagung auf öffentlichen Straßen nicht mehr gebraucht werden, während ihr Gebrauch außerhalb des öffentlichen Straßenraums nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nicht verboten wäre. Da das Fahrzeug trotz einer gegebenenfalls nur vorübergehenden Betriebsuntersagung zugelassen ist, ist auch die Versicherung nach § 1 PflVG aufrechtzuerhalten. Will der Halter die Gründe für die Betriebsuntersagung nicht beseitigen, kann er das Fahrzeug vielmehr nach § 14 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung außer Betrieb setzen lassen, also die Zulassung zurückgeben, und für dieses Fahrzeug dann für den ausschließlichen Gebrauch in einem zugangsbeschränkten Gebiet außerhalb des öffentlichen Straßenraums von der Ausnahme von der Versicherungspflicht in § 2a Absatz 2 PflVG n. F. Gebrauch machen.

**Zu Absatz 2**

§ 2a Absatz 2 PflVG n. F. regelt, dass § 1 PflVG n. F. nicht für den ausschließlichen Gebrauch eines Fahrzeugs in einem Gebiet nach § 6 Absatz 2 PflVG n. F. für die Halter bestimmter Fahrzeuge gilt. Die neue Ausnahmenvorschrift des § 2a Absatz 2 PflVG n. F. unterscheidet dabei verschiedene Fahrzeugarten, da diese straßenverkehrsrechtlich unterschiedlichen Anforderungen unterliegen, nämlich entweder dem Zulassungsverfahren (Nummer 1) oder den in § 4 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung sowie in der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung geregelten Voraussetzungen für eine Inbetriebsetzung auf öffentlichen Straßen (Nummer 2). Anders als die von § 2a Absatz 1 Nummer 2 PflVG n. F. erfassten Fahrzeuge unterliegen die in § 2a Absatz 2 PflVG n. F. genannten Fahrzeuge daher einer Versicherungspflicht nach § 1, wenn sie außerhalb der Gebiete nach § 6 Absatz 2 PflVG n. F. verwendet werden sollen, da sie nur unter den in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung geregelten Voraussetzungen auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden dürfen.

Mit den Regelungen in § 2a Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 2 PflVG n. F. wird von den Ausnahmeoptionen des Artikels 5 Absatz 5 und 6 der KH-Richtlinie n. F. Gebrauch gemacht. Nach Artikel 5 Absatz 5 der KH-Richtli-

nie n. F. kann ein Mitgliedstaat bei Fahrzeugen, die gemäß seinen nationalen Rechtsvorschriften nicht zur Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, von der Versicherungspflicht nach Artikel 3 abweichen. Nach Artikel 5 Absatz 6 der KH-Richtlinie n. F. kann ein Mitgliedstaat, der von der Ausnahmeoption des Artikel 5 Absatz 5 Gebrauch macht, bei Fahrzeugen, die nicht für die Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen sind und von der Versicherungspflicht befreit werden, im Zusammenhang mit dem Ersatz von Schäden unter bestimmten Voraussetzungen von der an sich mit der Befreiung verbundenen Entschädigungspflicht nach Artikel 10 der KH-Richtlinie (in Deutschland: von der Entschädigung durch den Entschädigungsfonds nach § 12 PflVG) abweichen. Voraussetzung ist, dass die Schäden durch den Gebrauch des Fahrzeugs in Gebieten verursacht wurden, die aufgrund einer rechtlichen oder physischen Beschränkung des Zugangs zu diesen Gebieten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind.

Ziel der Umsetzung dieser Ausnahmeoption ist es, den Status quo beizubehalten: Fahrzeuge, die ausschließlich in bestimmten nicht zum öffentlichen Straßenverkehrsraum gehörenden Arealen wie zum Beispiel dem eigenen Privatgrundstück, einem Betriebsgrundstück oder geschlossenen Rennstrecken verwendet werden, sollen unabhängig von der Art ihres Gebrauchs keiner Versicherungspflicht unterliegen, der unversicherte Gebrauch soll auf diese Gebiete beschränkt weiterhin zulässig bleiben (§ 6 Absatz 2 PflVG n. F.) und eine Einstandspflicht des Entschädigungsfonds bei Unfällen in diesen straßenverkehrsfremden Gebieten soll vermieden werden (§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG). Nach bisheriger Rechtslage folgen diese Ergebnisse schon daraus, dass in diesen Fällen eine Verwendung auf öffentlichen Straßen und Wegen im Sinne des § 1 PflVG a. F. nicht stattfindet und die Vorschriften des Pflichtversicherungsgesetzes damit von vornherein nicht einschlägig sind.

#### **Zu Nummer 1**

Für den Fall, dass das Fahrzeug ausschließlich in einem Gebiet nach § 6 Absatz 2 PflVG n. F. verwendet wird, regelt § 2a Absatz 2 Nummer 1 PflVG n. F. eine Ausnahme von der Versicherungspflicht für die Halter von Fahrzeugen, die den Vorschriften über das Zulassungsverfahren unterliegen, jedoch nicht zum Gebrauch auf öffentlichen Straßen zugelassen wurden. Derartige Fahrzeuge dürfen straßenverkehrsrechtlich nicht auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden und ihr Gebrauch ist zudem nach § 6 Absatz 2 PflVG n. F. außerhalb der dort geregelten Areale verboten.

#### **Zu Nummer 2**

Für den Fall, dass das Fahrzeug ausschließlich in einem Gebiet nach § 6 Absatz 2 PflVG n. F. verwendet wird, sieht Nummer 2 eine Ausnahme von der Versicherungspflicht vor für die Halter von Kraftfahrzeugen nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis d, f und g der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, § 2a Absatz 2 Nummer 2 PflVG n. F. erfasst folgende Kraftfahrzeugarten: selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler, einachsige Zugmaschinen, wenn sie nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden, Leichtkrafträder, zwei- oder dreirädrige Kleinkrafträder, leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) in der jeweils geltenden Fassung. Diese von § 2a Absatz 2 Nummer 2 PflVG n. F. erfassten Fahrzeuge sind zwar nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen, dürfen aber nur dann auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden, wenn sie den weiteren Voraussetzungen nach § 4 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entsprechen.

So dürfen beispielsweise Fahrzeuge nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (also selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler sowie einachsige Zugmaschinen, wenn sie nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h und Fahrzeuge nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (Leichtkrafträder) nur dann auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden, wenn sie das nach § 4 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 oder 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung erforderliche Kennzeichen nach § 8 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führen.

Der Fall des § 2a Absatz 2 Nummer 2 PflVG n. F. liegt somit parallel zu den Fällen, in denen ein Fahrzeug den Vorschriften über das Zulassungsverfahren unterliegt, aber nicht zugelassen ist. Dass die hiernach von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeuge nicht im Straßenverkehr teilnehmen dürfen, ergibt sich aus § 6 Absatz 2 PflVG n. F.

§ 2a Absatz 2 Nummer 2 PflVG n. F. erfasst auch Kraftfahrzeuge nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 20 km/h nicht übersteigt. Dies betrifft selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler sowie einachsige Zugmaschinen, wenn sie nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden, mit einer entsprechenden Höchstgeschwindigkeit.

Für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h tritt diese Ausnahme an die Stelle der bisherigen Befreiung in § 2 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b PflVG a. F., die jedoch weitergehend auch für den Gebrauch des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen und Plätzen galt. An der derart weitreichenden Befreiung soll für diese Fahrzeuge nicht festgehalten werden. Denn eine solche Befreiung nach Artikel 5 Absatz 2 der KH-Richtlinie würde dazu führen, dass Schäden durch den Gebrauch des Fahrzeugs stets zu einer Leistungspflicht des Entschädigungsfonds führen würden, und zwar, wie sich nunmehr im Umkehrschluss zu Artikel 5 Absatz 6 KH-Richtlinie n. F. ergibt, auch dann, wenn das Fahrzeug ausschließlich in abgegrenzten Arealen außerhalb des Straßenverkehrs verwendet wird. Eine Ausnahme von der Entschädigungspflicht für bestimmte abgegrenzte Areale sieht Artikel 5 Absatz 2 der KH-Richtlinie n. F. nämlich nicht vor. Da der Entschädigungsfonds jedoch von den Kraftfahrzeughaftpflichtversicherern und letztlich von den prämienzahlenden Versicherungsnehmern in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung finanziert wird, ginge eine Entschädigungspflicht, die auch den bei diesen Fahrzeugarten im Vordergrund stehenden straßenverkehrsfremden Gebrauch abdecken müsste, – vorbehaltlich der weiteren Ausnahme in Absatz 3 – zu weit.

### **Zu Absatz 3**

§ 2a Absatz 3 PflVG n. F. regelt eine weitere Ausnahme für Halter von Kraftfahrzeugen nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h, die bisher nach § 2 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b PflVG a. F. von der Versicherungspflicht befreit waren.

Für Halter dieser Fahrzeuge gilt § 1 PflVG n. F. auch dann nicht, wenn die durch den Gebrauch solcher Kraftfahrzeuge verursachten Personenschäden, Sachschäden oder sonstigen Vermögensschäden im selben Umfang wie durch eine Versicherung nach § 1 PflVG n. F. von einer Haftpflichtversicherung gedeckt sind. Diese Ausnahme greift in diesem Fall auch dann ein, wenn das Fahrzeug im Straßenverkehr verwendet wird. Der Gebrauch derartiger Fahrzeuge etwa in der Betriebshaftpflichtversicherung oder der Privathaftpflichtversicherung versichert, soll der zusätzliche Abschluss einer Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung nicht erforderlich sein.

Zwar lässt sich dann eine Entschädigung durch den Entschädigungsfonds, auch bei Sachverhalten außerhalb des Straßenverkehrs, aufgrund der Richtlinienvorgaben des Artikels 5 Absatz 2 KH-Richtlinie nicht vermeiden (§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG n. F.). Angesichts der Subsidiarität der Leistungspflicht des Entschädigungsfonds gegenüber anderen Schadenversicherern und der Möglichkeit des Rückgriffs des Entschädigungsfonds gegen den so versicherten Halter wird die finanzielle Belastung des Entschädigungsfonds jedoch begrenzt.

### **Zu Absatz 4**

Absatz 4 sieht vor, dass § 1 auch nicht gilt für den Gebrauch eines Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen, wenn für diesen Gebrauch des Fahrzeugs aufgrund einer Haftpflichtversicherung ein alternativer Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d besteht. Dies setzt die Ausnahme vom Anwendungsbereich in Artikel 3 Absatz 2 KH-Richtlinie n. F. um. Danach gilt diese Richtlinie nicht für die Verwendung eines Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, in einem abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, wenn der Mitgliedstaat sicherstellt, dass der Veranstalter der Aktivität oder eine andere Partei eine alternative Versicherung oder Garantie abgeschlossen hat, die den Schaden für Dritte, einschließlich Zuschauern und anderen Umstehenden, aber nicht notwendigerweise den Schaden für die teilnehmenden Fahrer und ihre Fahrzeuge abdeckt.

Die KH-Richtlinie n. F. sieht insoweit keine räumliche Beschränkung auf öffentliche Straßen vor, sondern stellt allein auf die Durchführung der Motorsporttätigkeiten in einem abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen ab. Nach ihrem Erwägungsgrund 10 sollten solche ausgenommenen Aktivitäten in einem abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen so durchgeführt werden, dass sichergestellt ist, dass der normale Verkehr, die Öffentlichkeit und alle mit der Aktivität nicht verbundenen Parteien die befahrene Strecke nicht tatsächlich oder

potenziell gleichzeitig nutzen können. Zu diesen Aktivitäten gehören in der Regel solche, die auf ausgewiesenen Motorsportstrecken oder -routen und in deren unmittelbarer Umgebung, wie in Sicherheitsbereichen, Bereichen für Boxenstopps und Werkstätten, stattfinden, in denen die Unfallgefahr im Vergleich zu normalen Straßen viel höher ist und die von Unbefugten nicht betreten werden sollten.

Die Ausnahme vom Anwendungsbereich der KH-Richtlinie n. F. für den spezifischen Motorsportgebrauch von Fahrzeugen gilt grundsätzlich neben den sonstigen in § 2a Absatz 1 bis 3 PflVG n. F. geregelten Ausnahmen, sofern die dort festgelegten engen Voraussetzungen erfüllt sind. So kann ein Fahrzeug, das für Motorsportaktivitäten gebraucht wird, bereits im Einzelfall auch den engen Voraussetzungen des § 2a Absatz 2 Nummer 1 PflVG n. F. für den Gebrauch in einem Gebiet nach § 6 Absatz 2 PflVG n. F. versicherungsfrei sein, wie dies z. B. Testfahrten und Rennen mit nicht zugelassenen Fahrzeugen ohne Publikum und ohne offenes Teilnehmerfeld auf nicht für die Öffentlichkeit zugänglichem Privat- oder Betriebsgelände der Fall sein kann. Denn § 2a Absatz 2 PflVG n. F. macht von der Ausnahmeoption des Artikel 5 Absatz 5 und 6 Gebrauch, wonach die Versicherungspflicht für Fahrzeuge, die nicht zur Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, von Artikel 3 abweichen und im Zusammenhang mit dem Ersatz von Schäden, die durch solche Fahrzeuge in Gebieten verursacht wurden, die aufgrund einer rechtlichen oder physischen Beschränkung des Zugangs zu diesen Gebieten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind, auch von Artikel 10 abweichen kann.

Da die nach § 2a Absatz 1 Nummer 2 sowie Absatz 2 PflVG n. F. von der Versicherung befreiten Fahrzeuge aber nur in den Gebieten, die den engen Voraussetzungen in § 6 Absatz 2 PflVG n. F. und damit der Beschränkung des Zutritts für die Öffentlichkeit entsprechen, dürfte weitgehend für die Durchführung von Motorsportveranstaltungen nur eine Befreiung von der Versicherungspflicht für den Gebrauch zu Motorsportzwecken unter den in § 2a Absatz 4 PflVG n. F. genannten Voraussetzungen in Betracht kommen. Entspricht der Gebrauch eines Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung in einem hierfür abgegrenzten Gebiet aber nicht den engen Voraussetzungen an einen erlaubten versicherungsfreien Gebrauch nach § 6 Absatz 2 PflVG n. F., etwa weil die Veranstaltung auf öffentlichen Straßen oder mit Zuschauern stattfindet und somit einer begrenzten Öffentlichkeit zugänglich ist, soll dieser Gebrauch zumindest nicht der Versicherungspflicht nach § 1 PflVG n. F. unterfallen, wenn die Voraussetzungen des § 2a Absatz 4 PflVG n. F. vorliegen. Danach ist der Gebrauch bei einer Motorsportveranstaltung in einem hierfür abgegrenzten Gebiet nicht Kfz-versicherungspflichtig, wenn alternativer Versicherungsschutz nach § 5d PflVG n. F. besteht. Im Übrigen wird auf die Begründung zu § 5d und § 6 Absatz 3 PflVG n. F. verwiesen.

#### **Zu Nummer 5**

##### **Zu Buchstabe a**

§ 3 PflVG wird mit einer Überschrift versehen.

##### **Zu Buchstabe b**

Der Verweis auf § 2 Absatz 1 PflVG n. F. wird als redaktionelle Folgeänderung aktualisiert.

#### **Zu Nummer 6**

Die Vorschrift wird aus sprachlichen Gründen neu gefasst. Dass § 3a PflVG n. F. auch entsprechend für die Schadenregulierung durch das Deutsche Büro Grüne Karte gilt, soll künftig ohne inhaltlichen Unterschied an systematisch passenderer Stelle in § 10 Absatz 1 Satz 2 AuslPflVG n. F. im Zusammenhang mit den weiteren Vorschriften über die Schadenregulierung durch das Deutsche Büro Grüne Karte geregelt werden. Gleiches gilt für Fälle der Schadenregulierung durch den Entschädigungsfonds, die nunmehr in § 12 Satz 1 Absatz 4 Satz 2 PflVG n. F. geregelt werden. Die bisherige Nennung dieser Fälle in § 3a Absatz 2 PflVG a. F. soll daher entfallen.

#### **Zu Nummer 7**

§ 3b PflVG a. F. soll aufgehoben und inhaltlich an systematisch passenderer Stelle in § 5a Absatz 2 PflVG n. F. fortgeführt werden.

#### **Zu Nummer 8**

##### **Zu Buchstabe a**

§ 4 wird mit einer Überschrift versehen.

**Zu Buchstabe b**

In § 4 Absatz 1 PflVG n. F. wird klargestellt, dass durch Rechtsverordnung der Umfang des zur Erfüllung der Versicherungspflicht nach § 1 PflVG n. F. notwendigen Versicherungsschutzes, den der Versicherungsvertrag zu gewähren hat, zu bestimmen ist. Im Übrigen werden die Bezeichnungen der Bundesministerien an die seit der 20. Legislaturperiode geänderte Organisation der Bundesregierung angepasst und eine Aktualisierung redaktioneller Art vorgenommen.

**Zu Buchstabe c****Zu Doppelbuchstabe aa**

Die Bezeichnungen der Bundesministerien werden an die seit der 20. Legislaturperiode geänderte Organisation der Bundesregierung angepasst.

**Zu Doppelbuchstabe bb**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung. Da das Vollzitat der Richtlinie 2009/103/EG nunmehr bereits an früherer Stelle im Gesetzestext erfolgt, ist an dieser Stelle nur noch ein Kurzzitat zu verwenden.

**Zu Buchstabe d**

Dem § 4 PflVG werden die Absätze 3 und 4 angefügt.

Der Kreis der zu versichernden Personen wird nunmehr der Übersichtlichkeit halber im neuen § 4 Absatz 3 PflVG n. F. aufgelistet (bisher § 1 Satz 1 und 2 PflVG a. F., § 2 Absatz 2 KfzPflVV a. F.). Inhaltliche Änderungen sind damit nicht verbunden.

§ 4 Absatz 4 PflVG n. F. sieht vor, dass mitversicherten Personen das Recht auf selbständige Geltendmachung ihrer Ansprüche einzuräumen ist. Dies entspricht § 2 Absatz 3 KfzPflVV a. F.

**Zu Nummer 9****Zu Buchstabe a**

§ 5 PflVG wird mit einer Überschrift versehen.

**Zu Buchstabe b**

In § 5 Absatz 1 PflVG n. F. wird klargestellt, dass sich die Regelung weiterhin nur auf die Versicherung nach § 1 PflVG n. F., also nicht auf den alternativen Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d PflVG n. F., bezieht.

**Zu Buchstabe c****Zu Doppelbuchstabe aa**

In § 5 Absatz 2 PflVG n. F. wird durch die Einfügung „zur Erfüllung der Versicherungspflicht nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes“ klargestellt, dass ein Kontrahierungszwang für Versicherungsunternehmen nur für eine nach § 1 PflVG n. F. erforderliche Versicherung gilt. Dies bedeutet, dass ein Kontrahierungszwang nicht besteht, wenn und soweit das Fahrzeug bzw. sein Gebrauch nach § 2a PflVG n. F. nicht der Versicherungspflicht unterfällt.

**Zu Doppelbuchstabe bb**

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der Änderung des § 57 VAG.

**Zu Buchstabe d**

Es handelt sich um eine Änderung redaktioneller Art.

**Zu Buchstabe e**

Die Absätze 5 bis 8 werden der besseren Übersichtlichkeit halber aufgehoben und inhaltlich in eigenen nachfolgenden Paragraphen fortgeführt. Insbesondere sind die Anforderungen an Bescheinigungen über den Schadenverlauf durch den neuen Artikel 16 der KH-Richtlinie n. F. geändert worden und bedürfen nunmehr einer ausführlicheren Regelung.

**Zu Nummer 10****Zu § 5a (Dauer des Versicherungsverhältnisses, Kündigungsfiktion)****Zu Absatz 1**

§ 5a Absatz 1 PflVG n. F. entspricht mit geringfügigen redaktionellen Anpassungen dem bisherigen § 5 Absatz 5 PflVG a. F.

**Zu Absatz 2**

§ 5a Absatz 2 PflVG n. F. entspricht dem bisherigen § 3b PflVG a. F.

**Zu § 5b (Versicherungsbestätigung; Angaben über den bestellten Vertreter)****Zu Absatz 1**

§ 5b Absatz 1 PflVG n. F. entspricht dem bisherigen § 5 Absatz 6 PflVG a. F. Ergänzt wird der in Satz 2 bisher nicht ausdrücklich geregelte Fall, dass eine einmalige Prämienzahlung vereinbart ist. Auch wenn die Praxisrelevanz dieses Falls geringer sein mag, soll dieser Fall ausdrücklich aufgenommen werden, um sachlich nicht begründete Abweichungen vom AuslPflVG zu vermeiden, wo dieser Fall bisher in § 5 Satz 1 AuslPflVG a. F. geregelt war.

**Zu Absatz 2**

§ 5b Absatz 2 PflVG n. F. entspricht dem bisherigen § 5 Absatz 8 PflVG a. F.

**Zu § 5c (Bescheinigung über den Schadenverlauf)****Zu Absatz 1**

§ 5c Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass das Versicherungsunternehmen dem Versicherungsnehmer jederzeit innerhalb von 15 Tagen ab Zugang eines entsprechenden Verlangens des Versicherungsnehmers und bei Beendigung des Versicherungsverhältnisses eine Bescheinigung über den Schadenverlauf auszustellen hat. Das setzt Artikel 16 Absatz 1 KH-Richtlinie n. F. um. Soweit § 5 Absatz 7 Satz 2 PflVG bisher die Ausstellung auf Verlangen auf den Zeitraum während des Versicherungsverhältnisses beschränkte, wird dies nicht übernommen. Nach dem Wortlaut des Artikels 16 Absatz 1 KH-Richtlinie n. F. ist der Versicherungsnehmer berechtigt, „jederzeit“ eine solche Bescheinigung zu beantragen.

**Zu Absatz 2**

§ 5c Absatz 2 Satz 1 PflVG n. F. sieht – in Umsetzung von Artikel 16 Absatz 2 Satz 2 KH-Richtlinie n. F. – vor, dass die Bescheinigung über den Schadenverlauf nach Maßgabe des Musters auszustellen ist, das von der Europäischen Kommission in einem Durchführungsrechtsakt nach Artikel 16 Absatz 6 der KH-Richtlinie n. F. festgelegt wird.

§ 5c Absatz 2 Satz 2 und 3 PflVG ordnet – im Einklang mit Artikel 16 Absatz 6 Buchstabe f KH-Richtlinie n. F. – die Aufnahme bestimmte zusätzlicher Informationen an, die im Rahmen der in den Mitgliedstaaten geltenden Vorschriften relevant sind: Die Bescheinigung muss auch Angaben enthalten zur Anzahl derjenigen gemeldeten Haftungsansprüche Dritter einschließlich des Datums jeder einzelnen Forderung, die im Rahmen des Versicherungsvertrages des Versicherungsnehmers während des von der Bescheinigung abgedeckten Zeitraums zu einer noch wirksamen Schadenrückstellung geführt haben. Ist eine solche Rückstellung innerhalb einer Frist von drei Jahren nach ihrer Bildung aufgelöst worden, ohne dass daraus Leistungen erbracht wurden, so hat der Versicherer auch diese Information in die Bescheinigung aufzunehmen. Die in § 5c Absatz 2 Satz 3 PflVG n. F. enthaltene Information über noch wirksame Rückstellungen war bisher gemäß § 5 Absatz 7 Satz 1, 1. Halbsatz PflVG in der Schadenverlaufsbescheinigung zu erteilen, sodass diese Information im Falle eines Versichererwechsels bei der Prämienkalkulation berücksichtigt werden konnte. Daran soll sich nichts ändern. § 5 Absatz 7 Satz 1, 2. Halbsatz PflVG a. F. sah vor, dass dann, wenn die Rückstellung innerhalb einer Frist von drei Jahren nach ihrer Bildung aufgelöst worden ist, ohne dass daraus Leistungen erbracht wurden, der Versicherer auch hierüber eine Bescheinigung zu erteilen hat. Diese Information soll ebenfalls beibehalten werden, damit sie bei der Prämienkalkulation berücksichtigt werden kann. Aufgrund der in Artikel 16 der KH-Richtlinie n. F. angelegten Harmonisierung des

Formulars für Bescheinigungen über den Schadenverlauf ist diese Information unmittelbar in diese Bescheinigung aufzunehmen.

§ 5c Absatz 2 Satz 2 und 3 PflVG n. F. schließt nicht aus, dass Versicherer weitere praxisrelevante Informationen in die Bescheinigung aufnehmen. Dies entspricht Artikel 16 Absatz 6 Buchstabe f der KH-Richtlinie n. F., nach dem auch zusätzliche Informationen, die im Rahmen der mitgliedstaatlichen Gepflogenheiten relevant sind, in das von der Kommission zu entwickelnde Formular aufgenommen werden sollen.

### **Zu Absatz 3**

§ 5c Absatz 3 Satz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass das Versicherungsunternehmen bei der Festsetzung der Prämien einschließlich der Anwendung etwaiger Rabatte eine in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums ausgestellten Bescheinigung genauso wie eine im Inland ausgestellte Bescheinigung zu behandeln hat. Dies setzt Artikel 16 Absatz 4 der KH-Richtlinie n. F. um.

§ 5c Absatz 3 Satz 2 PflVG n. F. bestimmt, dass das Versicherungsunternehmen bei der Berücksichtigung der von anderen Versicherungsunternehmen oder anderen in Artikel 16 Absatz 2 der Richtlinie 2009/103/EG genannten Stellen ausgestellten Bescheinigungen des Schadenverlaufs Versicherungsnehmer nicht aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder allein aufgrund ihres früheren Wohnsitzstaates innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in diskriminierender Weise behandeln oder einen Prämienaufschlag verlangen darf. Dies setzt Artikel 16 Absatz 3 der KH-Richtlinie n. F. um.

### **Zu § 5d (Mindestumfang des Versicherungsschutzes bei Motorsportveranstaltungen; Verordnungsermächtigung)**

§ 5d PflVG n. F. regelt den Mindestumfang des Versicherungsschutzes bei Motorsportveranstaltungen, die von § 2a Absatz 4 PflVG n. F. als Voraussetzung für eine weitere Befreiung von der Versicherungspflicht nach § 1 vorausgesetzt wird.

Nach Artikel 3 Absatz 2 der KH-Richtlinie n. F. gilt diese Richtlinie nicht für die Verwendung eines Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, in einem abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, wenn der Mitgliedstaat sicherstellt, dass der Veranstalter der Aktivität oder eine andere Partei eine alternative Versicherung oder Garantie abgeschlossen hat, die den Schaden für Dritte, einschließlich Zuschauern und anderen Umstehenden, aber nicht notwendigerweise den Schaden für die teilnehmenden Fahrer und ihre Fahrzeuge abdeckt. § 5d PflVG n. F. soll sicherstellen, dass der alternative Versicherungsschutz – im Sinne von Erwägungsgrund 9 Satz 4 der Richtlinie 2021/2118 – der Entschädigung, die Geschädigte gemäß der Richtlinie 2009/103/EG erhalten würden, möglichst nahekommt.

§ 5d Absatz 1 PflVG n. F. stellt klar, dass der alternative Versicherungsschutz aufgrund einer vom Halter, Eigentümer oder Fahrer des Fahrzeugs, vom Veranstalter oder einer anderen Partei abgeschlossenen Haftpflichtversicherung bestehen kann. Für § 5d PflVG n. F. ist nicht erforderlich, dass eine fahrzeugbezogene individuelle Versicherung besteht. Entscheidend ist, dass der Versicherungsschutz für den Motorsportgebrauch des Fahrzeugs bei einer Veranstaltung nach Maßgabe des § 5d PflVG n. F. im Rahmen einer Versicherung – unabhängig davon, ob diese vom Halter, Eigentümer oder Fahrer des Fahrzeugs, vom Veranstalter oder einer anderen Partei für das Risiko abgeschlossen wurde und welcher Versicherungsschutz im Übrigen durch die Versicherung gedeckt wird – besteht.

§ 5d Absatz 2 und 3 PflVG n. F. regelt die Mindestanforderungen an den Versicherungsschutz. Nach § 5d Absatz 2 PflVG n. F. muss die Versicherung für den Halter, den Eigentümer und den Fahrer diejenigen Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden Dritter, einschließlich Zuschauern und anderen Umstehenden, decken, die durch den Gebrauch des Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, verursacht werden. Zudem sieht § 5d Absatz 2 PflVG n. F. für den alternativen Versicherungsschutz vor, dass der Dritte seinen Anspruch auf Schadensersatz entsprechend § 115 des Versicherungsvertragsgesetzes auch gegen den Versicherer geltend machen kann, da ein solcher Direktanspruch das Kernstück des Opferschutzes nach der Richtlinie 2009/103/EG bildet. Die in § 5d Absatz 3 PflVG n. F. vorgesehenen Mindestversicherungssummen entsprechen daher denen für die Kfz-Pflichtversicherung nach § 1 PflVG n. F., die das Bundesministerium der Justiz aufgrund der Verordnungsermächtigung des § 5d Absatz 5 PflVG n. F. anpassen kann, um sowohl bei einer Änderung der wirtschaftlichen



Verhältnisse oder der verkehrstechnischen Umstände einen hinreichenden Schutz der Geschädigten sicherzustellen als auch die Mindesthöhen der Versicherungssummen an diejenigen für eine Haftpflichtversicherung nach § 1 PflVG n. F. anzulegen.

Gemäß § 5d Absatz 4 PflVG n. F. kann von der Versicherung die Haftung nur ausgeschlossen werden für Ersatzansprüche, mit denen Ersatz eines von einem teilnehmenden Fahrer erlittenen Personenschadens oder Ersatz eines Sachschadens an dessen Fahrzeug begehrt wird. Dies soll klarstellen, dass im Einklang mit den unionsrechtlichen Anforderungen an eine alternative Versicherung nach Artikel 3 Absatz 2 der KH-Richtlinie n. F. für diese Fälle nicht zwingend Versicherungsschutz gewährt werden muss. Ein Ausschluss der Schäden Dritter, einschließlich Zuschauern und anderen Umstehenden, kann aufgrund der Vorgaben des Artikel 3 Absatz 2 der KH-Richtlinie n. F. nicht vereinbart werden. Im Übrigen kann der Versicherungsvertrag Inhalt und Umfang der Versicherung näher bestimmen, soweit dadurch die Erreichung des Zwecks der Versicherung nicht gefährdet wird und durch Rechtsvorschrift nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist. Zudem kann ein Selbstbehalt des Versicherungsnehmers dem Dritten nicht entgegengehalten und gegenüber einer mitversicherten Person nicht geltend gemacht werden. Dies entspricht dem für Pflichtversicherungen in § 114 Absatz 2 VVG geregelten Grundsatz, der auch für eine alternative Versicherung zur Kfz-Pflichtversicherung für den Motorsportgebrauch eines Fahrzeugs zu trifft.

### **Zu Nummer 11**

#### **Zu § 6 (Verbot des Gebrauchs unversicherter Fahrzeuge)**

Es wird ein neuer § 6 PflVG eingefügt, der das Verbot des Gebrauchs unversicherter Fahrzeuge in § 6 Absatz 1 PflVG n. F. und beschränkte Ausnahmen von diesem Verbot in § 6 Absatz 2 und 3 PflVG n. F. regelt. Ein solches Verbot ergab sich bisher aus der Strafvorschrift des § 6 Absatz 1 und 2 PflVG a. F. Um den Gebrauch unversicherter Fahrzeuge zu verbieten, ist nunmehr eine differenziertere Regelung angezeigt, die den neuen Befreiungstatbeständen Rechnung trägt: Aus der Befreiung von der Versicherungspflicht in den bisherigen Fällen des § 2 Absatz 1 Nummer 6 PflVG folgte, dass das Fahrzeug ohne Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung im Straßenverkehr gebraucht werden darf. Dies trifft nur noch für die neuen Befreiungstatbestände des § 2a Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 3 PflVG n. F. zu.

Die weiteren Tatbestände des § 2a PflVG n. F. für die Ausnahme von der Versicherungspflicht setzen hingegen gerade voraus, dass die danach von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeuge nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Dies wird auch in der KH-Richtlinie n. F. vorausgesetzt (siehe Begründung zu § 2a PflVG n. F.).

Um die Gebote und Verbote des neuen § 6 zu sanktionieren, werden in § 30 PflVG n. F. die erforderlichen Strafvorschriften geregelt.

#### **Zu Absatz 1**

§ 6 Absatz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass es verboten ist, ein Fahrzeug, für das die nach § 1 PflVG n. F. erforderliche Haftpflichtversicherung nicht besteht, zu gebrauchen.

#### **Zu Absatz 2**

§ 6 Absatz 2 PflVG n. F. bestimmt, dass ein Fahrzeug, dessen Halter nach § 2a Absatz 1 Nummer 2 oder Absatz 2 PflVG n. F. von der Versicherungspflicht befreit ist und für das keine Versicherung nach § 1 besteht, nur in einem Gebiet gebraucht werden darf, das keine öffentliche Straße im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes, also auch keine tatsächlich dem Verkehr zur Verfügung stehende private Fläche, die keiner wirksamen Zugangskontrolle unterliegt, ist noch ein nach den örtlichen Gegebenheiten tatsächlich für die Öffentlichkeit zugängliches Gebiet ist (Nummer 1) und das aufgrund einer Rechtsvorschrift einzufrieden ist, um den Zugang von Unbefugten zu verhindern, oder das als befriedetes Besitztum im Sinne des § 123 Absatz 1 des Strafgesetzbuches der Öffentlichkeit aufgrund einer Beschränkung nicht zugänglich ist (Nummer 2).

Die neuen Befreiungstatbestände in § 2a Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 2 PflVG n. F. haben den Hintergrund, dass das Fahrzeug nach den fahrzeugzulassungsrechtlichen Vorschriften nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf. Ein Fahrzeug, das nicht zur Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen ist, soll auch nicht versicherungspflichtig sein. Es soll dann aber auch versicherungsrechtlich nur in engeren Grenzen gebraucht wer-

den dürfen und ein darüber hinausgehender Gebrauch gemäß § 30 PflVG n. F. strafbewehrt sein. Der Unrechtsgehalt des Gebrauchs des unversicherten Fahrzeugs unterscheidet sich hier wertungsmäßig nicht von Fällen, in denen ein Fahrzeug trotz bestehender Versicherungspflicht des Halters unversichert gebraucht wird. Nur unter engen Voraussetzungen des § 6 Absatz 2 PflVG n. F. soll der Gebrauch eines Fahrzeugs, dessen Halter nach § 2a Absatz 1 Nummer 2 oder Absatz 2 PflVG n. F. von der Versicherungspflicht befreit ist, demgegenüber zulässig sein.

Die Voraussetzungen des nach § 6 Absatz 2 PflVG n. F. erlaubten Gebrauchs orientieren sich an Artikel 5 Absatz 6 der KH-Richtlinie n. F.: Danach kann ein Mitgliedstaat, der bei Fahrzeugen, die nicht für die Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, von der Versicherungspflicht nach Artikel 3 der KH-Richtlinie abweicht, im Zusammenhang mit dem Ersatz von Schäden, die durch solche Fahrzeuge in Gebieten verursacht wurden, die aufgrund einer rechtlichen oder physischen Beschränkung des Zugangs zu diesen Gebieten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind, auch von der Pflicht zur Entschädigung durch die gemäß Artikel 10 der KH-Richtlinie vorzusehende Stelle – in Deutschland: den Entschädigungsfonds – abweichen. Das beruht auf dem Gedanken, dass die fehlende Zulassung zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr den Gebrauch des Fahrzeugs nicht unter allen Umständen verbietet, wenn die Risiken durch einen solchen Gebrauch hinreichend von der Allgemeinheit abgeschirmt sind, also eine straßenverkehrsfremde Situation vorliegt, die auch unter Opferschutzgesichtspunkten den Schutz der KH-Richtlinie nicht zwingend gebietet. In diesem Umfang soll der Gebrauch des Fahrzeugs versicherungsrechtlich zulässig sein.

Der Gebrauch ist daher nur in einem Gebieten erlaubt, das 1. keine öffentliche Straße im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 StVG ist und 2. aufgrund einer Rechtsvorschrift einzufrieden ist, um den Zugang von Unbefugten zu verhindern, oder als befriedetes Besitztum im Sinne des § 123 Absatz 1 des Strafgesetzbuches (StGB) der Öffentlichkeit aufgrund einer Beschränkung nicht zugänglich ist. Diese Definition setzt die von der Ausnahmeoption des Artikels 5 Absatz 6 der KH-Richtlinie n. F. vorausgesetzten „Gebiete[n...], die aufgrund einer rechtlichen oder physischen Beschränkung des Zugangs zu diesen Gebieten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind“, um. Zur Verhinderung des Zugangs Unbefugter ist beispielsweise ein Flughafen durch Rechtsvorschrift (§ 46 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung) einzufrieden. Ein befriedetes Besitztum im Sinne des § 123 Absatz 1 StGB zeichnet sich dadurch aus, dass es in äußerlich erkennbarer Weise durch den Berechtigten mittels zusammenhängender Schutzwehren wie Mauern, Hecken, Drähte, Zäune oder Ähnliches gegen das willkürliche Betreten durch andere gesichert ist. Die Umfriedung muss nicht lückenlos sein und kein schwer überwindbares Hindernis bilden, darf allerdings regelmäßig den Charakter einer physischen Schutzwehr nicht verlieren. Zugleich ist mit befriedetem Besitztum im Sinne des § 123 StGB ein Gebiet umschrieben, innerhalb dessen das Hausrecht des Berechtigten geschützt ist, also die Gesamtheit der rechtlich geschützten Befugnisse, über das befriedete Besitztum tatsächlich frei zu verfügen und darüber zu entscheiden, wer sich in diesem Besitztum aufhalten darf und wer nicht. Ein befriedetes Besitztum im Sinne des § 123 StGB, das der Öffentlichkeit aufgrund einer Beschränkung nicht zugänglich ist, ist somit sowohl Ausdruck einer rechtlichen als auch einer physischen Beschränkung des Zugangs der Öffentlichkeit zu diesem Gebiet.

Außerhalb der Gebiete nach § 6 Absatz 2 PflVG n. F. ist der Gebrauch von Fahrzeugen, die nach § 2a Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 2 PflVG n. F. von der Versicherungspflicht befreit sind, verboten, wenn für sie keine Versicherung nach § 1 PflVG n. F. besteht.

### **Zu Absatz 3**

§ 6 Absatz 3 PflVG n. F. regelt die Zulässigkeit des Gebrauchs von Fahrzeugen bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen. Die Regelung steht in engem Zusammenhang mit den Regelungen zu den zulässigen Ausschlüssen und Obliegenheiten gemäß § 4 Nummer 4 und 4a KfzPflVV n. F. und § 5 Absatz 1 Nummer 2 KfzPflVV n. F.

Die Vorschrift dient der Umsetzung des Artikels 3 Absatz 2 der KH-Richtlinie n. F. Danach gilt diese Richtlinie nicht für die Verwendung eines Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, in einem abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, wenn der Mitgliedstaat sicherstellt, dass der Veranstalter der Aktivität oder eine andere Partei eine alternative Versicherung oder Garantie abgeschlossen hat, die den Schaden für Dritte, einschließlich Zuschauern und anderen Umstehenden, aber nicht notwendigerweise den Schaden für

die teilnehmenden Fahrer und ihre Fahrzeuge abdeckt. Der Opferschutz muss also entweder durch eine Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung oder durch einen alternativen Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d PflVG n. F. gewährleistet sein.

Der Gebrauch des Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, soweit er nicht anderweitiger, nach § 2a PflVG n. F. von der Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht befreiter Gebrauch eines Fahrzeugs angesehen werden kann, ist danach unter zwei alternativen Voraussetzungen zulässig:

In § 6 Absatz 3 Nummer 1 PflVG n. F. ist der Fall geregelt, dass Versicherungsschutz unter einer Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung besteht. Dies setzt voraus, dass für das Fahrzeug eine Haftpflichtversicherung nach § 1 PflVG n. F. besteht und dieser Motorsport-Gebrauch des Fahrzeugs nicht gegen eine im Versicherungsvertrag vereinbarte Obliegenheit verstößt das Fahrzeug zu Motorsportzwecken nur unter bestimmten Voraussetzungen zu gebrauchen, die unter den Voraussetzungen des § 4 Nummer 4 KfzPflVV vereinbart werden kann. Ist eine solche Obliegenheit vereinbart und verstößt der Gebrauch gegen diese, so wird die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung insoweit entgegen dem Willen des Versicherers für Zwecke des Motorsports verwendet. Dies soll nicht zulässig sein.

In § 6 Absatz 3 Nummer 2 PflVG n. F. wird der Fall geregelt, dass für den Gebrauch des Fahrzeugs ein alternativer Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d PflVG n. F. besteht und das Fahrzeug in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen gebraucht wird. § 6 Absatz 3 Nummer 2 PflVG n. F. ist insbesondere relevant für die Fälle, in denen nach § 2a Absatz 1 bis 3 PflVG n. F. von der Versicherungspflicht nach § 1 PflVG n. F. befreite Fahrzeuge, für die eine Kfz-Haftpflichtversicherung in der Regel nicht bestehen dürfte, bei einer Motorsportaktivität gebraucht werden.

#### **Zu Absatz 4**

§ 6 Absatz 4 PflVG n. F. sieht vor, dass es verboten ist, einen nach den Absätzen 1 bis 3 verbotenen Gebrauch zu gestatten. Dieses Verbot ergab sich bisher aus der Strafnorm des § 6 Absatz 1 PflVG a. F.

#### **Zu Nummer 12**

##### **Zu Buchstabe a**

§ 7 PflVG wird mit einer Überschrift versehen.

##### **Zu Buchstabe b**

Im einleitenden Satzteil werden die Bezeichnungen der Bundesministerien an die seit der 20. Legislaturperiode geänderte Organisation der Bundesregierung angepasst.

##### **Zu Buchstabe c**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

#### **Zu Nummer 13**

Die Abschnittsbezeichnung wird sprachlich überarbeitet.

#### **Zu Nummer 14**

##### **Zu Buchstabe a**

§ 8 PflVG wird mit einer Überschrift versehen.

##### **Zu Buchstabe b**

§ 8 Absatz 1 PflVG a. F. wird durch § 8 Absatz 1 und 2 PflVG n. F. ersetzt.

##### Zu § 8 Absatz 1 PflVG n. F.

§ 8 Absatz 1 PflVG führt § 8 Absatz 1 PflVG a. F. fort, enthält jedoch in Satz 1 Folgeänderungen aufgrund der eingeführten Begriffsbestimmungen und der nunmehr im PflVG ausdrücklich vorgesehenen Berücksichtigung des gewöhnlichen Standorts sowie der Neuregelung der §§ 13 und 13a im neuen Unterabschnitt 4 des Dritten

Abschnitts sowie in Satz 2 eine Folgeänderung aufgrund der eingeführten Begriffsbestimmung für das „Deutsche Büro Grüne Karte“.

#### Zu § 8 Absatz 2 PflVG n. F.

§ 8 Absatz 2 PflVG n. F. regelt die gesetzlichen Beitrags- und Mitteilungspflichten gegenüber dem Insolvenzfonds nach § 17 PflVG n. F.

Bisher erfolgt die Absicherung der Verkehrsoffer im Insolvenzfall durch den Entschädigungsfonds, dessen Aufgaben von der Verkehrsofferhilfe wahrgenommen werden, nach deutschem Recht und war nicht unionsrechtlich geboten. Die Beitragspflicht zum Entschädigungsfonds hat ihre gesetzliche Grundlage in § 8 Absatz 1 PflVG. Da Artikel 10a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 25a Absatz 2 Satz 2 der KH-Richtlinie n. F. nunmehr eine abweichende Finanzierungsstruktur vorgibt, bedarf es einer eigenständigen Regelung für den Insolvenzfonds in § 8 Absatz 2 PflVG n. F.

Der neue § 8 Absatz 2 Satz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass Versicherungsunternehmen, die in Deutschland zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassen wurden, verpflichtet sind, die satzungsmäßigen Leistungen und Beiträge an den Insolvenzfonds nach § 24 Absatz 2 oder eine andere mit der Erfüllung dieser Aufgaben betraute juristische Person zu erbringen. Diese Regelung lehnt sich eng an § 8 Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F. an, welcher die Leistungspflichten gegenüber dem Deutschen Büro Grüne Karte e. V. (als dem derzeit „mit der Durchführung des Abkommens über die internationale Versicherungskarte beauftragten deutschen Versicherungsbüro“), dem Entschädigungsfonds und der Entschädigungsstelle regelt. Die in § 8 Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F. geregelten Pflichten treffen Versicherungsunternehmen, die zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit regelmäßigem Standort im Inland befugt sind. Das können auch Versicherungsunternehmen sein, die in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums zugelassen wurden. Im Bereich der Insolvenzabsicherung gemäß Artikel 10a und Artikel 25a der KH-Richtlinie n. F. können Anforderungen zur Leistung von Finanzbeiträgen demgegenüber nur Versicherungsunternehmen auferlegt werden, die von dem Mitgliedstaat, der sie vorschreibt, zugelassen wurden (Artikel 10a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 25a Absatz 2 Satz 2 der KH-Richtlinie n. F.). Dem folgt § 8 Absatz 2 Satz 1 PflVG n. F.

Der neue § 8 Absatz 2 Satz 2 PflVG n. F. sieht vor, dass Versicherungsunternehmen hierzu dem Insolvenzfonds bezüglich der von ihnen in der Bundesrepublik Deutschland und in den übrigen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums getätigten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen die gebuchten Prämienbeträge und die Anzahl der versicherten Risiken mitteilen, um dem Insolvenzfonds auf dieser Grundlage die Berechnung der zu erbringenden Leistungen und Beiträge zu ermöglichen. Im Fall der Insolvenz eines von einer deutschen Aufsichtsbehörde zugelassenen Versicherungsunternehmens muss in Zukunft letztlich der (deutsche) Insolvenzfonds – gegebenenfalls im Regresswege, wie in Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 1 und Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 1 der KH-Richtlinie n. F. vorgesehen, – für die Entschädigung aller Verkehrsoffer in den Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums aufkommen. Daher ist es sachgerecht, für die Finanzierung des Insolvenzfonds und für die hiermit zusammenhängenden Mitteilungspflichten nicht auf den Inlandsmarkt, sondern auf den gesamten Markt in den Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums abzustellen. Insofern unterscheidet sich die Regelung von derjenigen des § 8 Absatz 1 Satz 2 PflVG n. F.: Dieser bezieht sich nur auf die Geschäftstätigkeit im Inland.

#### **Zu Buchstabe c**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Einfügung des neuen § 8 Absatz 2 PflVG n. F. Dieser wird an die neuen Begriffsbestimmungen unter ausdrücklicher Berücksichtigung sowohl des regelmäßigen als auch des gewöhnlichen Standorts angepasst.

#### **Zu Nummer 15**

##### **Zu Buchstabe a**

§ 8a PflVG wird mit einer Überschrift versehen

##### **Zu Buchstabe b**

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der eingeführten Begriffsbestimmung für das „Deutsche Büro Grüne Karte“. Im Hinblick auf den Entschädigungsfonds wird die maßgebliche Paragrafenangabe aktualisiert und der Verweis auf eine andere juristische Person, die mit Aufgaben und Befugnissen des Entschädigungsfonds betraut werden könnte, ergänzt.

**Zu Buchstabe c****Zu Doppelbuchstabe aa**

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der eingeführten Begriffsbestimmung für „Staaten des Europäischen Wirtschaftsraum“.

**Zu Doppelbuchstabe bb**

Die Einfügung dient der Umsetzung des Artikels 15 Absatz 1 Unterabsatz 2 der KH-Richtlinie n. F.: Nach dieser Richtlinienbestimmung stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die in Artikel 23 genannte Auskunftsstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, die Auskunftsstelle des Bestimmungsmitgliedstaats – sofern diese abweicht – sowie die Auskunftsstellen aller anderen betroffenen Mitgliedstaaten, wie des Mitgliedstaats, auf dessen Hoheitsgebiet sich ein Unfall ereignet hat oder in dem ein Geschädigter seinen Wohnsitz hat, zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die notwendigen Informationen über das versandte Fahrzeug, die ihnen gemäß Artikel 23 vorliegen, zur Verfügung stehen. Diese neue Richtlinienvorgabe ist durch den geltenden § 8a Absatz 2 Satz 2 PflVG bereits abgedeckt. Nach dieser Vorschrift übermittelt die Auskunftsstelle den in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nach Artikel 23 Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG errichteten oder anerkannten Auskunftsstellen auf Ersuchen die Informationen nach § 8a Absatz 1 Satz 1 PflVG, soweit dies zur Erteilung von Auskünften an Geschädigte erforderlich ist. Im Hinblick auf die neue Richtlinienbestimmung werden nunmehr die Wörter „insbesondere in Fällen, in denen ein Fahrzeug von einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums in einen anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums überführt wird“ ergänzt.

**Zu Buchstabe d****Zu Doppelbuchstabe aa**

Die Bezeichnung des Bundesministeriums der Justiz wird an die seit der 20. Legislaturperiode geänderte Organisation der Bundesregierung angepasst.

**Zu Doppelbuchstabe bb**

Neben der Anpassung der Bezeichnung des Bundesministeriums der Justiz wird die Paragrafenangabe hinsichtlich der jetzt in § 23 PflVG n. F. geregelten Anstalt aktualisiert.

**Zu Buchstabe e**

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der eingeführten Begriffsbestimmungen für „Fahrzeug“ und für „Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums“.

**Zu Nummer 16**

§ 8b PflVG n. F. setzt Artikel 16 Absatz 5 der KH-Richtlinie n. F. um.

§ 8b Satz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass das Versicherungsunternehmen eine allgemeine Übersicht über seine Politik der Berücksichtigung von Bescheinigungen über den Schadenverlauf gemäß Artikel 16 der Richtlinie 2009/103/EG bei der Berechnung der Prämien offenzulegen hat.

§ 8b Satz 2 PflVG n. F. konkretisiert diese Pflicht: Das Versicherungsunternehmen hat die Information unverzüglich an deutlich sichtbarer Stelle auf der Internetseite des Versicherungsunternehmens zu veröffentlichen und der zuständigen Aufsichtsbehörde mitzuteilen. Damit soll gewährleistet werden, dass potentielle Versicherungsnehmer diese Information ohne Weiteres auf der Internetseite auffinden und gegebenenfalls die Politiken verschiedener Versicherer vergleichen können, um auf dieser Grundlage dem Angebot eines bestimmten Versicherers näherzutreten. Zugleich soll die zuständige Aufsichtsbehörde darüber in Kenntnis gesetzt werden, welche Prämienpolitik das Versicherungsunternehmen betreibt.

**Zu Nummer 17**

§ 9 wird mit einer Überschrift versehen.

**Zu Nummer 18****Zu Buchstabe a**

§ 10 wird mit einer Überschrift versehen.

**Zu Buchstabe b**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung auch vor dem Hintergrund der eingeführten Begriffsbestimmung für „Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums“.

**Zu Nummer 19****Zu Buchstabe a**

§ 11 wird mit einer Überschrift versehen.

**Zu Buchstabe b**

Die Bezeichnungen der Bundesministerien werden an die seit der 20. Legislaturperiode geänderte Organisation der Bundesregierung angepasst.

**Zu Nummer 20**

Die Überschrift des Dritten Abschnitts wird neu gefasst: „Entschädigungsfonds für Schäden aus Fahrzeugunfällen, Entschädigungsstelle für Schäden aus Auslandsunfällen und Insolvenzfonds für Schäden aus Fahrzeugunfällen“. Es handelt sich um verschiedene Aufgaben, die nach § 24 Absatz 1 PflVG n. F. der Verkehrsofferhilfe mit ihrer Zustimmung zugewiesen sind oder zugewiesen werden.

Die Aufgabe des Entschädigungsfonds umfasst schon bisher die Entschädigung in bestimmten Fällen, in denen das Schutzsystem der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung – bei nicht ermittelbaren Fahrzeugen, bei gesetzeswidrig nicht versicherten Fahrzeugen, bei von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeugen und bei Vorsatztaten – ausnahmsweise nicht gewährleistet ist. Dies setzt auch Artikel 10 der KH-Richtlinie um.

Die Tätigkeit der Entschädigungsstelle dient demgegenüber schon bisher in Umsetzung von Artikel 24 der KH-Richtlinie dazu, Geschädigten bei Auslandsunfällen die Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen in bestimmten Fällen zu erleichtern, in dem der Geschädigten seinen Anspruch auf Schadensersatz von einer inländischen Stelle erhalten kann.

Neu ist der Aufgabenbereich des Insolvenzfonds in Artikel 10a und 25a KH-Richtlinie n. F. Bisher ist die Absicherung von Verkehrsoffer im Falle der Insolvenz des Versicherungsunternehmens auf rein nationaler Grundlage geregelt. Diese Absicherung gehört gemäß § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG a. F. zu den Aufgaben des Entschädigungsfonds. Erforderlich für einen Anspruch gegen den Entschädigungsfonds ist insbesondere, dass der Unfallort im Inland liegt. Nach den Artikeln 10a und 25a KH-Richtlinie n. F. folgt die Absicherung im Insolvenzfall künftig eigenen Regeln, die sich nicht in die geltenden Regeln über den Entschädigungsfonds einfügen. Die nach den Artikeln 10a und 25a der KH-Richtlinie n. F. vorzusehende Insolvenzabsicherung knüpft nicht an den Unfallort im Inland an. Wenn das Versicherungsunternehmen Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, hat die geschädigte Person vielmehr Anspruch auf Entschädigung gegen die nach Artikel 10a Absatz 1 und Artikel 25a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. einzurichtende oder zuzulassende Stelle in ihrem Wohnsitzmitgliedstaat, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat der Europäischen Union die geschädigte Person den Unfall erlitten hat. Diese Stelle kann dann gemäß Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 1 und Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 1 der KH-Richtlinie bei der entsprechenden Stelle im Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsunternehmens Rückgriff nehmen. Zur Leistung von Finanzbeiträgen dürfen gemäß Artikel 10a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 25a Absatz 2 Satz 2 der KH-Richtlinie n. F. (nur) solche Versicherungsunternehmen verpflichtet werden, die in dem Mitgliedstaat, der dies vorschreibt, zugelassen wurden. Darüber hinaus schreiben die Artikel 10a und 25a der KH-Richtlinie n. F. zahlreiche Einzelheiten des Entschädigungsverfahrens vor. Diese Unterschiede rechtfertigen es, begrifflich getrennt vom Aufgabenbereich des „Entschädigungsfonds“ den Aufgabenbereich des „Insolvenzfonds“ zu schaffen.

Nicht gesondert in der Überschrift genannt wird der Aufgabenbereich der „Verhandlungsstelle“. Dieser Aufgabenbereich wird von dem umfassenderen Aufgabenbereich des Insolvenzfonds abgelöst. Bei der Tätigkeit der Verhandlungsstelle handelt es sich um eine rein vorübergehende Aufgabe, die durch gesondertes Gesetz durch

einen § 14a PflVG n. F. geschaffen der Verkehrsofferhilfe zugewiesen werden soll. Die Verhandlungsstelle soll – wie von der Richtlinie vorgeschrieben – bereits zum 23. Juni 2023 benannt sein und zu Verhandlungen und zum Abschluss eines Regressabkommens mit Wirkung für die (ggf. noch zu errichtenden oder zu beauftragenden) Insolvenzfonds der Mitgliedstaaten beauftragt sein.

#### **Zu Nummer 21**

Es wird eine Überschrift für die neue Gliederungsebene Unterabschnitt 1 eingefügt.

#### **Zu Nummer 22**

##### **Zu Buchstabe a**

§ 12 PflVG wird mit einer Überschrift versehen.

##### **Zu Buchstabe b**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

§ 12 Absatz 1 Satz 1 PflVG wird neu gefasst. Gegenüber § 12 Absatz 1 PflVG a. F. ergeben sich daraus folgende Änderungen.

Der einleitende Satzteil des § 12 Absatz 1 Satz 1 PflVG wird sprachlich aktualisiert und durch einen Verweis auf sämtliche nach § 4 Absatz 3 PflVG n. F. zu versichernde Personen angepasst. Denn gemäß Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 der KH-Richtlinie hat der Entschädigungsfonds „zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht Ersatz zu leisten“. Der vorgeschriebene Versicherungsschutz umfasst gemäß § 4 Absatz 3 PflVG n. F. (bisher § 1 Satz 2 PflVG a. F. und § 2 Absatz 2 KfzPflVV a. F.) neben dem Halter, Eigentümer und dem Fahrer auch weitere Personen, insbesondere eine Person der Technischen Aufsicht. Hieran soll der Gesetzeswortlaut angepasst werden. In aller Regel hat der Entschädigungsfonds jedoch schon bisher aufgrund der nach § 7 Absatz 1 StVG bestehenden verschuldensunabhängigen Halterhaftung Ersatz zu leisten, auch wenn (daneben) eine Ersatzpflicht weiterer zu versichernder Personen besteht. Eine wesentliche Ausweitung der Leistungspflicht des Entschädigungsfonds ist mit der Änderung daher nicht verbunden, so dass die Regelung vor allem klarstellenden Charakter hat.

§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 werden unverändert fortgeführt: In § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 PflVG wird lediglich die bisherige Regelung für den Fall, dass die auf Grund eines Gesetzes erforderliche Haftpflichtversicherung „zugunsten des Halters, des Eigentümers und des Fahrers des Fahrzeugs“ nicht besteht, sprachlich angepasst. Denkbar wäre es, hier alle zu versichernden Personen aufzuzählen. Diese werden jedoch bereits im einleitenden Satzteil genannt. Zur Vermeidung von Wiederholungen soll daher an dieser Stelle von der auf Grund eines Gesetzes erforderlichen Haftpflichtversicherung „für das Fahrzeug“ gesprochen werden.

Der bisherige § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2a PflVG wird aufgehoben. Die Regelung der Einstandspflicht des Entschädigungsfonds bei Befreiungen von der Versicherungspflicht wird anstelle des aufzuhebenden § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG a. F. als § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und 6 PflVG n. F. eingefügt.

§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG wird aufgehoben und entfällt. Die bisher dem Entschädigungsfonds zufallende Entschädigung von Verkehrsoffern im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens muss nach den Maßgaben der Artikel 10a und 25a KH-Richtlinie n. F. grundlegend neu geregelt werden. Dies erfolgt in den neuen § 17 ff. PflVG betreffend den Insolvenzfonds.

Als § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 bis 6 PflVG n. F. werden die zur Umsetzung von Artikel 5 Absatz 2 bis 6 der KH-Richtlinie n. F. und zur Anpassung an die neuen Befreiungstatbestände in § 2a Absatz 1 bis 3 PflVG n. F. erforderlichen Regelungen eingefügt.

Nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und 5 PflVG können Ansprüche gegen den Entschädigungsfonds wegen Schäden durch den Gebrauch eines Fahrzeugs geltend gemacht werden, wenn der Halter des Fahrzeugs nach § 2a Absatz 1 Nummer 1 oder Absatz 3 PflVG n. F. von der Versicherungspflicht befreit ist (Nummer 4), oder der Halter des Fahrzeugs nach § 2a Absatz 1 Nummer 2 oder Absatz 2 PflVG n. F. von der Versicherungspflicht befreit ist und das Fahrzeug im Zeitpunkt des Unfalls entgegen § 6 Absatz 2 außerhalb eines hierfür zulässigen Gebiets gebraucht wurde (Nummer 5). Insoweit wird auf die Begründung zu § 2a PflVG n. F. und zu § 6 Absatz 2 PflVG n. F. verwiesen.

Durch das Entfallen von bestimmten, bisher in der ersten Alternative des § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2a PflVG a. F. erfassten Fällen der Befreiung von der Versicherungspflicht tritt eine Entlastung des Entschädigungsfonds ein. Denn Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h fallen nicht mehr unter den Fahrzeugbegriff (siehe § 1a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a PflVG n. F.) und müssen deshalb nicht mehr von der Versicherungspflicht befreit werden. Schäden durch mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h können somit auch keine Einstandspflicht des Entschädigungsfonds mehr auslösen (bisher jedoch nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2a in Verbindung mit § 2 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe a PflVG a. F.).

#### Zu § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG n. F.

Eine Einstandspflicht besteht nach § 12 Absatz 1 Nummer 4 PflVG n. F., wenn der Halter des Fahrzeugs nach § 2a Absatz 1 Nummer 1 oder Absatz 3 von der Versicherungspflicht befreit ist.

Dies betrifft zunächst die weiterhin von der Versicherungspflicht befreiten Anhänger nach § 2a Absatz 1 Nummer 1 PflVG n. F. (bisher § 2 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b PflVG a. F.). Ebenfalls erfasst sind bestimmte Fahrzeuge, die aufgrund des Bestehens einer sonstigen Haftpflichtversicherung gebraucht werden dürfen (§ 2a Absatz 3 PflVG n. F.). Die Entschädigungspflicht setzt die zwingenden Vorgaben aus Artikel 5 Absatz 3 KH-Richtlinie n. F. um, die eine Abweichung von der Entschädigungspflicht nicht zulassen. In Fällen von im Straßenverkehr eingesetzten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 20 km/h kommt es jedoch zu einer gewissen Entlastung, da die Befreiung von der Versicherungspflicht sich nunmehr auf die Halter beschränkt, die für die Deckung von Schäden aus dem Gebrauch dieser selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern bis zu 20 km/h über eine andere Haftpflichtversicherung verfügen. Angesichts der Subsidiarität der Leistungspflicht des Entschädigungsfonds gegenüber anderen Schadenversicherern und der Möglichkeit des Rückgriffs des Entschädigungsfonds gegen den so versicherten Halter wird die finanzielle Belastung des Entschädigungsfonds somit begrenzt.

#### Zu § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 PflVG n. F.

§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 PflVG n. F. erfasst die Fälle, in denen der Halter des Fahrzeugs nach § 2a Absatz 1 Nummer 2 oder Absatz 2 PflVG n. F. von der Versicherungspflicht befreit ist. In diesen Fällen der Befreiung von der Versicherungspflicht setzt ein Anspruch gegen den Entschädigungsfonds zusätzlich voraus, dass das Fahrzeug entgegen § 6 Absatz 2 PflVG n. F. im Zeitpunkt des Unfalls außerhalb eines hierfür zulässigen Gebiets gebraucht wurde. Damit wird von der Abweichungsbefugnis in Artikel 5 Absatz 6 der KH-Richtlinie n. F. Gebrauch gemacht (siehe Begründung zu § 2a Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 2 sowie § 6 Absatz 2 PflVG n. F.). Für den Gebrauch nicht versicherter Fahrzeuge innerhalb eines Gebiets nach § 6 Absatz 2 PflVG ist der Entschädigungsfonds somit nicht einstandspflichtig. Hiermit wird in der Sache eine Unterscheidung nachvollzogen, die schon in der bisherigen Gesetzeslage angelegt war (siehe Begründung zu § 2a sowie § 6 Absatz 2 PflVG n. F.).

#### Zu § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 PflVG n. F.

Die Regelung in § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 PflVG n. F. führt die zweite Alternative von § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2a PflVG a. F. fort und regelt den Fall, dass das Fahrzeug nach einer in Umsetzung des Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der KH-Richtlinie n. F. erlassenen Bestimmung eines anderen Staates des Europäischen Wirtschaftsraums nicht der Versicherungspflicht unterliegt.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der Aufhebung des § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG a. F. Die in § 12 Absatz 1 Satz 2 PflVG a. F. bisher bestehende Differenzierung zwischen „den Fällen der Nummern 1 bis 3“ und „in allen Fällen nach Satz 1“ kann entfallen.

#### **Zu Doppelbuchstabe cc**

§ 12 Absatz 1 Satz 5 PflVG n. F. regelt, dass die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds bei Ansprüchen des Bundes, der Länder, der Gemeinden und der Gemeindeverbände als Straßenbaulasträger entfällt.

Die derzeitige Fassung des § 12 Absatz 1 Satz 5 PflVG sieht vor, dass die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds bei Ansprüchen wegen der Beschädigung von Einrichtungen des Bahn-, Luft- und Straßenverkehrs sowie des Verkehrs auf Binnenwasserstraßen einschließlich der mit diesen Einrichtungen verbundenen Sachen, sowie



wegen der Beschädigung von Einrichtungen der Energieversorgung oder der Telekommunikation entfällt. § 12 Absatz 1 Satz 5 PflVG a.F. gilt in Ergänzung zu den übrigen Ausnahmen in § 12 Absatz 1 Satz 1 bis 4 PflVG a.F. (siehe Begründung zur Änderung des § 12 Absatz 1 PflVG n. F.)

Da Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 2 der KH-Richtlinie es den Mitgliedstaaten aber nur für die Entschädigung bei nicht ermittelbarem Fahrzeug unter weiteren Voraussetzungen ermöglicht, die Einschaltung der Stelle bei Sachschäden auszuschließen oder zu beschränken, wird der Regelungsgehalt des § 12 Absatz 1 Satz 5 PflVG a. F. mit Anpassungen in § 12 Absatz 2 Satz 3 PflVG n. F. fortgeführt und § 12 Absatz 1 Satz 5 PflVG n. F. wieder – wie bereits unter der bis 31. Dezember 2002 geltenden Fassung des § 12 Absatz 1 Satz 5 PflVG – auf die Leistungsfreiheit des Entschädigungsfonds gegenüber Straßenbaulastträgern beschränkt.

§ 12 Absatz 1 Satz 6 PflVG n. F. wird neu eingefügt. Eine Leistungspflicht des Entschädigungsfonds wird damit für die Fälle ausgeschlossen, in denen ein alternativer Versicherungsschutz nach § 5d PflVG n. F. besteht, der nach § 6 Absatz 3 Nummer 2 PflVG n. F. Voraussetzung für einen zulässigen Gebrauch für nicht nach § 1 PflVG n. F. versicherungspflichtige Fahr-zeuge bei einer Motorsportveranstaltung in einem hierfür abgegrenzten Gebiet ist.

### **Zu Buchstabe c**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Die Regelung wird rechtsförmlich überarbeitet, insbesondere wird der Verweis auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird um die bisher fehlende Satzangabe ergänzt.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Nach § 12 Absatz 2 Satz 3 PflVG n. F. können in den Fällen des § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 PflVG – über den in § 12 Absatz 2 Satz 2 PflVG vorgesehenen Selbstbehalt hinaus – Ansprüche auf Ersatz bestimmter Sachschäden nur geltend gemacht werden, wenn der Entschädigungsfonds auf Grund desselben Ereignisses zur Leistung einer Entschädigung wegen der Tötung oder der erheblichen Verletzung des Körpers oder der Gesundheit einer Person verpflichtet ist oder eine solche Entschädigung geleistet hat. Dies betrifft zum einen die bereits bisher in dieser Vorschrift geregelten Sachschäden an einem Fahrzeug. Zum anderen wird die bisher in § 12 Absatz 1 Satz 5 PflVG a. F. enthaltene Regelung zu Sachschäden an bestimmten Infrastruktureinrichtungen im Hinblick auf die richtlinienrechtlichen Vorgaben klarstellend in diesen Satz übernommen. Im Einklang mit dem Richtlinienwortlaut wird nunmehr auch der Fall ergänzt, dass der Entschädigungsfonds eine Entschädigung wegen der Tötung oder der erheblichen Verletzung des Körpers oder der Gesundheit einer Person „geleistet hat“. Auf die Frage, ob der Entschädigungsfonds hierzu verpflichtet war, kommt es dann nicht an.

### **Zu Buchstabe d**

Die Verjährungsregelung des § 12 Absatz 3 Satz 1 bis 3 PflVG wird ohne inhaltliche Änderung aus sprachlichen Gründen neu gefasst. Dabei wird der Verweis auf die Schiedsstelle des Entschädigungsfonds aktualisiert. Der bisherige § 12 Absatz 3 Satz 4 PflVG a. F. entfällt. Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der Aufhebung des § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG, auf den sich diese Vorschrift bezog. Inhaltlich wird diese bisherige Regelung im neuen § 18 Absatz 2 PflVG n. F. für den Insolvenzfonds fortgeführt.

### **Zu Buchstabe e**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Im neuen § 12 Absatz 4 Satz 2 PflVG n. F. wird nunmehr an systematisch passenderer Stelle geregelt, dass § 3a PflVG n. F. auch im Rahmen der Entschädigung durch den Entschädigungsfonds anzuwenden ist.

Der bisherige § 12 Absatz 4 Satz 2 PflVG a. F. entfällt. Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der Streichung des § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG a. F., auf den sich diese Vorschrift bezog. Inhaltlich wird die bisherige Regelung im neuen § 18 Absatz 3 PflVG n. F. für den Insolvenzfonds fortgeführt.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Die Regelung zu den Mitwirkungspflichten in § 12 Absatz 4 Satz 3 PflVG wird angepasst, da der Entschädigungsfonds nach § 12 Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F. für die Haftpflicht sämtlicher nach § 4 Absatz 3 PflVG n. F. zu

versichernder Personen einzustehen hat. Der Verweis auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 3 wird um die bisher fehlende Satzangabe ergänzt.

### **Zu Buchstabe f**

§ 12 Absatz 5 bis 7 PflVG a. F. wird aufgehoben.

§ 12 Absatz 5 und Absatz 6 Satz 1 bis 3 PflVG wird an systematisch passender Stelle im neuen § 13 fortgeführt. Die Regelungen des § 12 Absatz 6 Satz 4 bis 6 PflVG mit Regressbeschränkungen im Fall der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers bezogen sich hingegen auf die nunmehr aufgehobene Regelung in § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG a. F. und werden mit Anpassungen in § 19 PflVG n. F. für den Insolvenzfonds fortgeführt.

§ 12 Absatz 7 PflVG wird aufgehoben. Die dort bisher geregelte Unterstützungspflicht gegenüber dem Entschädigungsfonds betraf die Fälle des nunmehr gestrichenen § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG. Inhaltlich wird die Regelung für die Tätigkeit des Insolvenzfonds mit gewissen Anpassungen in § 20 Absatz 5 Satz 1 PflVG n. F. fortgeführt.

An die Stelle der aufgehobenen Absätze treten die neuen Absätze 5 und 6.

§ 12 Absatz 5 PflVG n. F. enthält eine Regelung, die bisher aufgrund der Verordnungsermächtigung des § 14 Nummer 2 PflVG in § 11 der Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen geregelt war: Leistungen an ausländische Staatsangehörige ohne festen Wohnsitz im Inland erbringt der Entschädigungsfonds nur bei Vorliegen der Gegenseitigkeit, soweit nicht unionsrechtliche oder völkerrechtliche Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland dem entgegenstehen.

§ 12 Absatz 6 PflVG n. F. enthält eine Regelung, die bisher aufgrund der Verordnungsermächtigung des § 14 Nummer 1 PflVG in § 10 der Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen geregelt war: Der Entschädigungsfonds hat auch für Schäden einzutreten, die unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 1 einem Deutschen im Ausland entstehen, wenn in dem Staat, in dem sich der Unfall zugetragen hat, eine Stelle besteht, die Angehörigen dieses Staates in Fällen dieser Art Ersatz leistet, und wenn und soweit deutsche Ersatzberechtigte von der Ersatzleistung durch diese Stelle ausgeschlossen sind.

Beide Regelungen sollen in das PflVG übernommen werden, da sie nicht nur für die Verkehrsofferhilfe, sondern für jede juristische Person gelten sollen, die die Aufgaben des Entschädigungsfonds wahrnimmt. Ergänzend wird in § 12 Absatz 6 Nummer 1 PflVG n. F. gegenüber der bisherigen Regelung lediglich klargestellt, dass die Eintrittspflicht des Entschädigungsfonds nur für Schäden gilt, die nicht nach § 15 PflVG n. F. gegenüber der Entschädigungsstelle geltend gemacht werden können.

### **Zu Nummer 23**

#### **Zu § 13 (Aufwendungsersatz; Forderungsübergang)**

##### **Zu Absatz 1**

Der neue § 13 Absatz 1 PflVG n. F. entspricht § 12 Absatz 5 a. F.

##### **Zu Absatz 2**

Der neue § 13 Absatz 2 PflVG n. F. führt § 12 Absatz 6 Satz 1 PflVG a. F. fort, allerdings mit den folgenden Änderungen:

Die bisherige Regelung des § 12 Absatz 6 Satz 1 PflVG, der einen Forderungsübergang auf den Entschädigungsfonds anordnet, soll angepasst werden, um Regressansprüche ausdrücklich gegen alle zu versichernde Personen sowie leistungspflichtige Haftpflichtversicherer vorzusehen.

Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 3 und Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 3 der KH-Richtlinie n. F., die in den Regelungen für den Insolvenzfonds umzusetzen sind, ordnen ausdrücklich für „[d]ie Ansprüche des Geschädigten gegen den Unfallverursacher oder dessen Versicherungsunternehmen“ einen Forderungsübergang an. Das gibt Anlass, auch für den Entschädigungsfonds klarzustellen, dass Forderungen gegen den Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs auf den Entschädigungsfonds übergehen. Zwar dürfte diese Ergänzung für die Tätigkeit des Entschädigungsfonds geringe praktische Bedeutung haben. Doch ist es auch hier nicht völlig ausgeschlossen, dass beispielsweise ein Fahrzeug, durch dessen Gebrauch der Schaden verursacht worden ist, zunächst nicht ermittelt

werden kann, die Ermittlung dieses Fahrzeug aber nach Leistung durch den Entschädigungsfonds gemäß § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 PflVG doch noch gelingt. In diesem Fall ermöglicht der Forderungsübergang auf den Entschädigungsfonds diesem einen Rückgriff gegen den Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs. Sollten Direktansprüche des Geschädigten gegen einen Haftpflichtversicherer aus einer sonstigen Pflichtversicherung, insbesondere gegen den Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer eines sonstigen Unfallbeteiligten, bestehen, wäre der Forderungsübergang auf den Entschädigungsfonds jedoch ebenso sachgerecht. Der Wortlaut des § 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 PflVG n. F. nennt daher auch Ersatzansprüche „gegen eine sonstige ersatzpflichtige Person, insbesondere auch gegen einen sonstigen nach § 115 Absatz 1 Satz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes leistungspflichtigen Haftpflichtversicherer“. Die Nennung einer „sonstigen ersatzpflichtigen Person“ zeigt zugleich, dass der Forderungsübergang weiterhin nicht auf Forderungen gegen zu versichernde Personen und Versicherer beschränkt ist.

Demgegenüber wird der bisher in § 12 Absatz 6 Satz 1 PflVG a. F. ebenfalls vorgesehene Forderungsübergang von Ersatzansprüchen, die dem Halter, dem Eigentümer oder dem Fahrer des Fahrzeugs gegen einen sonstigen Ersatzpflichtigen zustehen, nicht fortgeführt. Der Übergang der Forderungen des Geschädigten auf den Entschädigungsfonds ermöglicht diesem bereits einen sachgerechten Rückgriff. Hingegen erscheint es zu weitgehend, die Rechtsposition der so regresspflichtigen Personen von vornherein dadurch einzuschränken, dass auch ihre Ersatzansprüche gegen Dritte auf den Entschädigungsfonds übergehen. Stehen dem Halter, dem Eigentümer oder dem Fahrer ihrerseits Regressansprüche gegen Dritte zu, soll dieser Rückgriff nicht dadurch vereitelt werden, dass auch diese Ersatzansprüche gegen Dritte bereits mit der Leistung des Entschädigungsfonds an den Geschädigten auf den Entschädigungsfonds übergehen.

#### **Zu § 14 (Erstattungspflicht des Entschädigungsfonds, Forderungsübergang und Rückgriff)**

##### **Zu Absatz 1**

Der neue § 14 PflVG entspricht dem bisherigen § 12c PflVG a. F. Es werden neben geringfügigen redaktionellen Überarbeitungen lediglich folgende Anpassungen vorgenommen:

Eine Erstattungspflicht besteht nicht nur gegenüber Entschädigungsfonds anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union, sondern auch gegenüber Entschädigungsfonds von Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums, die sich dem Regime der KH-Richtlinie unterworfen haben. Entsprechend wird der Begriff Mitgliedstaat der Europäischen Union in § 12c Absatz 1 PflVG a. F. in dessen Fortführung in § 14 Absatz 1 PflVG n. F. durch die eingeführte Begriffsbestimmung für „Staaten des Europäischen Wirtschaftsraum“ ersetzt. Gleiches gilt für § 14 Absatz 2 PflVG n. F. in Fortführung von § 12c Absatz 2 PflVG a. F. Aus Gründen der Einheitlichkeit wird § 14 Absatz 2 PflVG n. F. in Anlehnung an § 12b Satz 3 PflVG a. F. (§ 16 Satz 3 PflVG n. F.) nicht mehr auf den Fall beschränkt, dass der deutsche Entschädigungsfonds einem anderen Entschädigungsfonds Erstattung leistet, sondern vielmehr allseitig formuliert.

Die bisherige ausdrückliche Nennung bestimmter Ersatzpflichtiger („Ansprüche des Geschädigten gegen den Halter, den Eigentümer, den Fahrer und einen sonstigen Ersatzpflichtigen“) wird nicht fortgeführt. Da – je nach Fallkonstellation – in Betracht kommt, dass ausländisches Recht bestimmt, ob und gegen wen Ersatzansprüche in einem ersten Schritt auf einen Entschädigungsfonds übergegangen sind, erscheint die ausdrückliche Nennung der zu versichernden Personen für den sich anschließenden Forderungsübergang zwischen den Entschädigungsfonds nicht ohne Weiteres passend.

Der angefügte § 14 Absatz 3 PflVG n. F. sieht vor, dass sich der Rückgriff zwischen den Entschädigungsfonds der Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums dann allein nach den zwischen den Entschädigungsfonds getroffenen Vereinbarungen richtet, wenn es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der KH-Richtlinie handelt.

##### **Zu Nummer 24**

Die neu eingeführte Gliederungsebene wird mit einer Überschrift versehen.

##### **Zu Nummer 25**

§ 12a PflVG a. F. wird zu § 15 PflVG n. F.

**Zu Buchstabe a**

§ 12a (jetzt: 15) PflVG wird mit einer Überschrift versehen.

**Zu Buchstabe b**

In § 12a (jetzt: 15) Absatz 1 Satz 1 PflVG werden die Wörter „eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers“ durch die Wörter „eines Fahrzeugs im Ausland“ ersetzt. Die zeitliche Begrenzung „nach dem 31. Dezember 2002“ ist für die Zukunft nicht mehr erforderlich und kann daher entfallen. Zudem werden aus Gründen der Einheitlichkeit die Wörter „in die Bundesrepublik Deutschland“ durch die Wörter „im Inland“ ersetzt.

**Zu Buchstabe c**

Es handelt sich um Folgeänderungen aufgrund der eingeführten Begriffsbestimmungen.

**Zu Doppelbuchstabe aa**

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der eingeführten Begriffsbestimmungen für „Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums“.

**Zu Doppelbuchstabe bb**

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der eingeführten Begriffsbestimmungen für das „Deutsche Büro Grüne Karte“ sowie das „nationale Versicherungsbüro“, im Übrigen um redaktionelle Änderungen.

**Zu Buchstabe d**

§ 12a Absatz 4 PflVG a. F. (jetzt § 15 Absatz 4 PflVG n. F.) wird ohne inhaltliche Änderung der bisherigen Regelungen insbesondere auch vor dem Hintergrund der in § 1a PflVG n. F. eingeführten Begriffsbestimmungen neu gefasst.

Der neue § 15 Absatz 5 PflVG n. F. sieht vor, dass dann, wenn es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG handelt, die Entschädigungsstelle nur dann nach den Absätzen 1 bis 4 verpflichtet ist, wenn der Rückgriff gegenüber der Entschädigungsstelle im Staat des Europäischen Wirtschaftsraums der Niederlassung des Versicherungsunternehmens, die die Versicherungspolice ausgestellt hat, gewährleistet ist. Mangels unionsrechtlicher Harmonisierung kann künftig insoweit nicht mehr ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass die Entschädigungsstelle, wie bisher gemäß Artikel 24 Absatz 2 der KH-Richtlinie, bei der Entschädigungsstelle im Mitgliedstaat der Niederlassung des Versicherungsunternehmens, die die Versicherungspolice ausgestellt hat, Rückgriff nehmen kann. Vielmehr wird es insbesondere auf die Vereinbarungen zwischen den Entschädigungsstellen ankommen.

**Zu Nummer 26**

§ 12b (jetzt 16) PflVG wird mit einer Überschrift versehen. Zudem werden aus Gründen der Einheitlichkeit zwei Klarstellungen vorgenommen: In § 16 Absatz 1 Satz 1 und 2 PflVG n. F. soll der Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs als besonders wichtiger Fall eines sonstigen Ersatzberechtigten klarstellend ergänzt werden. Da es sich um Auslandsunfälle handelt und die Schadensersatzpflicht daher typischerweise nicht deutschem Recht unterliegt, wird eine noch weitergehende Auflistung der ersatzpflichtigen Personen, wie sie in § 13 Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F. vorgesehen ist, nicht vorgenommen.

Im neuen § 16 Absatz 1 Satz 4 PflVG n. F. wird angeordnet, dass ein Forderungsübergang nach Artikel 24 Absatz 2 Unterabsatz 2 der KH-Richtlinie den Rechtsvorschriften des Vertragsstaates des Europäischen Wirtschaftsraums unterliegt, dessen Entschädigungsstelle der Entschädigungsstelle des Wohnsitzstaates des Geschädigten Erstattung geleistet hat. Dies setzt Artikel 24 Absatz 3 der KH-Richtlinie um, wonach jeder Mitgliedstaat verpflichtet ist, einen von einem anderen Mitgliedstaat vorgesehenen Forderungsübergang anzuerkennen. Sollte ein Staat des Europäischen Wirtschaftsraums, auf dessen Rechtsordnung verwiesen wird, eine abweichende kollisionsrechtliche Regelung getroffen haben, ist die Rückverweisung nach Artikel 4 Absatz 1 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche (EGBGB) zu beachten.

**Zu Nummer 27**

Die bisherigen §§ 12d bis 14a PflVG a. F. werden durch die neuen Unterabschnitte mit den neuen §§ 17 bis 29 PflVG n. F. ersetzt.

§ 12c wird dagegen in § 14 fortgeführt (siehe Begründung zum neuen § 14 PflVG).

Die bisher in den §§ 13, 13a und 14a PflVG enthaltenen Regelungen zur Errichtung von Entschädigungsfonds, Entschädigungsstelle und Verhandlungsstelle werden in §§ 23 bis 29 PflVG n. F. neu gefasst. Die bisher in den §§ 13a und 14 Nummer 1 und 2 PflVG a. F. enthaltenen Verordnungsermächtigungen können aufgehoben werden, da die Regelungen der Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen nach den §§ 13a und 14 Nummer 1 und 2 PflVG a. F. im Pflichtversicherungsgesetz selbst geregelt werden.

### **Zu Unterabschnitt 3**

Der neue Unterabschnitt 3 mit den neuen §§ 17 bis 22 regelt die Rechte und Pflichten des Insolvenzfonds ab dem 23. Dezember 2023.

#### **Zu § 17 PflVG n. F.**

§ 17 PflVG regelt die Fälle, in denen der Geschädigte einen Anspruch gegen den Insolvenzfonds hat.

§ 17 Absatz 1 PflVG n. F. regelt die Grundvoraussetzungen (Versicherung des Fahrzeugs in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums und dessen Versicherung bei einem Versicherer, der Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist) einschließlich der Konkretisierung der zweiten Grundvoraussetzung für einen in Deutschland zugelassenen Versicherer. § 17 Absatz 2 bis 4 PflVG n. F. regelt, unter welchen weiteren Voraussetzungen Geschädigte Ansprüche gegen den Versicherer auch gegen den Insolvenzfonds geltend gemacht werden können.

§ 17 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 PflVG n. F. setzt Artikel 10a Absatz 1 und Artikel 25a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. um. § 17 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 3 und 4 PflVG n. F. führt hingegen Tatbestände der bisherigen nationalen Insolvenzabsicherung nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG a. F. fort.

#### Zu § 17 Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F.

§ 17 Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass der Dritte seine Ansprüche gegen das Versicherungsunternehmen auf Ersatz eines durch den Gebrauch des versicherten Fahrzeugs verursachten Personen- oder Sachschadens unter den weiteren Voraussetzungen des Absatzes 2, 3 oder 4 und § 18 gegen den Insolvenzfonds geltend machen kann, wenn 1. das Fahrzeug bei einem Versicherer mit Sitz im Inland oder mit Sitz in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums versichert ist und 2. das leistungspflichtige Versicherungsunternehmen Gegenstand eines Insolvenzverfahrens oder eines Liquidationsverfahrens im Sinne des Artikels 268 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 2009/138/EG ist.

Die in § 17 Absatz 1 Nummer 1 PflVG n. F. geregelte Voraussetzung, dass das Fahrzeug in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums versichert sein muss, ergibt sich aus dem Wortlaut des Artikels 25a Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 20 Absatz 1 Unterabsatz 1 und 2 der KH-Richtlinie n. F. für die Fälle, dass der Geschädigte den Unfall in einem anderen Mitgliedstaat als seinem Wohnsitzmitgliedstaat bzw. in einem Drittstaat erlitten hat. Für den Fall, dass der Geschädigte den Unfall in seinem Wohnsitzmitgliedstaat erlitten hat, sieht der Wortlaut des Artikels 10a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. diese Voraussetzung zwar nicht ausdrücklich vor. Doch wird auch in Artikel 10a der KH-Richtlinie n. F. vorausgesetzt, dass das Fahrzeug in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union versichert ist, beispielsweise, wenn Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 1 der KH-Richtlinie n. F. von einem „Herkunftsmitgliedstaat des in Absatz 1 genannten Versicherungsunternehmens“ ausgeht.

Die in § 17 Absatz 1 Nummer 2 PflVG n. F. vorgesehene Voraussetzung, dass das leistungspflichtige Versicherungsunternehmen Gegenstand eines Insolvenzverfahrens oder eines Liquidationsverfahrens im Sinne des Artikels 268 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 2009/138/EG ist, folgt dem Wortlaut der Artikel 10a und 25a der KH-Richtlinie n. F.

#### Zu § 17 Absatz 1 Satz 2 PflVG n. F.

§ 17 Absatz 1 Satz 2 PflVG n. F. sieht vor, dass ein Versicherer mit Sitz im Inland Gegenstand eines Insolvenzverfahrens im Sinne des § 17 Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F. ist, sobald die Versicherungsaufsichtsbehörde den Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über das Vermögen des Versicherers stellt. Es handelt sich um eine Klarstellung des Zeitpunkts, ab dem der Versicherer „Gegenstand eines Insolvenzverfahrens“ ist. Ab diesem Zeitpunkt kann sich jedenfalls nach deutschem Insolvenzrecht ein vorläufiges Verfügungsverbot nach § 21 Absatz 2

Satz 1 Nummer 2 der Insolvenzordnung ergeben, sodass ein Bedürfnis nach einer entsprechenden Absicherung durch den Insolvenzfonds besteht (siehe bereits BT-Drucksache 14/8770, S. 15).

Zwar kann der deutsche Gesetzgeber mit Blick darauf, dass der Richtlinienbegriff „Gegenstand eines Insolvenzverfahrens“ unionsrechtlich autonom auszulegen ist, sowie darauf, dass das Insolvenzverfahren in den verschiedenen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums unterschiedlich geregelt ist, den Zeitpunkt, ab dem das Versicherungsunternehmen „Gegenstand eines Insolvenzverfahrens“ ist, nicht für alle Fälle verbindlich vorgeben. Zudem könnte eine rein nationale Festlegung zu Schwierigkeiten beim Regress des Insolvenzfonds gegen die entsprechende Stelle im Herkunftsstaat des Versicherers führen. Handelt es sich aber um einen Versicherer mit Sitz im Inland, bestehen diese Bedenken gegen die gesetzliche Konkretisierung nicht, zumal hier Regressforderungen des Insolvenzfonds gegen die entsprechende Stelle in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums nicht in Betracht kommen.

#### Zu § 17 Absatz 2 PflVG n. F.

§ 17 Absatz 2 Satz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass derjenige, dem Ansprüche gegen das Versicherungsunternehmen auf Ersatz eines durch den Gebrauch des versicherten Fahrzeugs verursachten Personen- oder Sachschadens zustehen, diese Ersatzansprüche unter den weiteren Voraussetzungen des Absatzes 1 auch gegen den Insolvenzfonds geltend machen kann, wenn 1. der Geschädigte seinen Wohnsitz im Inland hat und 2. der Unfall sich a) im Inland ereignet hat, b) in einem anderen Staate des Europäischen Wirtschaftsraums ereignet hat oder c) in einem Drittstaat ereignet hat, dessen nationales Versicherungsbüro dem System der Grünen Karte beigetreten ist, wenn das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums hat. § 17 Absatz 2 Satz 1 PflVG n. F. setzt Artikel 10a Absatz 1 und Artikel 25a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. um.

Die in § 17 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 PflVG n. F. normierte Voraussetzung, dass der Geschädigte seinen Wohnsitz im Inland haben muss, ergibt sich daraus, dass die von jedem Mitgliedstaat nach Artikel 10a Absatz 1 bzw. Artikel 25a Absatz 1 der KH-Richtlinie einzurichtende oder zuzulassende Stelle jeweils für „Geschädigte mit Wohnsitz in seinem Hoheitsgebiet“ zuständig ist. Hat der Geschädigte seinen Wohnsitz nicht im Inland, sondern in einem anderen Mitgliedstaat, so muss der Geschädigte sich nach dem Regelungskonzept der Artikel 10a und 25a der KH-Richtlinie an die entsprechende Stelle seines Wohnsitzmitgliedstaats wenden. Ansprüche gegen den (deutschen) Insolvenzfonds bestehen in diesem Fall grundsätzlich nicht. Hat der Geschädigte keinen Wohnsitz in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums, so kann ihm unter den in § 17 Absatz 3 PflVG n. F. normierten Voraussetzungen ein Anspruch gegen den Insolvenzfonds zustehen.

§ 17 Absatz 2 Nummer 2 PflVG n. F. regelt die in Betracht kommenden Unfallorte, an denen der Geschädigte mit Wohnsitz im Inland geschädigt wurde.

§ 17 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe a PflVG n. F. zum Unfallort im Inland setzt Artikel 10a Absatz 1 der KH-Richtlinie um.

§ 17 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b PflVG n. F. zum Unfallort in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums setzt Artikel 25a in Verbindung mit Artikel 20 Absatz 1 Unterabsatz 1 der KH-Richtlinie n. F. um. Soweit nach dem Wortlaut des Artikels 20 Absatz 1 Unterabsatz 1 der KH-Richtlinie n. F. vorausgesetzt wird, dass das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort in einem Mitgliedstaat hat, soll dieses Tatbestandsmerkmal hier nicht übernommen werden, da es jedenfalls dem Ziel des Opferschutzes widerspricht.

Es ist zudem davon auszugehen, dass es sich bei der angeordneten Verweisung, soweit diese Unfälle in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union betrifft, auch in der KH-Richtlinie um ein Redaktionsversehen handelt. Denn die entsprechende Regelung in Artikel 10a der KH-Richtlinie n. F. für Unfälle im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten enthält keine vergleichbare Einschränkung auf Fahrzeuge mit gewöhnlichen Standort in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union. Zudem bestünde bei Übernahme dieses Tatbestandsmerkmals eine planwidrige Schutzlücke in Bezug auf bestimmte drittstaatliche Fahrzeuge im Insolvenzfall, die sich in der Union bewegen. Denn die Berücksichtigung des Tatbestandsmerkmals „Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort in einem Mitgliedstaat“ würde zu folgenden Konstellationen führen.

Falls ein Fahrzeug mit gewöhnlichen Standort in einem Drittstaat durch die gemäß Artikel 7 der KH-Richtlinie abzuschließende Grenzversicherung in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union versichert ist, bestünde im Fall der Insolvenz des Versicherers nur dann eine Absicherung, wenn der Geschädigte den Unfall in seinem Wohnsitzmitgliedstaat erlitten hat (Artikel 10a der KH-Richtlinie), nicht aber dann, wenn er den Unfall in einem

anderen Mitgliedstaat als dem seines Wohnsitzes erlitten hat (Artikel 25a Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 20 Absatz 1 Unterabsatz 1 der KH-Richtlinie). Dies würde zu einer Schutzlücke und zu einer Ungleichbehandlung von Geschädigten – gegebenenfalls auch von Geschädigten desselben Unfalls – führen, die ihren Wohnsitz in unterschiedlichen Mitgliedstaaten haben. Auch ein Schutz durch eine Schadenregulierung über die nationalen Versicherungsbüros besteht in diesen Fällen nicht, da der Abschluss einer Grenzversicherung gemäß Artikel 7 und Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1, 2. Variante der KH-Richtlinie nur dann erforderlich ist, wenn die Schadenregulierung durch die nationalen Versicherungsbüros gerade nicht aufgrund des gewöhnlichen Standorts des Fahrzeugs (Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 der KH-Richtlinie) oder einer gültigen Grünen Karte (Artikel 7, 1. Variante der KH-Richtlinie) gewährleistet ist.

§ 17 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe c PflVG n. F. regelt als weiteren Unfallort einen Drittstaat, dessen nationales Versicherungsbüro dem System der Grünen Karte beigetreten ist, wenn das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums hat. Anders als im Fall des vorangehenden Buchstaben b ist hier auf die in Artikel 20 Absatz 1 Unterabsatz 2 der KH-Richtlinie verankerte Beschränkung auf Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in einem Mitgliedstaat (bzw. in der Umsetzung: Staat des Europäischen Wirtschaftsraums) zu verweisen. Denn es liegt auf der Hand, dass jemand, der in einem Drittstaat einen Unfall erleidet, nur bei einem engen Bezug zur Europäischen Union (bzw. zum Europäischen Wirtschaftsraum) über den Insolvenzfonds und die entsprechenden Stellen in anderen Mitgliedstaaten (bzw. Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums) abgesichert ist. Dieser Bezug wird – neben der Versicherung des Fahrzeugs in einem Mitgliedstaat der Union – auch durch den gewöhnlichen Standort des Fahrzeugs hergestellt.

#### Zu § 17 Absatz 3 Satz 1 PflVG n. F.

§ 17 Absatz 3 Satz 1 PflVG n. F. entspricht dem Status quo gemäß § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG a. F. Insoweit werden – über die Richtlinienvorgaben hinaus – die Ansprüche gegen den Insolvenzfonds unter den weiteren Voraussetzungen des Absatzes 1 um einen Tatbestand der bisherigen nationalen Insolvenzabsicherung erweitert, also auf solche Geschädigte, die keinen Wohnsitz in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums haben, wenn sich der Unfall im Inland ereignet hat.

#### Zu § 17 Absatz 3 Satz 2 PflVG n. F.

§ 17 Absatz 3 Satz 2 PflVG n. F. sieht vor, dass der Insolvenzfonds in diesem Fall, d. h. im Falle von Personen ohne Wohnsitz in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums, Leistungen an ausländische Staatsangehörige nur bei Vorliegen der Gegenseitigkeit erbringt, soweit nicht unionsrechtliche oder völkerrechtliche Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland dem entgegenstehen. Das entspricht dem im Bereich des Entschädigungsfonds schon bisher geltenden § 11 der Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen, der nunmehr in § 12 Absatz 6 PflVG n. F. übernommen wurde.

#### Zu § 17 Absatz 4 PflVG n. F.

§ 17 Absatz 4 PflVG n. F. regelt den Fall, dass der Geschädigte im Inland durch ein Fahrzeug geschädigt wurde, bei dem es sich nicht um ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der KH-Richtlinie n. F. handelt: Der Geschädigte kann seine Ansprüche unter den weiteren Voraussetzungen des Absatzes 1 gegen den Versicherungsnehmer oder eine versicherte Person auch gegen den Insolvenzfonds geltend machen, wenn 1. der Geschädigte glaubhaft macht, dass er von der nach Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Stelle des Staates des Europäischen Wirtschaftsraums, in dem er seinen Wohnsitz hat, deshalb keinen Ersatz seines Schadens zu erlangen vermag, weil es sich bei dem versicherten Fahrzeug nicht um ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG handelt, und 2. der Unfall sich im Inland ereignet hat.

Die Regelung soll sicherstellen, dass der bisher durch § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG a. F. bei Unfällen im Inland gewährleistete Schutz für Personen mit Wohnsitz in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums nicht geschmälert wird. Soweit Fahrzeuge nicht der Definition des Fahrzeugs in Artikel 1 Nummer 1 der KH-Richtlinie n. F. unterfallen, ist die Absicherung im Insolvenzfall weiterhin nicht unionsrechtlich harmonisiert. Die Inanspruchnahme des Insolvenzfonds soll daher Personen mit Wohnsitz in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums bei Inlandsunfällen nicht kategorisch verwehrt werden. Allerdings verlangt § 17 Absatz 4 PflVG n. F., dass der Geschädigte glaubhaft macht, dass er von der nach Artikel 25a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. eingerichteten oder zugelassenen Stelle des Staates des Europäischen Wirtschaftsraums, in dem

er seinen Wohnsitz hat, deshalb keinen Ersatz seines Schadens zu erlangen vermag, weil es sich bei dem versicherten Fahrzeug nicht um ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der KH-Richtlinie n. F. handelt. Wenn dagegen das Recht des Staates des Europäischen Wirtschaftsraums, in dem der Geschädigte seinen Wohnsitz hat, eine Inanspruchnahme der dort nach Artikel 25a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. eingerichteten oder zugelassenen Stelle gleichwohl im Grundsatz ermöglicht, besteht kein Grund, von dem nunmehr leitenden Prinzip der Regulierung durch die Stelle des jeweiligen Wohnsitzstaats des Geschädigten abzuweichen und dem Geschädigten einen weiteren (potentiellen) Schuldner zu verschaffen. Insbesondere kann der Geschädigte sich nicht deshalb an den Insolvenzfonds wenden, weil die nach Artikel 25a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. eingerichtete oder zugelassene Stelle seines Wohnsitzstaats ihre Leistungspflicht aus Gründen abgelehnt hat, die nicht an den richtlinienrechtlichen Fahrzeugbegriff (bzw. eine dem folgende enge nationale Umsetzung dieses Begriffs) anknüpfen.

### **Zu § 18 PflVG n. F.**

#### Zu § 18 Absatz 1 PflVG n. F.

§ 18 Absatz 1 PflVG n. F. greift Regelungen des § 12 Absatz 1 Satz 2 und 3 PflVG a. F. auf, die auch bisher schon für die Insolvenzabsicherung galten. Insoweit wird die Entschädigung durch den Insolvenzfonds im Sinne des Artikels 10a Absatz 11 Buchstabe a und des Artikels 25a Absatz 11 Buchstabe a der KH-Richtlinie n. F. wie die bisherige Insolvenzabsicherung nach nationalem Recht weiterhin als subsidiär ausgestaltet.

§ 18 Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass der Ersatzberechtigte seine Ansprüche gegen den Insolvenzfonds nur dann geltend machen kann, soweit er glaubhaft macht, dass er weder von einem anderen Schadensversicherer noch vom Deutschen Büro Grüne Karte Ersatz seines Schadens zu erlangen vermag. Insoweit entspricht die Regelung der bisherigen (auf die Insolvenzabsicherung nach nationalem Recht nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG a. F. unmittelbar anwendbaren) Regelung des § 12 Absatz 1 Satz 2 bis 3 PflVG a. F. im Fall der Insolvenz eines Versicherers. Die Formulierung „von einem anderen Schadenversicherer“ soll dabei deutlich machen, dass der insolvente Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer des Fahrzeugs nicht gemeint ist. Anderer Schadenversicherer kann beispielsweise auch der Haftpflichtversicherer eines Gespannfahrzeugs sein, wenn der Geschädigte anstelle des insolventen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers den Versicherer des anderen Gespannfahrzeugs in Anspruch nehmen kann.

Die Leistungspflicht des Insolvenzfonds entfällt, soweit der Ersatzberechtigte in der Lage ist, Ersatz seines Schadens nach den Vorschriften über die Amtspflichtverletzung zu erlangen (Nummer 1) oder der Schaden durch Leistungen eines Sozialversicherungsträgers, durch Fortzahlung von Dienst- oder Amtsbezügen, Vergütung oder Lohn oder durch Gewährung von Versorgungsbezügen ausgeglichen wird (Nummer 2). Dies entspricht weitgehend § 12 Absatz 1 Satz 2 und 3 PflVG a. F. für die Fälle der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers.

Neu ist für die Fälle der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers die Klarstellung in § 18 Absatz 1 Satz 3 PflVG n. F.: Danach sind Satz 1 oder Satz 2 nicht anzuwenden, soweit ihre Anwendung dazu führen würde, dass der Ersatzberechtigte darauf verwiesen wird, vorrangig andere als die in Satz 1 oder 2 genannten Schuldner oder Leistungen in Anspruch zu nehmen. Dies soll sicherstellen, dass die Subsidiaritätsregeln im Fall der Insolvenz eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers nicht mittelbar dazu führen, dass der Versicherer, der Versicherungsnehmer oder versicherte Personen vorrangig in Anspruch genommen werden müssen, wenn die nach Satz 1 oder 2 leistungspflichtige Stelle ihrerseits besonderen Subsidiaritätsregeln unterliegt (etwa, soweit anwendbar, § 839 Absatz 1 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs). Hier verbleibt es im Sinne einer effektiven Richtlinienumsetzung bei der Leistungspflicht des Insolvenzfonds.

#### Zu § 18 Absatz 2 PflVG n. F.

§ 18 Absatz 2 PflVG n. F. übernimmt inhaltlich den bisherigen § 12 Absatz 3 PflVG für den Insolvenzfonds. Danach verjährt der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Insolvenzfonds 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 Insolvenzfonds geltend machen kann. Ist der Anspruch des Ersatzberechtigten bei dem Insolvenzfonds angemeldet worden, so ist die Verjährung bis zum Eingang der schriftlichen Entscheidung des Insolvenzfonds gehemmt. Die gegenüber dem leistungspflichtigen Versicherer verstrichene Verjährungsfrist wird eingerechnet. Im Sinne einer effektiven Richtlinienumsetzung wird nunmehr ergänzend Folgendes angeordnet: War der Anspruch des Geschädigten gegen den leistungspflichtigen Versicherer zu dem Zeitpunkt, zu dem der Anspruch des Geschädigten gegen den Insolvenzfonds nach § 17



PfIVG n. F. entstanden ist, noch nicht verjährt, so verjährt der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Insolvenzfonds frühestens sechs Monate nach dem in Satz 2 bezeichneten Zeitpunkt. Das soll gewährleisten, dass der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Insolvenzfonds keiner unzumutbar kurzen Verjährungsfrist unterliegt. Der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Insolvenzfonds verjährt zudem nicht vor dem Zeitpunkt, zu dem der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den leistungspflichtigen Versicherer verjährt. Hiermit soll sichergestellt werden, dass es nicht zu Fällen kommt, in denen der Anspruch des Versicherers zwar noch nicht verjährt ist, der Insolvenzfonds jedoch die Einrede der Verjährung bereits erheben kann.

#### Zu § 18 Absatz 3 PfIVG n. F.

Abweichend von § 12 Absatz 4 Satz 2 PfIVG a. F., der lediglich eine Leistung bis zum Dreifachen der nach diesem Gesetz vorgesehenen Mindestversicherungssumme vorsah, bestimmt sich die Leistungspflicht des Insolvenzfonds nunmehr nach § 18 Absatz 3 PfIVG n. F. nach dem höheren der beiden folgenden Beträge: die nach dem anwendbaren Recht vorgeschriebenen Mindestversicherungssumme oder das Dreifache der nach diesem Gesetz vorgesehenen Mindestversicherungssumme. Es ist im Interesse von Geschädigten und Versicherungsnehmern weiterhin sachgerecht, dass der Insolvenzfonds nicht nur Leistungen bis zur Mindestversicherungssumme nach dem Pflichtversicherungsgesetz, sondern bis zum Dreifachen dieses Betrages erbringt. Für die bisher in § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PfIVG a. F. ausschließlich geregelte Konstellation des Inlandsunfalls ändert sich damit nichts, wenn – wie im Regelfall – der Geschädigte zugleich seinen Wohnsitz im Inland hat und der deutsche Insolvenzfonds leistungspflichtig ist.

Da die Leistungspflicht des Insolvenzfonds jedoch auch bei Auslandsunfällen bestehen kann, muss dem Verkehrsoffer aufgrund der Richtlinienvorgaben jedenfalls auch die nach dem dort anwendbaren Recht maßgebliche Mindestversicherungssumme zustehen. Ein solcher Schutz wird von dem jeweiligen Staat als unabdingbar angesehen; auch ein Versicherer müsste damit rechnen, Leistungen in dieser Höhe erbringen müssen (vgl. Artikel 3 Absatz 4 Buchstabe b der KH-Richtlinie). Wenn die nach dem anwendbaren Recht maßgebliche Mindestversicherungssumme ausnahmsweise höher ist als das Dreifache der deutschen Mindestversicherungssumme, muss der Insolvenzfonds daher auch insoweit leistungspflichtig sein.

#### Zu § 18 Absatz 4 PfIVG n. F.

§ 18 Absatz 4 Satz 1 PfIVG n. F. dient der Umsetzung des Artikels 10a Absatz 7 und Artikels 25a Absatz 7 der KH-Richtlinie n. F. Die Vorschrift sieht vor, dass § 3a PfIVG auf Ansprüche nach § 17 PfIVG n. F. entsprechend anzuwenden ist.

Gemäß Artikel 10a Absatz 7 Unterabsatz 1 und Artikel 25a Absatz 7 Unterabsatz 1 der KH-Richtlinie n. F. stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die in Absatz 1 genannte Stelle – in Deutschland: der Insolvenzfonds –, unter anderem auf der Grundlage von Informationen, die ihr vom Geschädigten auf ihr Ersuchen hin übermittelt werden, dem Geschädigten innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem der Geschädigte seinen Antrag auf Entschädigung bei der Stelle gestellt hat, gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften ein mit Gründen versehenes Schadensersatzangebot oder eine mit Gründen versehene Antwort gemäß Absatz 7 Unterabsatz 2 übermittelt. Gemäß Artikel 10a Absatz 7 Unterabsatz 2 und Artikel 25a Absatz 7 Unterabsatz 2 der KH-Richtlinie n. F. führt die Stelle – in Deutschland: der Insolvenzfonds – folgende Maßnahmen durch: Sie unterbreitet ein mit Gründen versehenes Schadensersatzangebot, wenn sie festgestellt hat, dass sie verpflichtet ist, eine Entschädigung zu leisten, der Anspruch nicht bestritten wird und der Schaden teilweise oder vollständig beziffert wurde (Buchstabe a); sie gibt eine mit Gründen versehene Antwort auf die im Anspruch geltend gemachten Punkte, wenn sie festgestellt hat, dass sie nicht verpflichtet ist, eine Entschädigung zu leisten, oder wenn die Haftung abgelehnt oder nicht eindeutig festgestellt oder der Schaden nicht vollständig beziffert wurde (Buchstabe b).

Diese Regelung lehnt sich eng an die Regelung zum Entschädigungsverfahren gemäß Artikel 22 der KH-Richtlinie an, die in § 3a PfIVG umgesetzt ist, sodass zur Vermeidung von Wiederholungen auf diesen Paragraphen verwiesen werden soll: Der entsprechend anwendbare § 3a Absatz 1 PfIVG n. F. sieht für den Fall, dass der Dritte den Anspruch nach § 115 Absatz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes geltend macht, Folgendes vor: Der Versicherer oder der Schadenregulierungsbeauftragte (hier bei entsprechender Anwendung: der Insolvenzfonds) hat dem Dritten unverzüglich, spätestens innerhalb von drei Monaten, ein mit Gründen versehenes Schadensersatzangebot vorzulegen, wenn die Eintrittspflicht unstrittig ist und der Schaden beziffert wurde, oder eine mit Gründen versehene Antwort auf die in dem Antrag enthaltenen Darlegungen zu erteilen, sofern die Eintrittspflicht

bestritten wird oder nicht eindeutig feststeht oder der Schaden nicht vollständig beziffert worden ist. Die Frist beginnt mit Zugang des Antrags.

Soweit der Wortlaut des Artikels 10a Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe b und des Artikels 25a Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe b der KH-Richtlinie n. F. nunmehr ausdrücklich die Fälle unterscheidet, dass „die Stelle festgestellt hat, dass sie nicht verpflichtet ist, eine Entschädigung zu leisten“ und dass „die Haftung abgelehnt wird“, wird hierin kein inhaltlicher Unterschied zum Tatbestandsmerkmal „sofern die Eintrittspflicht bestritten wird“ im Wortlaut des Artikels 22 Absatz 1 Buchstabe b der KH-Richtlinie und des § 3a Satz 1 Nummer 2 PflVG n. F. gesehen.

Der ebenfalls entsprechend anwendbare § 3a Absatz 2 PflVG n. F. sieht weiter Folgendes vor: Wird das Angebot nicht binnen drei Monaten vorgelegt, ist der Anspruch des Dritten mit dem sich nach § 288 Absatz 1 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ergebenden Zinssatz zu verzinsen. Weitergehende Ansprüche des Dritten bleiben unberührt. Auch wenn Artikel 10a Absatz 7 und Artikel 25a Absatz 7 der KH-Richtlinie n. F. – im Gegensatz zu Artikel 22 der KH-Richtlinie – eine entsprechende Verzinsungspflicht nicht ausdrücklich vorschreiben, soll § 3a Absatz 2 PflVG n. F. für entsprechend anwendbar erklärt werden, um sicherzustellen, dass Verstöße gegen die Pflicht, das Angebot binnen drei Monaten vorzulegen, nicht sanktionslos bleiben.

§ 18 Absatz 4 Satz 2 PflVG n. F. sieht vor, dass der Insolvenzfonds die Entschädigung unverzüglich, spätestens aber innerhalb von drei Monaten zu leisten hat, nachdem er das mit Gründen versehene Schadensersatzangebot abgegeben hat oder hätte abgeben müssen. Diese Regelung dient der Umsetzung des Artikels 10 Absatz 8 Unterabsatz 1 und des Artikels 25 Absatz 8 Unterabsatz 1 der KH-Richtlinie n. F. Dort ist vorgesehen, dass dann, wenn eine Entschädigung gemäß Artikel 10a Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a bzw. Artikel 25 a Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a der KH-Richtlinie fällig wird, die Stelle – in Deutschland: der Insolvenzfonds – dem Geschädigten die Entschädigung unverzüglich auszahlt, in jedem Fall aber innerhalb von 3 Monaten, nachdem der Geschädigte das in Artikel 10a Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a bzw. Artikel 25 a Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a der KH-Richtlinie n. F. genannte, mit Gründen versehene Schadensersatzangebot angenommen hat.

Die Richtlinie sieht damit jedenfalls als spätesten möglichen Fristbeginn den Zeitpunkt an, in dem die Stelle – in Deutschland: der Insolvenzfonds – ein entsprechendes Schadensersatzangebot abgegeben hat und der Geschädigte dieses Angebot angenommen hat. Auf diese Annahme des Schadensersatzangebots kann jedoch im deutschen Recht nicht abgestellt werden. Denn das deutsche Recht kennt ein Rechtsinstitut der Annahme eines Schadensersatzangebots nicht. Jedenfalls dann, wenn – wie in Artikel 10a Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a und Artikel 25a Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a der KH-Richtlinie n. F. vorausgesetzt – der Insolvenzfonds festgestellt hat, dass er verpflichtet ist, eine Entschädigung zu leisten, der Schaden teilweise oder vollständig beziffert wurde und der Insolvenzfonds dies dem Geschädigten im Sinne eines mit Gründen versehenen Schadensersatzangebots mitgeteilt hat, bedarf es keiner weiteren Reaktion des Geschädigten. Auch muss es dem Geschädigten möglich sein, über das vom Insolvenzfonds gemachte Schadensersatzangebot hinaus weitergehenden Schadensersatz zu fordern, wenn er der Auffassung ist, dass ihm ein solcher zusteht. Die Möglichkeiten des Geschädigten zur Rechtsverfolgung sollen daher nicht – tatsächlich oder dem Anschein nach – dadurch eingeschränkt werden, dass Fristen für Leistungspflichten des Insolvenzfonds davon abhängig gemacht werden, dass der Geschädigte sein Einverständnis mit dem Schadensersatzangebot des Insolvenzfonds erklärt. Daher kann und muss im deutschen Recht auf den Zeitpunkt der Abgabe des Schadensersatzangebots abgestellt werden. Eine unzumutbare Belastung des Insolvenzfonds kann in dieser Abweichung nicht gesehen werden, da die entsprechende Unterbreitung eines Schadensersatzangebots bereits voraussetzt, dass die Prüfung der Einstandspflicht abgeschlossen ist.

Nicht eindeutig ist, ob Artikel 10a Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a und Artikel 25a Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a der KH-Richtlinie n. F. das den Beginn der Zahlungsfrist auslösende „Fälligwerden“ der Entschädigung stets an die Annahme (bzw. im deutschen Recht: die Abgabe) des Schadensersatzangebots anknüpft oder ob ein solches „Fälligwerden“ auch dann gegeben ist, wenn ein solches Angebot nicht unterbreitet wurde, aber aufgrund des Ablaufs der hierfür vorgeschriebenen Dreimonatsfrist hätte unterbreitet werden müssen. Jedenfalls erscheint es sachgerecht, dass sich die dem Insolvenzfonds zustehenden Zahlungsfristen nicht dadurch verlängern, dass die Unterbreitung von Schadensersatzangeboten nicht fristgerecht erfolgt. Daher knüpft § 19 Satz 2 PflVG n. F. den Lauf der dreimonatigen Höchstfrist daran, dass der Insolvenzfonds das mit Gründen versehene Schadensersatzangebot abgegeben hat oder hätte abgeben müssen.

§ 18 Absatz 4 Satz 3 PflVG n. F. enthält eine Regelung für den Fall, dass der Schaden nur teilweise beziffert wurde. In diesem Fall gilt Satz 2 für diesen teilweise bezifferten Schaden und ab dem Zeitpunkt der Abgabe des

entsprechenden mit Gründen versehenen Schadensersatzangebots gilt. Diese Regelung dient der Umsetzung des Artikels 10a Absatz 8 Unterabsatz 2 und des Artikels 25a Absatz 8 Unterabsatz 2 der KH-Richtlinie n. F. Wie im vorhergehenden Satz wird im Gegensatz zum Richtlinientext nicht auf die Annahme des Schadensersatzangebots, sondern auf dessen Abgabe abgestellt.

Zu § 18 Absatz 5 PflVG n. F.

§ 18 Absatz 3 PflVG n. F. sieht vor, dass sich Voraussetzungen und Umfang der Leistungspflicht des Insolvenzfonds sowie die Pflichten des Ersatzberechtigten gegenüber dem Insolvenzfonds im Übrigen nach den Vorschriften, die für das Verhältnis zwischen dem Versicherer und dem Ersatzberechtigten gelten. Dies knüpft an § 12 Absatz 4 Satz 2 PflVG für den Entschädigungsfonds an, berücksichtigt jedoch, dass im Falle der Einstandspflicht des Insolvenzfonds zwischen Versicherungsnehmer und dem Kfz-Haftpflichtversicherer, der Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, ein Versicherungsvertrag besteht.

**Zu § 19 PflVG n. F.**

Zu § 19 Absatz 1 PflVG n. F.

§ 19 Absatz 1 PflVG n. F. führt § 12 Absatz 5 PflVG a. F. im Wesentlichen fort und sieht vor, dass der Insolvenzfonds von den Personen, für deren Schadensersatzverpflichtungen er nach § 17 einzutreten hat, wie ein Beauftragter Ersatz seiner Aufwendungen verlangen kann, wobei Ersatzansprüche des Insolvenzfonds gegenüber dem Versicherungsnehmer und mitversicherten Personen auf den Betrag beschränkt sind, den diese Person auch im Verhältnis zum Versicherer zu tragen hätte. Eine Erstattung von Aufwendungen durch den Versicherungsnehmer und mitversicherte Personen kommt daher nur ausnahmsweise in Fällen in Betracht, in denen ein Selbstbehalt vereinbart ist oder der Versicherer – etwa aufgrund einer Obliegenheitsverletzung des Versicherungsnehmers – diesem gegenüber leistungsfrei ist. Die genannte Einschränkung war bisher nicht unmittelbar im Wortlaut des § 12 Absatz 5 PflVG verankert. Schon bisher ergab sich jedoch aus dem Wortlaut und dem Sinn und Zweck der „Beschränkungen der Ersatzansprüche“ gemäß § 12 Absatz 6 Satz 4 bis 6 PflVG a. F., dass ein unbeschränkter Rückgriff gegen Versicherungsnehmer und mitversicherte Personen nicht möglich war. Die jetzige Klarstellung soll zugleich unionsrechtliche Risiken ausschließen. Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 3 Satz 1 und Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 3 Satz 1 der KH-Richtlinie n. F. sieht eine entsprechende Beschränkung des Forderungsübergangs vor, soweit die Haftung des Versicherungsnehmers oder des Versicherten nach dem anwendbaren nationalen Recht durch das zahlungsunfähige Versicherungsunternehmen gedeckt wäre. Insoweit sollen Versicherungsnehmer und versicherte Personen vor einem Regress geschützt sein.

§ 19 Absatz 2 PflVG n. F.

§ 19 Absatz 2 Satz 1 PflVG n. F. regelt den Übergang von Forderungen auf den Insolvenzfonds: Soweit der Insolvenzfonds dem Ersatzberechtigten den Schaden ersetzt, gehen die Ersatzansprüche des Ersatzberechtigten gegen den Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs und andere Ersatzpflichtige auf den Insolvenzfonds über. Forderungen gegen den Versicherungsnehmer und mitversicherte Personen gehen nur in dem in Absatz 1 vorgesehenen Umfang auf den Insolvenzfonds über. Ein Übergang von Forderungen gegen den Versicherungsnehmer und mitversicherte Personen kommt damit nur in Betracht, wenn ausnahmsweise auch auf den der Versicherer Ansprüche des Geschädigten übergegangen wären, weil dieser im Verhältnis zu seinem Versicherungsnehmer nicht leistungspflichtig ist. Dieser eingeschränkte Forderungsübergang setzt die Vorgaben der Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 3 Satz 1 und Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 3 Satz 1 der KH-Richtlinie um. An der bisherigen Möglichkeit eines Rückgriffs gegen den Versicherungsnehmer und versicherte Personen in Höhe von pauschal jeweils 2 500 Euro gemäß § 12 Absatz 6 Satz 4 PflVG a. F. kann danach nicht festgehalten werden. Vielmehr muss es nunmehr für die Höhe des möglichen Regressanspruchs auf das Innenverhältnis zwischen Versicherungsnehmer und Versicherer ankommen.

§ 19 Absatz 2 Satz 2 PflVG n. F. sieht weiter vor, dass ein nach Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 3 Satz 1 oder Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 3 Satz 1 der Richtlinie 2009/103/EG vorgesehener Forderungsübergang unterliegt den Rechtsvorschriften des Vertragsstaates des Europäischen Wirtschaftsraums, dessen nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichtete oder zugelassene Stelle die Entschädigung nach Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 1 oder Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG geleistet hat. Dies setzt Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 3 Satz 2 und Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 3 Satz 2 der KH-Richtlinie n. F. vorgesehene Pflicht um, ein von einem anderen Mitgliedstaat vorgesehener Forderungsübergang anzuerkennen. Im Übrigen wird auf die Begründung zu § 16 PflVG verwiesen.

Zu § 19 Absatz 3 PflVG n. F.

§ 19 Absatz 3 PflVG n. F. führt § 12 Absatz 6 Satz 5 und 6 PflVG a. F. in angepasster Form fort: Soweit die Leistungspflicht des Insolvenzfonds nach Absatz 1 entfällt, sind auch die Ersatzansprüche der in Absatz 1 genannten Stellen gegen den Versicherungsnehmer und mitversicherte Personen auf den Betrag nach Absatz 1 beschränkt.

Der Insolvenzfonds ist wie bisher insbesondere auch gegenüber Sozialversicherungsträgern subsidiär. Nach ihrem Sinn und Zweck, den Versicherungsnehmer und versicherte Personen vor einem Rückgriff durch den Insolvenzfonds zu schützen, müssen die in Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 3 und Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 3 KH-Richtlinie n. F. vorgesehenen Beschränkungen des Forderungsübergangs somit auch eingreifen, wenn nicht der Insolvenzfonds selbst, sondern aufgrund der – auch nach der KH-Richtlinie n. F. weiterhin möglichen – Subsidiarität des Insolvenzfonds eine vorrangig leistungspflichtige Stelle dem Geschädigten Ersatz geleistet hat. Für die Ausgestaltung der Subsidiarität des Insolvenzfonds trifft die Richtlinie keine näheren Bestimmungen. Allerdings darf die nationale Entscheidung zugunsten der Subsidiarität im Ergebnis nicht den von der KH-Richtlinie n. F. gebotenen Versicherungsnehmerschutz im Verhältnis zum Insolvenzfonds unterlaufen.

Bisher waren die Rückgriffsansprüche von Ersatzberechtigten gegen Versicherungsnehmer und versicherte Personen gemäß § 12 Absatz 6 Satz 5 und 6 PflVG a. F. in den Fällen der nationalen Insolvenzabsicherung nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG a. F. pauschal auf 2.500 Euro begrenzt. Aufgrund der Richtlinienvorgaben kann an der Regressmöglichkeit in Höhe von pauschal 2.500 Euro nicht festgehalten werden. Vielmehr muss es für die Höhe des möglichen Rückgriffsanspruchs gegen Versicherungsnehmer und versicherte Personen auch für gegenüber dem Insolvenzfonds vorrangig leistungspflichtige Stellen nunmehr auf das Innenverhältnis zwischen Versicherungsnehmer oder versicherten Personen und Versicherer ankommen. Der Betrag, auf den der Rückgriff im Verhältnis zu Versicherungsnehmer oder versicherter Person beschränkt ist, kann also im Einzelfall niedriger sein, etwa wenn der Versicherungsnehmer im Innenverhältnis zum Versicherer keine Obliegenheiten verletzt hat oder zwischen Versicherungsnehmer und Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer kein Selbstbehalt vereinbart war. Der Regressanspruch kann im Einzelfall aber auch höher sein als 2.500 EUR, etwa bei einer besonders schwerwiegenden Obliegenheitsverletzung des Versicherungsnehmers oder bei Vereinbarung eines Selbstbehalts, der 2.500 EUR übersteigt.

Zu § 19 Absatz 4 PflVG n. F.

Machen mehrere Gläubiger Ersatzansprüche geltend, für die die Beschränkungen des § 18 Absatz 1 geltend, so sind die Ersatzansprüche insgesamt auf den Betrag nach Absatz 1 beschränkt; die Auszahlung erfolgt nach dem Verhältnis der Beträge. Die Aufteilung des Betrages zwischen mehreren rückgriffsberechtigten Gläubigern entspricht dem bisher in § 12 Absatz 6 Satz 6 PflVG a. F. geregelten Grundsatz.

Zu § 19 Absatz 5 PflVG n. F.

Für den besonderen Fall, dass der Geschädigte anstelle des Insolvenzfonds den Versicherungsnehmer oder eine mitversicherte Person unmittelbar in Anspruch nimmt, sieht § 19 Absatz 1 Satz 2 PflVG n. F. im Sinne einer effektiven Richtlinienumsetzung Folgendes vor: Befriedigt ein Versicherungsnehmer oder eine mitversicherte Person berechnete Ansprüche eines Geschädigten (also solche Ersatzansprüche des Geschädigten, für die der Insolvenzfonds andernfalls aufgrund Inanspruchnahme durch den Geschädigten einstandspflichtig gewesen wäre), über den nach Satz 1 im Verhältnis zum Insolvenzfonds zu tragenden Betrag hinaus, kann der Versicherungsnehmer oder die mitversicherte Person insoweit beim Insolvenzfonds Rückgriff nehmen. § 19 Absatz 1 Satz 3 PflVG n. F. sieht ergänzend vor, dass die Ansprüche des Geschädigten gegen den Insolvenzfonds insoweit auf den Versicherungsnehmer oder die versicherte Person übergehen.

**Zu § 20 PflVG n. F.**

§ 20 PflVG n. F. regelt die Informationspflichten und die Zusammenarbeit im Insolvenzfall.

§ 20 Absatz 1 PflVG n. F. regelt bezüglich der das Insolvenz bzw. Liquidationsverfahren einleitenden Maßnahmen die Bekanntmachungspflicht der Aufsichtsbehörde – in Umsetzung der Veröffentlichungspflicht aus Artikel 10a Absatz 3 Satz 1 und Artikel 25a Absatz 3 Satz 1 KH-Richtlinie n. F. – (Sätze 1 und 2) sowie die Informationspflicht der Aufsichtsbehörde (Sätze 1 und 2) bzw. des Insolvenzgerichts (Satz 3) gegenüber dem Insolvenzfonds.

§ 20 Absatz 2 PflVG n. F. regelt in Umsetzung des Artikels 10a Absatz 3 Satz 1 und des Artikels 25a Absatz 3 Satz 1 KH-Richtlinie n. F. die sich hieran anschließende Informationspflicht des Insolvenzfonds gegenüber den Stellen anderer Mitgliedstaaten über die o.g. verfahrenseinleitenden Maßnahmen.

§ 20 Absatz 3 PflVG n. F. bestimmt in Umsetzung des Artikels 10a Absatz 5 und des Artikels 25a Absatz 5 KH-Richtlinien n. F. die Informationspflicht des Insolvenzfonds gegenüber den Stellen anderer Mitgliedstaaten über den Eingang des Antrags des Geschädigten.

§ 20 Absatz 4 PflVG n. F. regelt in Umsetzung von Artikel 10a Absatz 9 und Artikel 25a Absatz 9 KH-Richtlinie n. F. die Befugnis des Insolvenzfonds zur Zusammenarbeit mit anderen Beteiligten.

§ 20 Absatz 5 Satz 1 PflVG a. F. legt diesen Beteiligten eine entsprechende Pflicht zur Zusammenarbeit auf.

§ 20 Absatz 5 Satz 2 PflVG regelt als Spezialfall – in Umsetzung von Artikel 10a Absatz 6 und Artikel 25a Absatz 6 KH-Richtlinie n. F. – die Informationspflicht des Versicherers gegenüber dem Insolvenzfonds für den Fall, dass der Versicherer Entschädigung leistet oder die Eintrittspflicht bestreitet.

§ 20 Absatz 5 Satz 3 PflVG n. F. legt diesen Beteiligten die Pflichten zur Zusammenarbeit auch für den Fall auf, dass der Anspruch bei einer nach Artikel 10a Absatz 1 oder 25a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. errichteten oder zugelassenen Stelle eines anderen Staates des Europäischen Wirtschaftsraums eingegangen ist.

#### Zu § 20 Absatz 1 Satz 1

§ 20 Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass dann, wenn die Versicherungsaufsichtsbehörde die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über ein Versicherungsunternehmen mit Sitz im Inland beantragt, sie diesen Antrag unverzüglich bekanntzumachen und dem Insolvenzfonds zu übermitteln hat.

Diese Vorschrift dient der Umsetzung des Artikels 10a Absatz 3 und des Artikels 25a Absatz 3 der KH-Richtlinie. Nach Artikel 10a Absatz 3 Satz 1 und Artikel 25a Absatz 3 Satz 1 der KH-Richtlinie stellt jeder Mitgliedstaat – unbeschadet etwaiger Verpflichtungen nach Artikel 280 der Richtlinie 2009/138/EG – sicher, dass immer dann, wenn ein zuständiges Gericht oder eine andere zuständige Behörde eine Anordnung erlässt oder einen Beschluss fasst, das Verfahren nach Artikel 10a Absatz 1 Buchstabe a oder b bzw. Artikel 25a Absatz 1 Buchstabe a oder b der KH-Richtlinie (d. h. ein Insolvenzverfahren oder ein Liquidationsverfahren) gegen ein Versicherungsunternehmen, dessen Herkunftsmitgliedstaat dieser Mitgliedstaat ist, einzuleiten, diese Anordnung oder dieser Beschluss veröffentlicht wird. Es kann dahinstehen, ob dieser Richtlinientext im Insolvenzfall mit der Formulierung „Anordnung [...] oder Beschluss [...], das Verfahren [...] einzuleiten“ auf den behördlichen Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens oder vielmehr auf den gerichtlichen Eröffnungsbeschluss abzielt. Denn jedenfalls nach der deutschen Umsetzung in § 17 Absatz 3 PflVG n. F. kommt es für die Leistungspflicht des Insolvenzfonds maßgeblich bereits auf den Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens an. Diesem Ansatz folgend verlangt § 20 Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F., dass die Aufsichtsbehörde den Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens bekannt macht und dem Insolvenzfonds mitteilt. Dies soll sowohl Geschädigten als auch dem Insolvenzfonds Klarheit darüber verschaffen, dass nunmehr Ansprüche der Geschädigten gegen den Insolvenzfonds nach § 17 PflVG n. F. bestehen können. Vergleichbare Bekanntmachungsbefugnisse der Aufsichtsbehörde im Insolvenzfall sind dem deutschen Recht auch bisher nicht fremd (vgl. § 312 Absatz 4 Satz 2 VAG für den Fall der Mitteilung der Eröffnung eines Insolvenzverfahrens in einem anderen Mitglied- oder Vertragsstaats).

Die Mitteilungspflicht gegenüber dem Insolvenzfonds soll diesem seinerseits die ihm obliegende Information weiterer Stellen erleichtern: Artikel 10a Absatz 3 Satz 2 und Artikel 25a Absatz 3 Satz 2 der KH-Richtlinie n. F. sehen nämlich vor, dass die Stelle – in Deutschland: der Insolvenzfonds –, die im Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsunternehmens eingerichtet ist, sicherstellt, dass alle in Artikel 10a Absatz 1 und Artikel 25a Absatz 1 genannten Stellen in allen Mitgliedstaaten unverzüglich über diese Anordnung oder diesen Beschluss unterrichtet werden. Das setzt voraus, dass der Insolvenzfonds zunächst selbst unverzüglich über diese Anordnung oder diesen Beschluss informiert wird.

#### Zu § 20 Absatz 1 Satz 2 PflVG n. F.

Gemäß § 20 Absatz 1 Satz 2 PflVG n. F. gilt dasselbe (die Bekanntmachungspflicht der Aufsichtsbehörde und die Mitteilungspflicht der Aufsichtsbehörde gegenüber dem Insolvenzfonds), wenn die zuständige Aufsichtsbehörde Maßnahmen zur Eröffnung eines Liquidationsverfahrens über ein solches Versicherungsunternehmen ergreift. Diese Vorschrift dient ebenfalls der Umsetzung von Artikel 10a Absatz 3 Satz 1 und Artikel 25a Absatz 3

Satz 1 der KH-Richtlinie sowie dazu, dem Insolvenzfonds die zeitnahe Erfüllung der ihn seinerseits treffenden Informationspflichten zu ermöglichen.

Zu § 20 Absatz 1 Satz 3 PflVG n. F.

§ 20 Absatz 1 Satz 3 PflVG n. F. sieht vor, dass dann, wenn über ein Versicherungsunternehmen mit Sitz im Inland das Insolvenzverfahren eröffnet wird, das Insolvenzgericht den Eröffnungsbeschluss unverzüglich dem Insolvenzfonds zu übermitteln hat (§ 20 Absatz 1 Satz 3 PflVG).

Die Vorschrift lehnt sich eng an die Regelung des § 312 Absatz 4 Satz 1, 1. Halbsatz VAG an, nach der das Insolvenzgericht den Eröffnungsbeschluss unverzüglich der Aufsichtsbehörde zu übermitteln hat. Es erscheint insbesondere mit Blick auf die Informationspflichten des Insolvenzfonds gegenüber den ihm entsprechenden Stellen in anderen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (§ 20 Absatz 2 PflVG n. F.) und mit Blick auf die Zusammenarbeit unter diesen Stellen gemäß § 14 Absatz 4 bis 5 PflVG n. F. nunmehr geboten, dass das Insolvenzgericht auch dem Insolvenzfonds den Eröffnungsbeschluss unverzüglich übermittelt, um Verzögerungen im weiteren Informationsaustausch zu vermeiden.

Eine Veröffentlichungspflicht wird hier – anders als den in den vorangehenden Sätzen 1 und 2 – nicht gesondert angeordnet: Die in Artikel 10a Absatz 3 Satz 1 und Artikel 25a Absatz 3 Satz 1 der KH-Richtlinie n. F. vorgeschriebene Veröffentlichung bedarf – unabhängig von der o.g. Frage, ob diese Vorschrift überhaupt den Eröffnungsbeschluss betrifft – jedenfalls keiner weiteren Umsetzung. Die Veröffentlichung ist bereits sichergestellt durch die in § 30 Absatz 1 der Insolvenzordnung vorgesehenen Verpflichtung der Geschäftsstelle des Insolvenzgerichts, den Eröffnungsbeschluss sofort öffentlich bekanntzumachen, sowie durch die in § 312 Absatz 4 Satz 3 VAG vorgesehene Verpflichtung des Insolvenzgerichts zur auszugsweisen Bekanntmachung des Eröffnungsbeschlusses im Amtsblatt der Europäischen Union.

Zu § 20 Absatz 2 PflVG n. F.

§ 20 Absatz 2 PflVG n. F. sieht vor, dass der Insolvenzfonds unverzüglich alle gemäß Artikel 10a Absatz 1 und Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Stellen und alle gemäß Artikel 24 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Entschädigungsstellen in allen Staaten des in allen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums über den Antrag nach Absatz 1 Satz 1, die Maßnahme nach Absatz 1 Satz 2 oder den Beschluss nach Absatz 1 Satz 3 zu unterrichten hat. Dadurch soll gewährleistet werden, dass diesen Stellen die tatsächlichen Umstände in Bezug auf ein Insolvenz- bzw. Liquidationsverfahren in Deutschland unverzüglich bekannt werden. Die Vorschrift setzt Artikel 10a Absatz 3 Satz 2 und Artikel 25a Absatz 3 Satz 2 der KH-Richtlinie um.

Zu § 20 Absatz 3 PflVG n. F.

§ 20 Absatz 3 PflVG n. F. sieht anspruchsbetragene Informationspflichten des Insolvenzfonds vor: Geht ein Antrag des Geschädigten auf Schadensersatz nach § 17 Absatz 2 beim Insolvenzfonds ein, so unterrichtet dieser hierüber die folgenden Stellen: 1. diejenige Stelle im Herkunftsstaat des Versicherungsunternehmens, die a) in den Fällen des § 17 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe a in Umsetzung des Artikels 10a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG zugelassen oder errichtet wurde, b) in den Fällen des § 17 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b oder c in Umsetzung des Artikels 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG zugelassen oder errichtet wurde, 2. in den Fällen des § 17 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b oder c die Entschädigungsstelle nach § 24 Absatz 1 Nummer 2 und 3. das Versicherungsunternehmen, das Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, oder dessen Verwalter oder Liquidator im Sinne des Artikels 268 Absatz 1 Buchstaben e bzw. f der Richtlinie 2009/138/EG.

Die Vorschrift setzt Artikel 10a Absatz 5 und Artikel 25a Absatz 5 der KH-Richtlinie n. F. um und lehnt sich eng hieran an.

Die Information nach § 20 Absatz 3 Nummer 1 PflVG n. F. ist nur relevant, wenn ein anderer Staat des Europäischen Wirtschaftsraums Herkunftsstaat des Versicherungsunternehmens ist. Ist dagegen die Bundesrepublik Deutschland der Herkunftsstaat des Versicherungsunternehmens, so ist der Insolvenzfonds bereits selbst die Stelle, die in Umsetzung der Artikels 10a Absatz 1 und Artikel 25a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. zugelassen wurde. Die im Rahmen des § 20 Absatz 3 Nummer 1 PflVG n. F. mit den Buchstaben a und b vorgenommene

Differenzierung ist nur relevant, wenn im Herkunftsstaat des Versicherungsunternehmens unterschiedliche Stellen nach Artikel 10a Absatz 1 und Artikel 25a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. eingerichtet oder zugelassen wurden.

Die Pflicht zur Information der Entschädigungsstelle wird in § 20 Absatz 3 Nummer 2 PflVG n. F. nur für die Fälle des § 17 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b oder c PflVG n. F. angeordnet, also für die Fälle, in denen der Geschädigte den Unfall in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums oder in einem Drittstaat erlitten hat. Nur in diesen Fällen kommen Ansprüche gegen die Entschädigungsstelle in Betracht. Aus diesem Grund ist auch unionsrechtlich eine solche Informationspflicht nur in den Fällen des Artikels 25a Absatz 5 der KH-Richtlinie n. F., nicht aber in den Fällen des Artikels 10a Absatz 5 der KH-Richtlinie n. F. vorgesehen. Es handelt sich um die Pflicht zur Information der deutschen Entschädigungsstelle nach § 24 Absatz 1 Nummer 2 PflVG n. F. Die Regelung dieser Pflicht hat dabei im deutschen Recht vor allem vorsorglichen Charakter: Solange sowohl die Aufgaben der Entschädigungsstelle als auch die Aufgaben des Insolvenzfonds von der Verkehrsofferhilfe wahrgenommen werden, kann eine Verpflichtung zwischen zwei Rechtssubjekten nicht bestehen. Es wird hier lediglich ein entsprechender innerorganisatorischer Informationsfluss sicherzustellen sein.

#### Zu § 20 Absatz 4 Satz 1 PflVG n. F.

§ 20 Absatz 4 Satz 1 PflVG n. F. sieht die Befugnisse des Insolvenzfonds zur Zusammenarbeit mit anderen Stellen vor: Der Insolvenzfonds ist danach befugt, zu gegebener Zeit in allen Phasen der Entschädigungsverfahren mit folgenden Stellen zusammenzuarbeiten: 1. mit gemäß Artikel 10a Absatz 1, Artikel 24 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Stellen in allen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums, 2. mit anderen Beteiligten, insbesondere a) mit dem Versicherungsunternehmen, das Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, b) mit einem nach Artikel 152 Absatz 1 der Richtlinie 2009/138/EG bestellten Vertreter, c) mit dem Schadenregulierungsbeauftragten, d) mit dem vorläufigen Insolvenzverwalter ebenso wie dem Insolvenzverwalter (§ 22 Absatz 1 Satz 1 bzw. § 56 der Insolvenzordnung) oder einem sonstigen Verwalter, e) mit dem Liquidator, f) mit dem von der Aufsicht bestellten Sonderbeauftragten, g) mit allen Personen, die mit der Verwaltung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsverträge einschließlich der Regulierung der diesen Verträgen zuzurechnenden Schadensfälle betraut sind, sowie 3. mit den zuständigen nationalen Behörden der Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums. Diese Regelung dient der Umsetzung der Artikel 10a Absatz 9 Satz 1 und Artikel 25a Absatz 9 Satz 1 der KH-Richtlinie n. F.

§ 20 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 PflVG n. F. enthält die Befugnis des Insolvenzfonds zur Zusammenarbeit mit gemäß Artikel 10a Absatz 1, Artikel 24 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Stellen in allen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums. Soweit nur in Artikel 25a Absatz 9 Satz 1 der KH-Richtlinie n. F. – also nur für den Fall, dass Geschädigte den Unfall in einem anderen Mitgliedstaat oder bestimmten Drittstaaten erlitten hat – eine Zusammenarbeit mit Entschädigungsstellen nach Artikel 24 vorgesehen ist, soll diese Einschränkung nicht übernommen werden. Eine solche Zusammenarbeit soll vielmehr auch möglich sein, wenn der Geschädigte in Deutschland als seinem Wohnsitzstaat den Unfall erlitten hat. Zwar kann ein Geschädigter, der in seinem Wohnsitzmitgliedstaat geschädigt wurde, keine Ansprüche gegen eine Entschädigungsstelle gemäß Artikel 24 der KH-Richtlinie haben. Dadurch, dass Artikel 25 Absatz 9 Satz 1 der KH-Richtlinie n. F. die Zusammenarbeit mit allen gemäß Artikel 24 eingerichteten oder zugelassenen Stellen in allen Mitgliedstaaten zulässt, wird aber deutlich, dass es ohnehin nicht ausschließlich auf die Zusammenarbeit mit der Entschädigungsstelle ankommt, die gerade mit dem konkreten Anspruch des Geschädigten befasst ist bzw. war. Denn dafür hätte eine Bezugnahme auf die Entschädigungsstelle im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten ausgereicht (vgl. Artikel 25a Absatz 5 der KH-Richtlinie n. F.). Eine aus diesem Grund weit zu verstehende Zusammenarbeit des Insolvenzfonds mit Entschädigungsstellen kann im Einzelfall aber auch dann sinnvoll sein, wenn der Geschädigte den Unfall in Deutschland als seinem Wohnsitzstaat erlitten hat. Eine solche Zusammenarbeit mag im Einzelfall beispielsweise in Betracht kommen, um den Hergang eines Unfalls aufzuklären, bei dem sowohl Personen geschädigt wurden, die ihren Wohnsitz in Deutschland haben, als auch Personen, die ihren Wohnsitz in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums haben.

Die in Nummer 2 vorgesehene Befugnis zur Zusammenarbeit mit anderen Beteiligten enthält eine nicht abschließende Auflistung („insbesondere“) dieser anderen Beteiligten. Die Auflistung greift zum einen die explizit in Artikel 10a Absatz 9 Satz 1 und Artikel 25a Absatz 9 Satz 1 der KH-Richtlinie n. F. genannten Beteiligten auf, nämlich das Versicherungsunternehmen, das Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, den Schadenregulierungsbeauftragten, den vorläufigen Insolvenzverwalter ebenso wie den Insolvenzverwalter oder

einen sonstigen Verwalter und den Liquidator. Dabei wird für die Befugnis zur Zusammenarbeit mit Schadenregulierungsbeauftragten – entsprechend den zu § 20 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 PflVG n. F. dargelegten Gründen – nicht danach unterschieden, ob der Geschädigte den Unfall in seinem Wohnsitzmitgliedstaat erlitten hat. Der richtlinienrechtliche Begriff des Verwalters wird im Hinblick auf das deutsche Insolvenzrecht – ebenso wie bisher in § 12 Absatz 7 PflVG – als vorläufiger Insolvenzverwalter ebenso wie der Insolvenzverwalter (§ 22 Absatz 1 Satz 1 bzw. § 56 der Insolvenzordnung) konkretisiert. Zugleich wird mit Blick auf die Möglichkeit, dass ein Versicherungsunternehmen ausländischem Insolvenzrecht unterliegt, aber auch „ein sonstiger Verwalter“ genannt.

Darüber hinaus werden auch diejenigen weiteren Personen explizit genannt, die bisher im Rahmen der Unterstützungspflicht nach § 12 Absatz 7 PflVG a. F. ausdrücklich aufgeführt sind, nämlich der nach Artikel 152 Absatz 1 der Richtlinie 2009/138/EG bestellte Vertreter, der von der Aufsicht bestellte Sonderbeauftragte und alle Personen, die mit der Verwaltung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsverträge einschließlich der Regulierung der diesen Verträgen zuzurechnenden Schadensfälle betraut sind. Diese Möglichkeiten der Zusammenarbeit sollen nicht eingeschränkt werden. Abweichend vom bisherigen Wortlaut des § 12 Absatz 7 PflVG wird dabei nicht mehr auf den nach § 8 Absatz 2 Satz 1 PflVG (künftig: § 8 Absatz 3 Satz 1 PflVG n. F.) bestellten Vertreter, sondern unter Verweis auf die Richtlinienbestimmung „auf einen nach Artikel 152 Absatz 1 der Richtlinie 2009/138/EG bestellten Vertreter“ Bezug genommen: Dem Insolvenzfonds soll auch die Zusammenarbeit mit entsprechenden Vertretern in anderen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums möglich sein.

#### Zu § 20 Absatz 4 Satz 2 PflVG n. F.

§ 20 Absatz 4 Satz 2 PflVG n. F. sieht vor, dass diese Zusammenarbeit (nach Satz 1) die Anforderung, Entgegennahme und Übermittlung von Informationen, gegebenenfalls auch über die Einzelheiten konkreter Ansprüche, umfasst. Dies dient der Umsetzung von Artikel 10a Absatz 9 Satz 1 und Artikel 25a Absatz 9 Satz 1 der KH-Richtlinie n. F.

#### Zu § 20 Absatz 5 Satz 1 PflVG n. F.

§ 20 Absatz 5 Satz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass die in Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2 genannten Stellen und Personen sowie die zuständigen deutschen Behörden verpflichtet sind, dem Insolvenzfonds die für die Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen, die benötigten Unterlagen zu überlassen und ihn bei der Abwicklung zu unterstützen. Diese Vorschrift lehnt sich eng an die bisher in § 12 Absatz 7 PflVG geregelte Unterstützungspflichten gegenüber dem Entschädigungsfonds in Insolvenzfällen an.

#### Zu § 20 Absatz 5 Satz 2 PflVG n. F.

§ 20 Absatz 5 Satz 2 PflVG n. F. sieht vor, dass das Versicherungsunternehmen, das Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, oder sein Verwalter oder Liquidator insbesondere verpflichtet ist, den Insolvenzfonds zu unterrichten, wenn es für einen Anspruch, der auch beim Insolvenzfonds eingegangen ist, Entschädigung leistet oder die Eintrittspflicht bestreitet. Es handelt sich um eine besondere Ausprägung der in § 20 Absatz 5 Satz 1 PflVG n. F. normierten Unterstützungspflicht. Diese Vorschrift setzt zugleich Artikel 10a Absatz 6 und Artikel 25a Absatz 6 der KH-Richtlinie n. F. um.

#### Zu § 20 Absatz 5 Satz 3 PflVG n. F.

§ 20 Absatz 5 Satz 3 PflVG n. F. ergänzt die Regelung aus den vorangehenden Sätzen 1 und 2 für den Fall, dass der Anspruch nicht beim (deutschen) Insolvenzfonds, sondern bei einer nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG zugelassenen oder errichteten Stelle eines anderen Staates des Europäischen Wirtschaftsraums eingegangen ist. In diesem Fall bestehen die Pflichten nach den Sätzen 1 und 2 gegenüber dieser Stelle. Dies dient ebenfalls der Umsetzung von Artikel 10a Absatz 6 und Artikel 25a Absatz 6 der KH-Richtlinie n. F.

#### **Zu § 21 PflVG n. F.**

##### Zu § 21 Absatz 1 PflVG n. F.

§ 21 Absatz 1 Satz 1 und 2 PflVG n. F. setzt Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 1 und 2 sowie und Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 1 und 2 sowie Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 1 und 4 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 1 und 4 der KH-Richtlinie n. F. um.



§ 21 Absatz 1 Satz 1 PflVG n. F. regelt die Erstattung zwischen dem Insolvenzfonds und den entsprechenden Stellen in den anderen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums: Ist der Herkunftsstaat des Versicherers die Bundesrepublik Deutschland und hat eine nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichtete oder zugelassene Stelle in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums einem Geschädigten mit Wohnsitz in diesem Staat Entschädigung gezahlt, so ist der Insolvenzfonds verpflichtet, dieser Stelle den als Entschädigung gezahlten Betrag zu erstatten.

§ 21 Absatz 1 Satz 2 PflVG n. F. sieht vor, dass der Insolvenzfonds die Zahlung innerhalb einer angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten leistet, nachdem er einen entsprechenden Antrag auf Erstattung erhalten hat, wenn nicht dem Insolvenzfonds und dieser Stelle schriftlich etwas anderes vereinbart ist. Dies dient der Umsetzung von Artikel 10a Absatz 10 Unterabsatz 2 und Artikel 25a Absatz 10 Unterabsatz 2 der KH-Richtlinie n. F.

#### Zu § 21 Absatz 2 PflVG n. F.

§ 21 Absatz 2 Satz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass sich die Aufgaben, Verpflichtungen und Verfahren bei der Erstattung nach den gemäß Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 1 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG geschlossenen Vereinbarungen oder nach den gemäß Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 4 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 4 der Richtlinie 2009/103/EG von der Kommission erlassenen delegierten Rechtsakten richten. § 21 Absatz 1 Satz 2 PflVG n. F. bestimmt, dass der Insolvenzfonds beauftragt ist, Vereinbarungen nach Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 1 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG auszuhandeln und abzuschließen. Sind derartige Vereinbarungen vor der Zulassung des Insolvenzfonds von der zuständigen Verhandlungsstelle (mit gesondertem Gesetz einzufügender künftiger § 14a PflVG) abgeschlossen worden, wird der Insolvenzfonds gemäß § 21 Absatz 2 Satz 3 PflVG n. F. mit seiner Zulassung Vertragspartei dieser Vereinbarungen.

#### Zu § 21 Absatz 3 PflVG n. F.

Zu § 21 Absatz 3 PflVG n. F. regelt den Forderungsübergang zwischen den Stellen: Soweit eine nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichtete oder zugelassene Stelle einer anderen solchen Stelle einen als Entschädigung gezahlten Betrag erstattet, gehen die auf die zuletzt genannte Stelle übergegangenen Ansprüche des Geschädigten gegen den Haftpflichtversicherer des Fahrzeugs und andere Ersatzpflichtige auf die zuerst genannte Stelle über. Die Regelung nimmt den Gedanken aus Erwägungsgrund 3 Satz 2 der Richtlinie 2021/2118 auf, dass die Forderung von der Stelle, die die Entschädigung zunächst gezahlt hat, auf die Stelle des anderen Mitgliedstaats übergehen sollte, wenn die Erstattung zwischen den Stellen voranschreitet. Auch wenn dies im Regelungsteil der Richtlinie keinen unmittelbaren Niederschlag gefunden hat, erscheint die Regelung eines solchen Forderungsübergangs interessengerecht. Die Formulierung lehnt sich dazu eng an § 12b Satz 3 PflVG a. F. (§ 16 Satz 3 PflVG n. F.) an.

#### Zu § 21 Absatz 4 PflVG n. F.

§ 21 Absatz 4 PflVG n. F. bestimmt, dass sich der Rückgriff zwischen den nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder zugelassenen Stellen allein nach den zwischen ihnen getroffenen Vereinbarungen richtet, wenn es sich bei dem versicherten Fahrzeug nicht um ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG handelt. In diesem Fall fällt das Fahrzeug nämlich nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie, sodass die Fragen der Insolvenzabsicherung unionsrechtlich nicht harmonisiert sind. Dem Insolvenzfonds sollen daher durch das Gesetz keine einseitigen Erstattungspflichten auferlegt werden.

#### **Zu § 22 PflVG n. F.**

##### Zu § 22 Absatz 1 PflVG n. F.

§ 22 Absatz 1 PflVG n. F. sieht für die dort genannten Fälle einen Regressanspruch des Deutschen Büros Grüne Karte gegen den Insolvenzfonds vor. Soweit das Deutsche Büro Grüne Karte dem nationalen Versicherungsbüro eines anderen Staates die Kosten der Schadenregulierung für einen Unfall erstattet hat, der in diesem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums von einem Fahrzeug mit gewöhnlichen Standort im Inland verursacht wurde, kann das Deutsche Büro Grüne Karte seinerseits vom Insolvenzfonds die Erstattung des gezahlten Betrages ver-

langen, wenn das Fahrzeug bei einem Versicherungsunternehmen mit Sitz im Inland versichert ist und das Gegenstand eines Insolvenzverfahrens oder eines Liquidationsverfahrens im Sinne des Artikels 268 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 2009/138/EG ist.

Kommt es zu einer Insolvenz eines von deutschen Aufsichtsbehörden zugelassenen Versicherungsunternehmens, wird es bei Auslandsunfällen, die von Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort in Deutschland verursacht werden, häufig von Zufällen abhängen, ob der Geschädigte das nationale Versicherungsbüro im Unfallstaat oder aber die nach Artikel 10a oder Artikel 25a der KH-Richtlinie n. F. errichtete oder zugelassene Stelle seines Wohnsitzstaates in Anspruch nimmt. Dies kann von der Entscheidung des Betroffenen abhängen sowie davon, inwieweit der jeweilige Wohnsitzstaat die Entschädigung durch die nach Artikel 10a oder Artikel 25a der KH-Richtlinie n. F. errichtete oder zugelassene Stelle als subsidiär erachtet (vgl. Artikel 10a Absatz 11 lit. a und Artikel 25a Absatz 11 lit. b der KH-Richtlinie n. F.). Nimmt der Geschädigte das nationale Versicherungsbüro im Unfallstaat in Anspruch, ist das Deutsche Büro Grüne Karte regresspflichtig. Nimmt der Geschädigte die nach Artikel 10a Absatz 1 oder Artikel 25a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. errichtete oder zugelassene Stelle seines Wohnsitzstaates in Anspruch, ist der Insolvenzfonds regresspflichtig oder – im Falle eines Geschädigten mit Wohnsitz im Inland – von vornherein selbst die leistungspflichtige Stelle.

Es erscheint aber nicht interessengerecht, dass es von diesen Zufälligkeiten abhängen soll, ob die Kosten letztlich durch das Deutsche Büro Grüne Karte oder aber durch den Insolvenzfonds zu tragen sind, zumal nach § 8 Absatz 1 PflVG und § 8 Absatz 2 PflVG n. F. beiden Einrichtungen unterschiedliche Finanzierungsstrukturen mit unterschiedlichen beitragspflichtigen Versicherungsunternehmen zugrunde liegen. Daher ist die Schaffung eines Regressanspruchs zwischen den beiden Stellen sachgerecht. Die finanzielle Letztverantwortung wird dabei dem Insolvenzfonds zugewiesen. Dies vollzieht die Wertungen der Artikel 10a Absatz 2 Satz 2 und 25a Absatz 2 Satz 2 der KH-Richtlinie n. F. nach: Es soll vermieden werden, dass im Falle der Insolvenz eines von deutschen Aufsichtsbehörden zugelassenen Versicherungsunternehmens letztlich andere Versicherungsunternehmen als solche, die ebenfalls von deutschen Aufsichtsbehörden zugelassen wurden, die resultierenden Kosten zu tragen haben.

#### Zu § 22 Absatz 2 PflVG n. F.

§ 22 Absatz 2 ordnet durch Verweis auf § 21 Absatz 3 PflVG n. F. einen Übergang der zuvor auf das Deutsche Büro Grüne Karte übergangenen Forderungen auf den Insolvenzfonds an.

#### **Zu Unterabschnitt 4**

Der neue Unterabschnitt 4 enthält nunmehr die organisatorischen Anforderungen betreffend Entschädigungsfonds, Entschädigungsstelle und Insolvenzfonds. Die Organisationsregelungen zum Entschädigungsfonds und zur Entschädigungsstelle sind bisher im PflVG – historisch bedingt – wenig systematisch ausgestaltet. Für den Entschädigungsfonds ist zudem auch die Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen heranzuziehen, aus der sich für den Entschädigungsfonds die Aufgabenwahrnehmung durch die Verkehrsofferhilfe und weitere Einzelheiten wie Aufsicht und Erfordernis der Satzungsgenehmigung durch das Bundesministerium der Justiz ergeben. Tatsächlich besteht aber allein im Hinblick auf das Schiedsverfahren nach den §§ 5 bis 9a dieser Verordnung eine Besonderheit für den Entschädigungsfonds. Die nunmehr erforderliche Regelung der Organisation des Insolvenzfonds gibt Anlass, die Organisation von Entschädigungsfonds, Entschädigungsstelle und Insolvenzfonds insgesamt neu zu regeln. Lediglich die Einzelheiten für das Schiedsverfahren für den Entschädigungsfonds werden weiterhin durch die Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen geregelt (vgl. Artikel 7).

#### **Zu § 23 PflVG n. F.**

Mit § 23 wird die Regelung zur Anstalt nach § 13 PflVG a. F. fortgeführt. Auch wenn diese Anstalt bisher keine Aufgaben wahrgenommen hat, soll sie weiterhin Bestand haben, um ihr als Rückfalllösung die Aufgaben der Auskunftsstelle, des Entschädigungsfonds, der Entschädigungsstelle oder des Insolvenzfonds zu übertragen, soweit eine Aufgabenwahrnehmung durch die Verkehrsofferhilfe nicht mehr gewährleistet sein sollte.

Die Regelung zur Leistungspflicht wird in § 23 Absatz 2 PflVG an die in Betracht kommenden Aufgaben – insbesondere auch im Hinblick auf den Insolvenzfonds – konkretisiert. Art und Umfang der Beitragspflichten entsprechen für Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer den in § 8 Absatz 1 und 2 PflVG n. F. geregelten Beitragspflichten. Für die nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 von der Versicherungspflicht befreiten Halter (öffentliche Gebietskörperschaften) entspricht die Regelung der bisherigen Regelung der Beitragspflicht in § 13 PflVG a. F. § 23

Absatz 2 Satz 2 PflVG n. F. enthält eine Verordnungsermächtigung zur Beitragspflicht, die § 13 Absatz 1 Satz 5 PflVG a. F. entspricht.

#### **Zu § 24 PflVG n. F.**

Mit § 24 PflVG n. F. wird der bereits bisher mit den Aufgaben des Entschädigungsfonds und der Entschädigungsstelle betraute Rechtsträger, der Verkehrsofferhilfe e. V., genannt.

§ 24 Absatz 1 PflVG n. F. stellt klar, welche Aufgaben dem Verein mit seiner Zustimmung bereits zugewiesen sind, nämlich diejenigen des Entschädigungsfonds, der Entschädigungsstelle und der Verhandlungsstelle (die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes durch gesondertes Gesetz erfolgen soll). Einer gesetzlichen Neuzuweisung dieser Aufgaben bedarf es nicht.

§ 24 Absatz 2 PflVG enthält n. F. die gesetzliche Neuzuweisung der Aufgaben des Insolvenzfonds an die Verkehrsofferhilfe: Der Verkehrsofferhilfe werden die Stellung des Insolvenzfonds und die Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse des Insolvenzfonds zugewiesen, sobald und soweit diese schriftlich gegenüber dem Bundesministerium der Justiz ihre Bereitschaft dazu erklärt hat. Die Verkehrsofferhilfe ist damit zugelassene Stelle im Sinne des Artikels 10a Absatz 1 und des Artikels 25a Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG. Das Bundesministerium der Justiz gibt die Erklärung und den Zeitpunkt, ab dem die betroffenen Aufgaben von der Verkehrsofferhilfe wahrgenommen werden, im Bundesanzeiger bekannt.

§ 24 Absatz 3 PflVG n. F. sieht vor, dass die Verkehrsofferhilfe sich zur Schadenregulierung anderer Personen oder Einrichtungen, insbesondere eines zur Übernahme der Regulierung bereiten Versicherungsunternehmens oder Schadenabwicklungsunternehmens, bedienen kann. Dies entspricht der Regelung in § 12 Absatz 3 Satz 3 PflVG a. F. für die Entschädigungsstelle, die nunmehr aus Gründen der Klarstellung ausdrücklich auch auf den Entschädigungsfonds und den Insolvenzfonds erstreckt werden soll.

§ 24 Absatz 4 PflVG n. F. bestimmt, dass die Verkehrsofferhilfe an deutlich sichtbarer Stelle auf ihrer Internetseite und einem Geschädigten auf dessen Verlangen in Textform die wesentlichen Informationen über die verschiedenen Wege der Beantragung von Schadensersatz auch dann bereitzustellen hat, sofern einzelne der in den Absätzen 1 und 2 genannten Aufgabenbereich durch Rechtsverordnung gemäß § 28 Absatz 1 einer anderen juristischen Person übertragen wurden. Dies setzt Artikel 26a Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F. um. Hiernach stellen die Mitgliedstaaten, die verschiedene Entschädigungsstellen gemäß Artikel 10 Absatz 1, Artikel 10a Absatz 1, Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 25a Absatz 1 einrichten oder zulassen, sicher, dass Geschädigte Zugang zu wesentlichen Informationen über die verschiedenen Wege der Beantragung von Schadensersatz haben. Mit den „einzelnen Aufgabenbereichen“ sind die Aufgabenbereiche des Entschädigungsfonds, der Entschädigungsstelle und des Insolvenzfonds gemeint. Nimmt die Verkehrsofferhilfe überhaupt keine übertragenen Aufgaben mehr wahr, entfällt auch ihre Informationspflicht nach dieser Vorschrift.

#### **Zu § 25 PflVG n. F.**

§ 25 Absatz 1 PflVG n. F. bestimmt, dass die Verkehrsofferhilfe, soweit sie die übertragenen Aufgaben und Befugnisse wahrnimmt, der Rechtsaufsicht des Bundesministeriums der Justiz untersteht. Dies entspricht der bisherigen Regelung für die Entschädigungsstelle in § 13a Absatz 1 Satz 3 PflVG a. F. und für den Entschädigungsfonds in § 3 Satz 1 der Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen, wonach sich die Aufsicht ausdrücklich nur auf die ordnungsgemäße, also nicht auf die zweckmäßige oder angemessene, Erfüllung der Aufgaben bezieht. Dasselbe soll auch für den Insolvenzfonds gelten.

§ 25 Absatz 2 PflVG n. F. regelt die Genehmigung der Satzung der Verkehrsofferhilfe: Die Satzung der Verkehrsofferhilfe sowie jede Änderung der Satzung bedarf der Genehmigung des Bundesministeriums der Justiz, die nunmehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen erteilt wird. Die Satzung und jede Änderung der Satzung sind vom Bundesministerium der Justiz im Bundesanzeiger bekanntzumachen. Dass die Satzung durch das Bundesministerium der Justiz zu genehmigen ist, entspricht für den Entschädigungsfonds dem nunmehr aufzuhebenden § 2 der Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen und der bisher in § 13a Absatz 1 Satz 3 PflVG a. F. geregelten Aufsicht für die Entschädigungsstelle. Die Regelung ist jedoch nicht spezifisch auf die Tätigkeit des Entschädigungsfonds ausgelegt, sondern Ausdruck der Aufsichtsbefugnisse des Bundesministeriums der Justiz. Die Regelung muss daher auch dann gelten, wenn die Verkehrsofferhilfe – aufgrund abweichender Regelung durch Rechtsverordnung nach § 28 Absatz 1 oder 2 PflVG

n. F. – die Aufgaben des Entschädigungsfonds nicht mehr wahrnimmt, wohl aber die Aufgaben der Entschädigungsstelle oder des Insolvenzfonds. Im Hinblick auf die Zuständigkeit der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht im Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Finanzen für die Aufsicht über Versicherungsunternehmen wird erstmals auch das Einvernehmen des Bundesministeriums der Finanzen für die Genehmigung der Satzung der Verkehrsofferhilfe vorgesehen.

Nach § 25 Absatz 3 PflVG n. F. hat die Verkehrsofferhilfe dem Bundesministerium der Justiz als Grundlage für die Genehmigung einer Änderung ihrer Satzung, die die Regelungen über die satzungsmäßigen Leistungen zur Finanzierung der Aufgaben von Entschädigungsfonds, Entschädigungsstelle und Insolvenzfonds betrifft, das Gutachten eines unabhängigen Wirtschaftsprüfers vorzulegen, das bestätigt, dass die in den zur Genehmigung vorgelegten Satzungsänderungen getroffenen Regelungen über die satzungsmäßigen Leistungen und deren Erhebung und den diesen Satzungsänderungen zugrunde gelegten Annahmen eine den Anforderungen an die Finanzierung nach § 27 entsprechende Finanzierung gewährleisten. Damit soll sichergestellt werden, dass die von der Verkehrsofferhilfe und den sie tragenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherern zur Genehmigung vorgelegte Ausgestaltung der satzungsmäßigen Leistungen auf wirtschaftlich tragfähigen Annahmen beruhen und damit den Anforderungen an die Finanzierung und die Verfügbarkeit ausreichender Mittel nach § 27 PflVG n. F., insbesondere auch hinsichtlich potentieller Entschädigungsleistungen für den Fall der Insolvenz eines in Deutschland zugelassenen Kfz-Haftpflichtversicherers, entsprechen (siehe Begründung zu § 27 PflVG n. F.). Gemeinsam mit dem Jahresbericht für das vorangegangene Kalenderjahr hat die Verkehrsofferhilfe dem Bundesministerium der Justiz zudem jährlich zum 30. Juni ein Gutachten eines Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vorzulegen, das bestätigt, dass die nach ihrer Satzung erhobenen satzungsmäßigen Leistungen den Anforderungen an die Finanzierung nach § 27 entsprechen. Das gilt insbesondere für die Absicherung der Deckung bereits entstandener sowie zukünftiger und potentieller Entschädigungsleistungen des Insolvenzfonds.

Für die Prüfung durch einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sind § 319 Absatz 2 bis 4, § 319b Absatz 1, § 320 Absatz 2 und § 323 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.

#### **Zu § 26 PflVG n. F.**

§ 26 PflVG n. F. führt die Verordnungsermächtigung des § 14 Nummer 3 PflVG a. F. für die Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen und die in den §§ 5 bis 9 dieser Verordnung getroffenen Regelungen zur Schiedsstelle für den Entschädigungsfonds fort. Um zukünftig auch eine andere Bezeichnung dieser Stelle, etwa als „Schlichtungsstelle“ zu ermöglichen, wird in der Verordnungsermächtigung des § 26 PflVG n. F. anstelle des Begriffs der Schiedsstelle nur noch der allgemeine Begriff der Stelle verwendet.

#### **Zu § 27 PflVG n. F.**

§ 27 PflVG n. F. regelt die Finanzierung der Verkehrsofferhilfe.

#### Zu § 27 Absatz 1 n. F.

§ 27 Absatz 1 PflVG n. F. bestimmt, dass die Verkehrsofferhilfe aufgrund ihrer Satzung über ausreichende Mittel verfügen muss: Die Verkehrsofferhilfe hat in ihrer Satzung Leistungen durch ihre Mitglieder und die weiteren nach § 8 Absatz 1 und 2 verpflichteten Unternehmen in Form von Beiträgen, Vorschüssen, Umlagen, Sonderbeiträgen und sonstigen Leistungen sowie ausreichende Sicherheitsleistungen für zukünftige Beiträge, Umlagen oder Sonderbeiträge vorzusehen, so dass die Verkehrsofferhilfe jederzeit über ausreichende liquide Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz und ihrer Satzung, insbesondere zur Deckung bereits entstandener sowie zukünftiger und potentieller Entschädigungsleistungen, sowie der dafür erforderlichen Verwaltungskosten verfügt. Dies setzt die für den Insolvenzfonds geltende Vorgabe aus Artikel 10a Absatz 2 Satz 1 und Artikel 25a Absatz 2 Satz 1 KH-Richtlinie n. F. um, nach der jeder Mitgliedstaat geeignete Maßnahmen trifft, um sicherzustellen, dass die für die Entschädigung im Insolvenzfall zuständige Stelle „über ausreichende Mittel verfügt, um Geschädigte gemäß den Regelungen des Absatzes 10 zu entschädigen, wenn in den in Absatz 1 Buchstabe a und b genannten Fällen Entschädigungszahlungen fällig werden“. Für die Tätigkeit des Entschädigungsfonds und der Entschädigungsstelle muss eine ausreichende Mittelausstattung ebenfalls bestehen.

Mitglieder und weitere zur Leistung von satzungsmäßigen Leistungen an die Verkehrsofferhilfe verpflichtete Unternehmen sind von den Versicherungsaufsichtsbehörden beaufsichtigte und insbesondere hinsichtlich ihrer Solvabilität aufsichtsrechtlichen Anforderungen unterliegende Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungsunternehmen.

Für die Aufgaben als Entschädigungsfonds und Entschädigungsstelle hat sich das bisherige Finanzierungskonzept der Verkehrsofferhilfe, das in ihrer Satzung niedergelegt ist und im Wesentlichen eine Umlage geleisteter Entschädigungszahlungen an die Mitglieder und die weiteren nach § 8 Absatz 1 PflVG a. F. zur Leistung satzungsmäßiger Leistungen verpflichteten Unternehmen vorsieht, als tragfähig erwiesen.

Das gilt auch für die bereits bisher von der Verkehrsofferhilfe getragenen Entschädigungsleistungen bei Inlandsunfällen, bei denen der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer des Fahrzeugs Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist. Seit Einführung der Insolvenzabsicherung auf freiwilliger nationaler Rechtsgrundlage waren von der Verkehrsofferhilfe lediglich in drei Fällen insolventer Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer, die in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zugelassen wurden, Entschädigungsleistungen zu erbringen. Die Zahl der Schadensfälle betrug dabei insgesamt weniger als 2.000 Fälle, das ursprüngliche Einstandsvolumen der Verkehrsofferhilfe insgesamt weniger als 3,2 Millionen Euro. Regress bei den Stellen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union kann die Verkehrsofferhilfe in Insolvenzfällen derzeit nur auf der Grundlage von Vereinbarungen zwischen diesen Stellen beanspruchen, jedoch nicht aufgrund unionsrechtlicher Vorgaben. Ein in Deutschland zugelassener Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer war bislang seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland nicht Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens.

Entsprechend der Vorgaben der KH-Richtlinie n. F. ist nunmehr derjenige mitgliedstaatliche Insolvenzfonds endgültig für sämtliche von den Insolvenzfonds aller Mitgliedstaaten geleisteten Entschädigungsleistungen einstandspflichtig, die Geschädigte erhalten haben, weil ein im Mitgliedstaat des betreffenden Insolvenzfonds zugelassener Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist. Für Entschädigungsleistungen an Geschädigte mit Wohnsitz in Deutschland aufgrund der Insolvenz eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers besteht aus Sicht der Verkehrsofferhilfe somit nur eine Verpflichtung zur Vorfinanzierung der Entschädigungsleistungen, für die am Ende der Insolvenzfonds im Mitgliedstaat der Zulassung dieses insolventen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers einstandspflichtig ist. Diese Zuweisung der finalen Einstandspflicht ist durch das nach der KH-Richtlinie zu schaffende unionsweite System des Regresses unter den Insolvenzfonds gewährleistet.

Lediglich für den Fall, dass die Verkehrsofferhilfe nach dem nunmehr geltenden, von der KH-Richtlinie n. F. gebotenen Insolvenzabsicherungssystem wegen der Insolvenz eines in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers für Entschädigungsleistungen an Geschädigte einzustehen hat, ist das bisher im Wesentlichen auf eine ex-post-Finanzierung gestützte Finanzierungskonzept auf etwaig erforderlichen Anpassungsbedarf zu überprüfen. Denn zur Finanzierung der für den Insolvenzfonds erforderlichen Mittel werden – wie von der KH-Richtlinie n. F. geboten – die in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer herangezogen. Auch wenn die Vorgabe eines Zielkapitals für den Insolvenzfonds angesichts der Unwahrscheinlichkeit der Insolvenz eines in Deutschland zugelassenen und beaufsichtigten Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers als nicht erforderlich angesehen wird, sind der Verkehrsofferhilfe mit den in § 27 PflVG n. F. genannten satzungsmäßigen Leistungen nunmehr auch Instrumente zur Absicherung potentieller und zukünftiger Entschädigungsleistungen an die Hand zu geben. Mit insolvenzfesten Sicherheitsleistungen zur Absicherung zukünftiger Beitrags-, Umlage- oder Vorschussleistungen kann sich die Verkehrsofferhilfe im Rahmen des durch Satzung festzulegenden Finanzierungskonzepts gegen den insolvenzbedingten Ausfall eines zu satzungsmäßigen Leistungen verpflichteten Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers, dessen Insolvenz zugleich die Einstandspflicht der Verkehrsofferhilfe auslöst, absichern.

Die Satzung ist nach § 25 PflVG n. F. vom Bundesministerium der Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen zu genehmigen (zu den Anforderungen an die Satzungs genehmigung zur Beitragsstruktur siehe Begründung zu § 25 Absatz 3 PflVG n. F.).

#### Zu § 27 Absatz 2 n. F.

§ 27 Absatz 2 PflVG n. F. regelt die Zweckbindung der Mittel: Die Mittel aus Leistungen der nach § 8 Absatz 1 verpflichteten Unternehmen dürfen gemäß § 27 Absatz 2 Satz 1 PflVG n. F. nur für die Erfüllung der Aufgaben des Entschädigungsfonds und der Entschädigungsstelle sowie die dafür erforderlichen Aufwendungen verwendet werden. Die Mittel der nach § 8 Absatz 2 verpflichteten Unternehmen dürfen gemäß § 27 Absatz 2 Satz 2 PflVG nur für die Erfüllung der Aufgaben des Insolvenzfonds sowie die dafür erforderlichen Aufwendungen verwendet werden. Das soll der richtlinienrechtlichen Finanzierungsstruktur gemäß Artikel 10a Absatz 2 Satz 2 und Arti-

kel 25a Absatz 2 Satz 2 der KH-Richtlinie n. F. gerecht werden. Insoweit wird auf die Begründung zu § 8 Absatz 2 PflVG verwiesen. Zu Verwaltungskosten, die für die Erfüllung mehrerer Aufgaben anfallen, enthält § 27 Absatz 2 Satz 3 PflVG n. F. eine Spezialregelung. Diese Verwaltungskosten können nach einem sachgerechten und nachvollziehbaren Schlüssel aufgeteilt werden. Hier besteht ein gewisser Ausgestaltungsspielraum der Verkehrsofferhilfe.

#### **Zu § 28 PflVG n. F.**

##### Zu § 28 Absatz 1 und 2 n. F.

§ 28 Absatz 1 und 2 PflVG n. F. regelt die Möglichkeit, die Aufgaben auch auf eine andere juristische Person zu übertragen: Das Bundesministerium der Justiz wird nach Absatz 1 ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Aufgaben und Befugnisse des Entschädigungsfonds, der Entschädigungsstelle, der Verhandlungsstelle oder des Insolvenzfonds der in § 23 genannten Anstalt zu übertragen, soweit die Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse des Entschädigungsfonds, der Entschädigungsstelle, der Verhandlungsstelle oder des Insolvenzfonds durch die Verkehrsofferhilfe nicht gewährleistet ist oder diese nicht mehr zur Wahrnehmung der Aufgaben bereit ist. Dies entspricht für die Entschädigungsstelle § 13a Absatz 1 Satz 4 PflVG a. F. und für den Entschädigungsfonds der gesetzestechnisch originären Aufgabenzuweisung an die Anstalt gemäß § 13 Absatz 1 Satz 1 PflVG a. F.

Weiter wird das Bundesministerium der Justiz für diesen Fall nach Absatz 2 ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und dem Bundesministerium der Finanzen durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Stellung des Entschädigungsfonds, die Stellung der Entschädigungsstelle, die Stellung der Verhandlungsstelle oder die Stellung des Insolvenzfonds einer anderen bestehenden juristischen Person des Privatrechts zuzuweisen, wenn diese bereit ist, die Aufgaben des Entschädigungsfonds, der Entschädigungsstelle oder des Insolvenzfonds zu übernehmen, und wenn sie hinreichende Gewähr für die Erfüllung der Ansprüche der Ersatzberechtigten bietet. Dies lehnt sich an die bisherige Regelung zum Entschädigungsfonds in § 13 Absatz 2 Satz 1 PflVG a. F. an.

##### Zu § 28 Absatz 3 n. F.

Soweit eine Übertragung nach § 28 Absatz 1 PflVG n. F. erfolgt, gelten gemäß § 28 Absatz 3 PflVG n. F. bestimmte für die Verkehrsofferhilfe geltenden Regelungen für die übertragenen Aufgaben entsprechend: § 24 Absatz 3 und 4 gilt für die Anstalt nach § 23 entsprechend, wenn und soweit ihr durch Rechtsverordnung nach § 28 Absatz 1 Aufgaben und Befugnisse zuwiesen werden. § 24 Absatz 3 und 4 und die §§ 25 bis 27 gelten für jede andere juristische Person entsprechend, wenn und soweit dieser juristischen Person durch Rechtsverordnung nach § 28 Absatz 2 Aufgaben und Befugnisse zugewiesen werden.

#### **Zu § 29 PflVG n. F.**

§ 29 PflVG n. F. regelt, wie bisher, die Steuerbefreiung: Der Entschädigungsfonds, die Entschädigungsstelle, die Verhandlungsstelle und der Insolvenzfonds sind von der Körperschaftsteuer, der Gewerbesteuer und der Vermögensteuer befreit. Dies entspricht für den Entschädigungsfonds der bisherigen Regelung in § 13 Absatz 4 PflVG a. F. und für die Entschädigungsstelle der bisherigen Regelung in § 13a Absatz 2 PflVG a. F.

#### **Zu Nummer 28**

Die Abschnittsbezeichnung wird sprachlich überarbeitet und um die Nennung der folgenden Strafvorschriften ergänzt.

#### **Zu Nummer 29**

##### **Zu § 30 PflVG n. F.**

Die Straftatbestände des § 6 PflVG a. F. werden in § 30 PflVG n. F. neu gefasst. Ziel ist es, den unzulässigen unversicherten Gebrauch des Fahrzeugs weiterhin unter Strafe zu stellen.

Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird nach Absatz 1 bestraft, wer vorsätzlich entgegen § 6 Absatz 1, 2 oder 3 ein Fahrzeug gebraucht oder entgegen § 6 Absatz 4 einen Gebrauch nach § 6 Absatz 1, 2 oder 3 gestattet (Absatz 1). Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen (Absatz 2).

Es handelt sich um eine Folgeänderung, die auf der Neuregelung zur Unzulässigkeit des Gebrauchs eines nicht versicherten Fahrzeugs in § 6 Absatz 1 bis 3 PflVG n. F. und des Verbots der entsprechenden Gestattung eines solchen unzulässigen Gebrauchs in § 6 Absatz 4 PflVG n. F. aufbaut. Da es für die Versicherungspflicht (§ 1 PflVG n. F.) und die Zulässigkeit des Gebrauchs des Fahrzeugs (§ 6 PflVG n. F.) künftig nicht mehr darauf ankommt, ob das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen und Plätzen gebraucht wird, soll es künftig konsequenterweise auch für die Strafbarkeit nicht mehr hierauf ankommen.

Nach dem Strafausschließungsgrund des Absatzes 3 ist die Tat nicht strafbar, wenn für diesen Gebrauch des Fahrzeugs, sofern es nur seinen regelmäßigen Standort und nicht seinen gewöhnlichen Standort im Inland hat, ein den Anforderungen des § 3 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes genügender Versicherungsschutz besteht oder die Schadenregulierung nach § 9 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes gewährleistet ist. Der Gebrauch eines Fahrzeugs soll in diesem Fall nicht strafbar sein, wenn für den Gebrauch des Fahrzeugs Versicherungsschutz, wenn auch nach dem AuslPflVG, besteht.

Absatz 4 führt die bisherige Regelung in § 6 Absatz 3 PflVG a. F. fort. Danach kann das Fahrzeug, wenn die Tat vorsätzlich begangen worden ist, eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört.

### **Zu Nummer 30**

§ 15 wird § 31 und wird mit einer Überschrift versehen.

### **Zu Nummer 31**

#### **Zu § 32 (Anwendungsbestimmung; Übergangsregelung)**

Die bisherige Übergangsvorschrift des § 16 PflVG a. F. wird als § 32 PflVG neu gefasst.

Der – mittlerweile aufgrund Zeitablaufs ohnehin weitgehend gegenstandslose – Regelungsgehalt des § 16 PflVG a. F. zu bestimmten Regeln bei vor dem 1. Mai 2013 entstandenen Entschädigungsansprüchen im Fall der Insolvenz des Versicherers entfällt nunmehr. Inhaltlich ergibt sich auch für diese Altansprüche jedoch keine Änderung, da gemäß § 32 Absatz 7 PflVG n. F. auf diese Ansprüche weiterhin das PflVG in seiner bis zum Tag des Inkrafttretens von Artikel 1 dieses Gesetzes geltenden Fassung anzuwenden ist und damit stets auch die Regelung des bisherigen § 16 PflVG a. F. maßgeblich bleibt.

### **Zu Absatz 1**

§ 32 Absatz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass das Pflichtversicherungsgesetz in seiner neuen Fassung nicht vor dem 23. Dezember 2023 anzuwenden ist, soweit in den nachfolgenden Absätzen nichts anderes geregelt ist. Da die Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes eng miteinander verzahnt sind und Auswirkungen auf die Gesetzesstruktur haben, kann ein gespaltenes Inkrafttreten der Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes nicht angeordnet werden. Im Sinne eines kohärenten Gesetzestextes müssen vielmehr gemäß Artikel 9 Absatz 1 alle Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes schon am Tag nach der Verkündung in Kraft treten, auch wenn nur einzelne Änderungen bereits ab diesem Tag anzuwenden sind. Im Grundsatz sollen die Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes dagegen erst mit dem Ablauf der Umsetzungsfrist der KH-Richtlinie n. F., also ab dem 23. Dezember 2023, anwendbar sein.

### **Zu Absatz 2**

§ 32 Absatz 2 Satz 1 PflVG n. F. sieht vor, dass § 8 Absatz 2 und § 21 Absatz 2 Satz 2 und 3 sowie der dritte Unterabschnitt des Dritten Abschnitts dieses Gesetzes ab dem Datum des Inkrafttretens anzuwenden sind. Diese Vorschriften enthalten organisatorische Regelungen betreffend den Insolvenzfonds, die bereits im Vorfeld von dessen Entschädigungspflichten Anwendung finden müssen. Der Insolvenzfonds soll insbesondere möglichst zeitnah zugelassen sein und alle erforderlichen Handlungen zur Vorbereitung seiner Entschädigungspflichten treffen können. Dies kann insbesondere auch die Finanzierung betreffen. Um hier zeitliche Verzögerungen auszuschließen, wird die korrespondierende Pflicht der Versicherungsunternehmen zur Beitragsleistung in § 8 Absatz 2 PflVG n. F. ebenfalls ab Inkrafttreten für anwendbar erklärt. Auch soll der Insolvenzfonds gemäß § 21 Absatz 2 Satz 2 PflVG n. F. bereits möglichst zeitnah beauftragt sein, Vereinbarungen nach Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 1 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 1 der KH-Richtlinie n. F. auszuhandeln und abzuschließen und

damit den bisher der Verhandlungsstelle zukommenden Aufgabenbereich zu übernehmen. Auch für die organisatorischen Regelungen betreffend den Entschädigungsfonds und die Entschädigungsstelle bedarf es keines späteren Anwendungsbeginns.

§ 32 Absatz 2 Satz 2 PflVG n. F. regelt, dass § 14a PflVG a. F. weiterhin anzuwenden ist bis zu dem Zeitpunkt, ab dem die Aufgaben und Befugnisse des Insolvenzfonds nach der Bekanntmachung gemäß § 24 Absatz 2 Satz 3 PflVG n. F. von der Verkehrsofferhilfe wahrgenommen werden oder durch eine Rechtsverordnung nach § 28 Absatz 1 Nummer 1 oder 2 PflVG n. F. erstmals einer anderen juristischen Person übertragen werden. § 14a PflVG a. F. betrifft die Aufgaben und Befugnisse der Verhandlungsstelle. Die Verhandlungsstelle soll ihre Aufgaben und Befugnisse weiterhin wahrnehmen, solange noch keine Stelle die (umfassenderen) Aufgaben und Befugnisse des Insolvenzfonds wahrnimmt.

### **Zu Absatz 3**

§ 32 Absatz 3 PflVG n. F. sieht klarstellend vor, das auf vor dem Tag der Anwendung nach Absatz 1 (das heißt, vor dem 23. Dezember 2023 oder vor dem Tag des Inkrafttretens, sofern dieser nach dem 23. Dezember 2023 liegen sollte) eingetretene Versicherungsfälle die bis zum Inkrafttreten geltenden Vorschriften weiterhin anzuwenden sind. Die Rechte und Pflichten aus bereits eingetretenen Versicherungsfällen sollen sich nicht nachträglich ändern.

### **Zu Absatz 4**

§ 32 Absatz 4 PflVG n. F. enthält eine Befugnis des Versicherers zur Anpassung seiner Allgemeinen Versicherungsbedingungen: Sind Vertragsbestimmungen, die auf den Allgemeinen Versicherungsbedingungen des Versicherers beruhen, aufgrund einer Änderung der Rechtsverordnung nach § 4 Absatz 1 PflVG n. F. unwirksam geworden, so kann der Versicherer durch Erklärung gegenüber dem Versicherten die unwirksamen Vertragsbestimmungen durch die neuen Bestimmungen in seinen Allgemeinen Versicherungsbedingungen ersetzen oder sie aufheben. Die Erklärung zur Ersetzung oder Aufhebung der Vertragsbestimmungen bedarf der Textform und ist nur wirksam, wenn sie eine Gegenüberstellung des bisherigen Vertragsinhalts und des neuen Vertragsinhalts enthält, in der die Änderungen so kenntlich gemacht sind, dass der Versicherungsnehmer sie einfach erfassen kann. Die Vertragsänderung wird einen Monat nach Zugang der Erklärung wirksam.

Da sich die Anforderungen an die zulässigen Ausschlüsse und Obliegenheiten im Bereich des Motorsports ändern, soll einem Versicherer, der derartige Motorsportrisiken im rechtlich zulässigen Umfang durch Vereinbarung entsprechender Ausschlüsse und Obliegenheiten bisher nicht übernommen hat, die Möglichkeit eröffnet werden, diese Klauseln zu ersetzen, um Motorsportrisiken auch weiterhin im rechtlich zulässigen Umfang nicht zu übernehmen.

Bis zur Ersetzung sieht Satz 4 für einen Versicherer, der von dem bisher zulässigen Ausschluss im Bereich Motorsport in seinen Vertragsbedingungen nach 4 Nummer 4 der KfzPflVV Gebrauch gemacht hat, vor, dass dieser sich bis zu einer Ersetzung dieser Vertragsbestimmung, längstens jedoch für bis zum 31. Dezember 2024 eingetretene Versicherungsfälle, für Ersatzansprüche aus dem Gebrauch des Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, auf einen Ausschluss der Haftung berufen kann, wenn das Fahrzeug in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen gebraucht wird und für diesen Gebrauch des Fahrzeugs Versicherungsschutz nach § 5d besteht, der diese Ersatzansprüche deckt. Diese Übergangsregelung findet ihre Rechtfertigung darin, dass Versicherer bis zur Ersetzung des den Motorsport betreffenden Haftungsausschlusses ihren Vertragsbestimmungen selbst dann für einen Motorsportgebrauch des Fahrzeugs haften müssten, wenn ein für diesen Gebrauch aus Opferschutzgründen richtlinienbedingt gebotener Versicherungsschutz aufgrund einer alternativen Versicherung nach § 5d PflVG n. F., den auch der neue nach der Rechtsverordnung nach § 4 Absatz 1 PflVG n. F. zulässige Haftungsausschluss voraussetzt, besteht. Durch die Begrenzung auf die Fälle, in denen ein alternativer Versicherungsschutz nach § 5d PflVG n. F. besteht, wird den Vorgaben der KH-Richtlinie n. F. entsprochen, die zu Vermeidung von Haftungslücken eine Ausnahme von der Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht für den Motorsportgebrauch nur für den Fall vorsieht, dass ein alternativer Versicherungsschutz besteht (Artikel 3 Absatz 2 KH-Richtlinie n. F.).



**Zu Absatz 5**

§ 32 Absatz 5 PflVG n. F. sieht eine Übergangsvorschrift für die Neuregelung zur Schadenverlaufsbescheinigung vor: § 5c PflVG n. F. und § 8b PflVG n. F. sind ab dem Tag der Anwendung des in Artikel 16 Absatz 6 der KH-Richtlinie n. F. genannten delegierten Rechtsakts der Europäischen Kommission anzuwenden, frühestens jedoch ab dem 23. April 2024. Bis zu diesem Zeitpunkt ist § 5 Absatz 7 in der bis zum Datum des Inkrafttretens geltenden Fassung des PflVG weiterhin anzuwenden. Dies dient der Umsetzung der entsprechenden Vorgaben aus Artikel 30 Absatz 5 der KH-Richtlinie n. F.

**Zu Absatz 6**

§ 32 Absatz 6 PflVG n. F. bestimmt, dass auf vor dem Tag der Anwendung nach Absatz 1 eingetretene Entschädigungspflichten des Entschädigungsfonds nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 dieses Gesetzes in der bis zum Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes geltenden Fassung und vor dem Tag der Anwendung nach Absatz 1 eingetretene Entschädigungspflichten der Entschädigungsstelle nach diesem Gesetz die bis zum Datum des Inkrafttretens geltenden Vorschriften weiterhin anzuwenden sind. Dadurch wird die Regelung zu bereits eingetretenen Versicherungsfällen gemäß § 32 Absatz 3 PflVG n. F. auf die insoweit vergleichbaren Fälle von eingetretenen Entschädigungspflichten des Entschädigungsfonds und der Entschädigungsstelle übertragen.

**Zu Absatz 7**

§ 32 Absatz 7 Satz 1 PflVG n. F. bestimmt den Anwendungsbeginn der Regeln über den Insolvenzfonds: Die §§ 17 bis 22 sind im Übrigen ab dem Tag der in Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 1 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG genannten Vereinbarungen oder ab dem Zeitpunkt der Anwendung der in Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 4 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 4 der Richtlinie 2009/103/EG genannten delegierten Rechtsakte der Europäischen Kommission anzuwenden, frühestens jedoch ab dem 23. Dezember 2023. Dies dient der Umsetzung der Artikel 30 Absatz 2 und 3 der KH-Richtlinie n. F. Es liegt danach nahe, dass die Regelungen über die Entschädigungspflicht durch den Insolvenzfonds anwendbar sind, wenn die Anspruchsvoraussetzungen erst an oder nach diesem Datum vollständig erfüllt sind, weil das Versicherungsunternehmen erst ab diesem Datum zum „Gegenstand eines Insolvenzverfahrens“ wird oder weil sich der Unfall erst ab diesem Datum ereignet. Da sich dies jedoch dem Richtlinienwortlaut nicht mit letzter Klarheit entnehmen lässt, lehnt sich der Gesetzestext bewusst eng an den Richtlinienwortlaut an, um Umsetzungsrisiken zu vermeiden.

Auf Ansprüche Geschädigter, die bereits vor diesem Zeitpunkt nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG a. F. entstanden sind, sind weiterhin die bis zum Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes geltenden Vorschriften anzuwenden (§ 32 Absatz 7 Satz 2 PflVG n. F.).

**Zu § 33 (Anpassung an Änderungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung; Verordnungsermächtigung)**

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung soll zukünftig geändert werden. Inhaltliche Änderungen der Definition der Arten von Kraftfahrzeugen und Anhängern und den Anforderungen an deren Zulassung oder deren Ausnahme von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren, die insbesondere eine inhaltliche Änderung und Anpassung der Tatbestände zur Befreiung von der Versicherungspflicht in § 2a Absatz 1 bis 3 PflVG n. F. und den darauf Bezug nehmenden Vorschriften erforderlich machen würden, sind nach derzeitigem Stand nicht zu erwarten.

Um die Verweise im Pflichtversicherungsgesetz an den neuen Regelungsstandort inhaltsgleicher Regelungen in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung anpassen zu können, wird durch § 33 PflVG n. F. eine Ermächtigung zu einer – insoweit gesetzesändernden – Verordnung, die vom Bundesministerium der Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu erlassen ist, geschaffen. Dies soll die Rechtsklarheit von Verweisen im PflVG für den Fall geänderter Regelungsstandorte der in Bezug genommenen Vorschriften in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung gewährleisten. Die Ermächtigung steht unter der Voraussetzung, dass die Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, auf die durch das PflVG verwiesen wird, durch inhaltsgleiche Vorschriften betreffend die Definition von Kraftfahrzeugen und Anhängern und deren Zulassung zur Inbetriebnahme öffentlichen Straßen ersetzt werden. Zu materieller Änderung des PflVG durch Anpassung von Verweisen auf materiell geänderte Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung ermächtigt § 33 PflVG n. F. nicht.

**Zu Nummer 32****Zu Buchstabe a**

Die Mindesthöhe der Versicherungssumme bei Sachschäden in Nummer 1 Buchstabe b der Anlage zu § 4 Absatz 2 PflVG wird von bisher 1 220 000 Euro auf 1 300 000 Euro je Schadensfall angehoben. Dies dient der Umsetzung von Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b der KH-Richtlinie n. F.

Nach § 10 der Verordnung über den Versicherungsschutz in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung finden Änderungen der Mindesthöhe der Versicherungssumme auf bestehende Versicherungsverhältnisse von dem Zeitpunkt an Anwendung, zu dem die Änderungen in Kraft treten.

**Zu Buchstabe b**

Es handelt sich um eine sprachliche Folgeanpassung ohne inhaltliche Änderung. Aus Gründen der Einheitlichkeit soll das Wort „verwendet“ in Nummer 2 Satz 2 der Anlage zu § 4 Absatz 2 PflVG durch das Wort „gebraucht“ ersetzt werden.

**Zu Artikel 2 (Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger)**

Das neue Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger soll das bisherige Gesetz desselben Namens ablösen. Dies dient der Rechtsklarheit in diesem Bereich. Wesentliche Änderungen ergeben sich daraus nicht. Die bisherigen Vorschriften finden daher in den neuen Regelungen jeweils eine Entsprechung.

Der bisherige § 7a AuslPflVG a. F. betreffend den so genannten erweiterten Versicherungsschutz ist bereits heute überholt und wird nicht fortgeführt. Bereits nach § 4 Absatz 1 AuslPflVG n. F. in Verbindung mit § 1 Absatz 1 Satz 1 KfzPflVV hat die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Versicherungsschutz in Europa sowie in den außereuropäischen Gebieten, die zum Geltungsbereich des Vertrages über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft gehören, in der Höhe zu gewähren, die in dem jeweiligen Land gesetzlich vorgeschrieben ist, mindestens jedoch in der in Deutschland vorgeschriebenen Höhe. Weitergehendes verlangt auch die bisher auf Grundlage des § 7a AuslPflVG a. F. erlassene Regelung in § 3 Absatz 1 der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger nicht.

**Zu § 1 (Begriffsbestimmungen)**

§ 1 AuslPflVG n. F. enthält die Begriffsbestimmungen, die denen in § 1a PflVG n. F. entsprechend. Ergänzend wird der Begriff „Grüne Karte“ durch einen Verweis auf Artikel 1 Nummer 5 der KH-Richtlinie definiert.

**Zu § 2 (Anwendungsbereich)**

§ 2 AuslPflVG n. F. regelt den Anwendungsbereich des Gesetzes: Es gilt für Fahrzeuge, die im Inland keinen gewöhnlichen Standort haben. Den Vorgaben der KH-Richtlinie folgend soll der Begriff des gewöhnlichen Standorts für die Bestimmung des Anwendungsbereichs des AuslPflVG maßgeblich sein, der sich grundsätzlich nach dem Kennzeichen des Fahrzeugs richtet.

Auf den zulassungsrechtlichen Begriff des regelmäßigen Standortes soll es nach den Vorgaben der KH-Richtlinie nicht mehr ankommen. Die Anwendbarkeit der Regelungen dieses Gesetzes, die insbesondere im Kontext der Leistungspflicht des Deutschen Büros Grüne Karte auch maßgeblich vom Gedanken des Opferschutzes geprägt sind, entfällt nicht deshalb, weil für das Fahrzeug ein regelmäßiger Standort im Inland im zulassungsrechtlichen Sinne begründet wurde. Nicht ausgeschlossen ist damit, dass ein Fahrzeug ausnahmsweise sowohl den Vorschriften des PflVG und des AuslPflVG unterfällt, weil es zwar (noch) ein ausländisches Kennzeichen trägt und somit seinen gewöhnlichen Standort im Ausland hat, aber nach dem Schwerpunkt der Ruhevorgänge bereits seinen regelmäßigen Standort in Deutschland begründet hat. Von einer Regelung der Anforderungen an die versicherungsrechtliche Zulässigkeit des Gebrauchs in diesem Spezialfall wird abgesehen, weil ein solcher Gebrauch bereits straßenverkehrsrechtlich unzulässig ist. Nach § 20 Absatz 1 bis 2 FZV darf ein in einem anderen Staat zugelassenes Fahrzeug insbesondere nur dann vorübergehend am Straßenverkehr im Inland teilnehmen, wenn für das Fahrzeug kein regelmäßiger Standort im Inland begründet ist. In versicherungsrechtlicher Hinsicht schließen die Regelungen der § 30 Absatz 3 PflVG n. F. und § 19 Absatz 2 PflVG n. F. jedenfalls die Strafbarkeit für den Fall aus, dass für das Fahrzeug nur Versicherungsschutz nach einem der beiden Gesetze besteht.

**Zu § 3 (Verbot des Gebrauchs nicht versicherter Fahrzeuge)**

§ 3 AusPflVG n. F. regelt das Verbot des Gebrauchs unversicherter Fahrzeuge und das Erfordernis des materiellen Versicherungsschutzes.

Hierbei wird künftig zwischen Fahrzeugen im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der KH-Richtlinie n. F. (§ 3 Absatz 1 AusPflVG n. F.) und sonstigen Fahrzeugen (§ 3 Absatz 2 AusPflVG n. F.) unterschieden. Für Fahrzeuge im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der KH-Richtlinie n. F. besteht ein weitgehend harmonisierter Rechtsrahmen. Insbesondere kann im Grundsatz davon ausgegangen werden, dass diese Fahrzeuge auch nach dem Recht anderer Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums versichert sein müssen. Bei sonstigen Fahrzeugen kann dies mangels unionsrechtlicher Harmonisierung nicht vorausgesetzt werden. § 3 Absatz 2 AusPflVG n. F. regelt auch den von der Interessenlage her weitgehend vergleichbaren Fall, dass das Fahrzeug im Staat des Europäischen Wirtschaftsraums, in dem es seinen gewöhnlichen Standort hat, von der Versicherungspflicht befreit ist.

**Zu Absatz 1**

§ 3 Absatz 1 AusPflVG n. F. sieht vor, dass Fahrzeuge im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG, die im Inland weder einen regelmäßigen noch einen gewöhnlichen Standort haben, im Inland nur gebraucht werden dürfen, wenn die durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Schäden durch eine der drei Varianten von Versicherungen gedeckt sind.

**Zu Nummer 1**

§ 3 Absatz 1 Nummer 1 AusPflVG n. F. regelt den Fall einer (deutschen) Grenzversicherung. Danach können die Schäden gedeckt sein durch eine Grenzversicherung nach § 5 Absatz 1.

**Zu Nummer 2**

Nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 AusPflVG n. F. können die Fahrzeuge auch durch eine von einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums vorgeschriebene Versicherung gedeckt sein. Dies betrifft zum einen die von einem anderen Mitgliedstaat vorgeschriebene Haftpflichtversicherung nach Artikel 3 Absatz 1 der KH-Richtlinie n. F., wenn das Fahrzeug dort seinen gewöhnlichen Standort hat (§ 3 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a AusPflVG n. F.). Zum anderen betrifft dies die nach Artikel 7 der Richtlinie 2009/103/EG von einem anderen Mitgliedstaat (bzw. Staat des Europäischen Wirtschaftsraums) vorgeschriebene Grenzversicherung, wenn das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort in einem Drittstaat hat (§ 3 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b AusPflVG n. F.). Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittstaats haben, dürfen von einem Mitgliedstaat nämlich nur dann zum Verkehr in seinem Gebiet zugelassen werden, wenn die möglicherweise durch die Teilnahme dieser Fahrzeuge am Verkehr verursachten Schäden im gesamten Gebiet der Union nach Maßgabe der einzelnen nationalen Rechtsvorschriften für die Fahrzeug-Haftpflichtversicherung gedeckt sind (Artikel 7 der KH-Richtlinie). Das impliziert, dass auch andere Mitgliedstaaten (bzw. Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums) diese Versicherung als ausreichenden Versicherungsschutz anerkennen müssen.

**Zu Nummer 3**

Nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 AusPflVG n. F. können die Schäden auch gedeckt sein durch eine sonstige ausländische Haftpflichtversicherung, wenn in allen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums auch eine Schadenregulierung durch die jeweiligen nationalen Versicherungsbüros gewährleistet ist.

**Zu Absatz 2**

§ 3 Absatz 2 AusPflVG n. F. regelt zum einen die Zulässigkeit des Gebrauchs eines sonstigen Fahrzeugs, d. h. eines Fahrzeugs im Sinne des deutschen Rechts, bei dem es sich nicht um Fahrzeuge im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der KH-Richtlinie n. F. handelt. Der Gebrauch im Inland ist nur zulässig, wenn die durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Schäden nach einer der drei folgenden Nummern gedeckt sind.

§ 3 Absatz 2 Nummer 1 AusPflVG n. F. regelt den Fall einer (deutschen) Grenzversicherung. Danach können die Schäden gedeckt sein durch eine Grenzversicherung nach § 5 Absatz 1.

§ 3 Absatz 2 Nummer 2 AusPflVG n. F. regelt den Fall, dass das Fahrzeug in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraums versichert ist. Dies ist ausreichend, wenn der Versicherungsvertrag auch die Schäden, die

sich im Inland ereignen, nach den hier jeweils geltenden Vorschriften über die Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge deckt.

Nach § 3 Absatz 2 Nummer 3 AuslPflVG n. F. ausreichend ist auch eine ausländische Haftpflichtversicherung, bei der für Schadensfälle im Inland auch eine Schadenregulierung durch das Deutsche Büro Grüne Karte gewährleistet ist. Das soll insbesondere den Gebrauch von Fahrzeugen aus Drittstaaten im Inland ermöglichen. Dass die Schadenregulierung auch in den anderen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums gewährleistet ist, wird nicht vorausgesetzt. Da künftig nicht vorgeschrieben ist, dass andere Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums diese Fahrzeuge überhaupt noch einer Versicherungspflicht unterwerfen müssen, wäre eine solche Anforderung durch den deutschen Gesetzgeber zu weitgehend.

Zum anderen regelt § 3 Absatz 2 AuslPflVG n. F. den zulässigen Gebrauch eines Fahrzeugs, das gemäß Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der KH-Richtlinie n. F. im Staat des Europäischen Wirtschaftsraums, in dem es seinen gewöhnlichen Standort hat, von der Versicherungspflicht befreit ist. Auch in diesen Fällen muss Versicherungsschutz nach § 3 Absatz 2 Nummer 1, 2 oder 3 bestehen. Denn die anderen Mitgliedstaaten können – wie Erwägungsgrund 11 Satz 1 der Richtlinie 2009/103/EG für Artikel 5 Absatz 2 dieser Richtlinie hervorhebt – „bei der Einreise in ihr Gebiet die Vorlage einer Grünen Karte oder einer Grenzversicherung verlangen, um sicherzustellen, dass die Opfer von Unfällen, die möglicherweise durch diese Fahrzeuge in ihrem Gebiet verursacht werden, Schadenersatz erhalten“. Davon soll Gebrauch gemacht werden.

### **Zu Absatz 3**

§ 3 Absatz 3 AuslPflVG n. F. sieht der Regelung des § 6 Absatz 3 PflVG n. F. entsprechende Regelungen für die Zulässigkeit des Gebrauchs ausländischer Fahrzeuge bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, sowie die Zulässigkeit der Gestattung eines solchen Gebrauchs vor. Auch Fahrzeuge, die im Inland weder einen regelmäßigen noch einen gewöhnlichen Standort haben, sollen unter denselben Bedingungen wie Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort im Inland an Motorsportveranstaltungen teilnehmen dürfen. Der Schutz der Verkehrsoffer muss danach durch eine in § 3 Absatz 3 Nummer 1 bis 3 AuslPflVG n. F. genannten Versicherungen gedeckt sein: So lässt § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 AuslPflVG n. F. eine Grenzversicherung nach § 5 Absatz 1 AuslPflVG genügen, wenn der Gebrauch des Fahrzeugs nicht im Versicherungsvertrag vereinbarte Obliegenheiten verletzt. Nach § 3 Absatz 3 Nummer 2 AuslPflVG n. F. kann der Versicherungsschutz zudem durch die § 3 Absatz 1 Nummer 2 oder Absatz 2 Nummer 2 AuslPflVG n. F. genannten Versicherungsarten gewährleistet sein. Alternativ setzt die Zulässigkeit dieses Gebrauchs des Fahrzeugs zumindest Versicherungsschutz für diesen Gebrauch nach Maßgabe des § 5d des Pflichtversicherungsgesetzes voraus. Das bedeutet, dass auch in den Fällen des § 3 Absatz 3 AuslPflVG n. F. eine nicht vom Halter, sondern eine vom Veranstalter oder einer anderen Partei abgeschlossenen Versicherung für den Gebrauch eines Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten ausreichend ist, wenn diese Versicherung den Anforderungen an die in § 5d PflVG n. F. geregelten Mindestanforderungen an den Versicherungsschutz genügt.

### **Zu Absatz 4**

§ 3 Absatz 4 AuslPflVG n. F. bestimmt, dass es verboten ist, einen nach den Absätzen 1 bis 3 unzulässigen Gebrauch zu gestatten. Dies entspricht für Fälle fehlenden Versicherungsschutzes dem § 1 Absatz 3 AuslPflVG a. F. Gewisse redaktionelle Unstimmigkeiten werden bereinigt: Soweit der bisherige Wortlaut von „anordnen oder zulassen“ spricht, wird dies nicht übernommen. Schon bisher war in der entsprechenden Strafvorschrift des § 9 Absatz 1 AuslPflVG a. F. – ebenso wie in § 6 Absatz 1 PflVG a. F. – nämlich die Strafbarkeit für das Gestatten des Gebrauchs angeordnet. Auch soweit der Wortlaut des § 1 Absatz 3 AuslPflVG a. F. das Verbot nur auf den Halter bezog, war dies nicht zu übernehmen, da schon bisher die Strafvorschrift des § 9 Absatz 1 AuslPflVG a. F. – ebenso wie § 6 Absatz 1 PflVG a. F. – keine solche Einschränkung des Normadressaten kannte.

### **Zu § 4 (Ausnahmen vom Verbot des Gebrauchs nicht versicherter Fahrzeuge)**

§ 4 AuslPflVG n. F. bestimmt, dass § 3 AuslPflVG n. F. keine Anwendung findet auf die folgenden vier Gruppen von Fahrzeugen:

§ 4 Nummer 1 AuslPflVG n. F. nennt ein Fahrzeug, das gemäß Artikel 5 Absatz 1 der KH-Richtlinie von der Versicherungspflicht befreit ist. Das sind Fälle, in denen der Mitgliedstaat bei bestimmten natürlichen und juris-

tischen Personen des öffentlichen oder des privaten Rechts von der Versicherungspflicht abweicht. Artikel 5 Absatz 1 der KH-Richtlinie lässt sich nicht entnehmen, dass andere Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums die Entscheidung zur Befreiung des Fahrzeugs in Frage stellen dürften. Insbesondere muss der von Artikel 3 der KH-Richtlinie abweichende Mitgliedstaat gemäß Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 der KH-Richtlinie zweckdienliche Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass „die Schäden, die diesen Personen gehörende Fahrzeuge in diesem oder in einem anderen Mitgliedstaat verursachen, ersetzt werden.“

§ 4 Nummer 2 AuslPflVG n. F. nennt Fahrzeuge der ausländischen Streitkräfte, die zum Aufenthalt im Geltungsbereich dieses Gesetzes befugt sind. Diese Ausnahme entspricht, soweit es um die Versicherungspflicht geht, dem bisherigen § 1 Absatz 5 AuslPflVG a. F.

§ 4 Nummer 3 AuslPflVG n. F. nennt Fahrzeuge, die durch Rechtsverordnung nach § 16 Absatz 2 Nummer 1 oder durch Ausnahmegenehmigung nach § 17 vom Verbot des Gebrauchs ausgenommen sind. Diese Vorschrift greift die Ausnahmetatbestände im bisherigen § 8 AuslPflVG a. F. auf.

§ 4 Nummer 4 AuslPflVG n. F. nennt Fahrzeuge, die ausschließlich in einem inländischen Gebiet im Sinne von § 6 Absatz 2 des Pflichtversicherungsgesetzes gebraucht werden.

### **Zu § 5 (Grenzversicherung)**

§ 5 AuslPflVG n. F. enthält die Regelungen zur Grenzversicherung. Eine Grenzversicherung im Sinne des AuslPflVG n. F. bezeichnet eine nach deutschem Recht abgeschlossene Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, die ein Fahrzeug versichern soll, das im Inland keinen gewöhnlichen Standort hat.

#### **Zu Absatz 1**

§ 5 Absatz 1 AuslPflVG n. F. bestimmt, dass eine nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 und § 3 Absatz 2 Nummer 2 AuslPflVG n. F. vorgeschriebene Grenzversicherung den für die Versicherung von Fahrzeugen mit gewöhnlichem oder regelmäßigem Standort im Inland geltenden Bestimmungen über Inhalt und Umfang des Versicherungsschutzes, einschließlich der Mindestversicherungssummen, entsprechen muss. Dies entspricht mit gewissen Anpassungen dem bisherigen § 4 AuslPflVG a. F. Soweit dort bisher von „gesetzlichen Bestimmungen“ die Rede war, wird diese Formulierung nicht übernommen, um klarzustellen, dass auch die Anforderungen der Verordnung über den Versicherungsschutz in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung einzuhalten sind. Eine inhaltliche Änderung ist hiermit nicht verbunden; die Vorschrift ist bereits bisher in diesem Sinne verstanden worden (vgl. Bundesgerichtshof, Urteil vom 03.03.2021 – IV ZR 312/19, Rn. 33).

#### **Zu Absatz 2**

§ 5 Absatz 2 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass auf eine Grenzversicherung auch § 3, § 3a, § 5 Absatz 1, Absatz 2 Satz 1 und Absatz 4 sowie § 5b Absatz 1 PflVG entsprechend anzuwenden sind. Dies übernimmt den im bisherigen § 6 Absatz 1 AuslPflVG a. F. enthaltenen Verweis auf § 3 PflVG und ergänzt ihn um weitere Vorschriften. Unnötige Abweichungen vom Pflichtversicherungsgesetz und Wiederholungen gegenüber dem Pflichtversicherungsgesetz sollen vermieden werden. § 3a PflVG wird sachgerecht einbezogen. Auch kann beispielsweise die bisher in § 3 AuslPflVG a. F. geregelte Pflicht der Versicherer zum Vertragsschluss durch den Verweis auf § 5 Absatz 2 und Absatz 4 PflVG ersetzt werden. Der im bisherigen § 6 Absatz 1 AuslPflVG a. F. enthaltene Verweis auf die §§ 115, 116, 117 Absatz 1, die §§ 119, 120 und 124 Absatz 1 und 2 des Versicherungsvertragsgesetzes kann dagegen entfallen, da die Versicherungspflicht nach dem AuslPflVG nunmehr unmittelbar in § 115 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 VVG aufgenommen wird.

### **Zu § 6 (Vermerk der Versicherungsdauer)**

Die Regelung sieht vor, dass der Versicherer bei einer Grenzversicherung die Dauer der Versicherung auf der Versicherungsbestätigung vermerken kann, wenn das Vertragsverhältnis nicht auf unbestimmte Zeit eingegangen ist. Sie ist vor allem klarstellend und vor dem Hintergrund der hieran gemäß § 7 AuslPflVG n. F. anknüpfenden Rechtsfolgen zu verstehen.

Die Neuregelung führt § 5 AuslPflVG a. F. fort, soll aber nunmehr klarer zwischen dem Recht des Versicherers, die Aushändigung der Versicherungsbestätigung von der Prämienzahlung abhängig zu machen, der vereinbarten Prämienzahlungsmodalität und der Zulässigkeit des Vermerks des Versicherungszeitraums auf der Versicherungsbestätigung unterscheiden. Nur noch der letzte Punkt wird in dieser Vorschrift geregelt. Dass der Versiche-

rer, die Aushändigung der Versicherungsbestätigung von der Zahlung der einmaligen oder ersten Prämien abhängig machen kann, ergibt sich künftig aus § 4 Absatz 2 AuslPflVG n. F. in Verbindung mit § 5b Absatz 1 Satz 2 PflVG n. F.

### **Zu § 7 (Fortbestehen der Leistungspflicht gegenüber Dritten)**

#### **Zu Absatz 1**

§ 7 Absatz 1 AuslPflVG n. F. entspricht inhaltlich § 6 Absatz 2 AuslPflVG a. F. Bei einer Grenzversicherung nach § 5 AuslPflVG n. F. kann danach ein Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, dem Anspruch des Dritten nur entgegengehalten werden, wenn er Umstand aus der Versicherungsbestätigung ersichtlich ist oder die Versicherungsbestätigung dem Versicherer zurückgegeben worden ist und zwischen dem in der Versicherungsbestätigung angegebenen Zeitpunkt der Beendigung des Versicherungsverhältnisses oder dem Zeitpunkt der Rückgabe der Versicherungsbescheinigung und dem Schadensereignis fünf Monate, im Fall einer Gesamtlauzeit des Versicherungsverhältnisses von weniger als zehn Tagen fünf Wochen verstrichen sind.

#### **Zu Absatz 2**

§ 7 Absatz 2 AuslPflVG n. F. stellt klar, dass § 117 Absatz 3 und 4 VVG in den Fällen des § 7 Absatz 1 AuslPflVG n. F. entsprechend anzuwenden ist. Absatz 1 betrifft der Sache nach eine Nachhaftung, die wertungsmäßig einer Nachhaftung in den Fällen des § 117 Absatz 2 VVG gleichsteht. Es ist daher sachgerecht, dass auch die Subsidiaritätsregeln des § 117 Absatz 3 und 4 VVG entsprechend anzuwenden sind.

### **Zu § 8 (Ausländische Versicherungen)**

§ 8 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass der Versicherer einer in § 3 Absatz 1 Nummer 2 und 3 und § 3 Absatz 2 Nummer 2 und 3 AuslPflVG n. F. genannten ausländischen Versicherung bei Schadensfällen im Inland, unbeschadet weitergehender Leistungspflichten, jedenfalls Leistungen in dem für eine Grenzversicherung bestimmten Mindestumfang zu gewähren hat.

Die Regelung soll der Klarstellung der Mindestanforderungen für den Fall, dass der Versicherungsvertrag während des Gebrauchs im Inland deutschem Recht unterliegt (vgl. etwa Bundesgerichtshof, Urteil vom 03.03.2021 – IV ZR 312/19, Rn. 31 ff.), da das Gesetz den ausländischen Versicherungsvertrag nunmehr klarer von der deutschen Grenzversicherung nach § 5 AuslPflVG n. F. abgrenzt.

Soweit gemäß Artikel 46d Absatz 2 EGBGB auf Pflichtversicherungsverträge das deutsche Recht anwendbar ist, weil gemäß § 3 AuslPflVG n. F. die Versicherungspflicht auf deutschem Recht beruht, wird hiermit der für Deutschland geltende Mindestumfang abgesichert. Der Begriff des Mindestumfangs ist dabei umfassend zu verstehen. Er bezeichnet nicht nur alle Vertragsinhalte, die für eine Grenzversicherung nach § 5 AuslPflVG n. F. vereinbart werden müssen, sondern auch die kraft Gesetzes geltenden Anforderungen, insbesondere auch zur Leistungspflicht gegenüber Dritten. Auch soweit deutsches Recht nicht anwendbar ist (vgl. etwa Bundesgerichtshof, Urteil vom 18.03.2020 – V ZR 62/19, Rn. 18), soll jedenfalls klargestellt werden, wie in ausländischen Gesetzes- und Vertragsbestimmungen enthaltene materiell-rechtliche Verweise auf das deutsche Recht zum erforderlichen Versicherungsumfang zu verstehen sind, wie sie in der KH-Richtlinie vorgesehen sind (vgl. Artikel 3 Absatz 4 Buchstabe a der KH-Richtlinie n. F.: „die im Gebiet der anderen Mitgliedstaaten gemäß den Rechtsvorschriften dieser Staaten verursachten Schäden“, Artikel 7 der KH-Richtlinie: „wenn die möglicherweise durch die Teilnahme dieser Fahrzeuge am Verkehr verursachten Schäden im gesamten Gebiet, in dem der EG-Vertrag gilt, nach Maßgabe der einzelnen nationalen Rechtsvorschriften für die Fahrzeug-Haftpflichtversicherung gedeckt sind“).

### **Zu § 9 (Gewährleistung der Schadenregulierung)**

#### **Zu Absatz 1**

§ 9 Absatz 1 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass eine Schadenregulierung durch die nationalen Versicherungsbüros aller Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums im Sinne des § 3 Absatz 1 Nummer 3 gewährleistet ist, wenn das nationale Versicherungsbüro jedes Staates des Europäischen Wirtschaftsraums durch Vereinbarung mit den jeweils anderen nationalen Versicherungsbüros die Regulierung von Schadensfällen, die sich im Gebiet seines Staates ereignen, nach den dort jeweils geltenden Vorschriften über die Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge

übernommen hat, und zwar entweder aufgrund einer Grünen Karte mit Gültigkeit für alle Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (Nummer 1) oder aufgrund des gewöhnlichen Standorts des Fahrzeugs im Gebiet eines bestimmten Staates (Nummer 2).

§ 9 Absatz 1 Nummer 1 AuslPflVG n. F., der an die Ausstellung einer Grünen Karte anknüpft, soll dabei die Regelung des bisherigen § 2 Absatz 1 Buchstabe b AuslPflVG a. F. klarer fassen („wenn neben ihm ein im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Geschäftsbetrieb befugter Versicherer oder ein Verband solcher Versicherer die Pflichten eines Haftpflichtversicherers nach den folgenden Vorschriften übernimmt“).

§ 9 Absatz 1 Nummer 2 AuslPflVG n. F. bildet die Regelung des bisherigen § 8a Absatz 1 AuslPflVG a. F. ab und stellt diese klar.

#### **Zu Absatz 2**

§ 9 Absatz 2 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass eine Schadenregulierung für Schadensfälle im Inland durch das Deutsche Büro Grüne Karte im Sinne des § 3 Absatz 2 Nummer 3 AuslPflVG n. F. gewährleistet ist, wenn das Deutsche Büro Grüne Karte durch Abkommen mit anderen nationalen Versicherungsbüros die Regulierung von Schadensfällen, die sich in Deutschland ereignen, nach den hier jeweils geltenden Vorschriften über die Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge übernommen hat aufgrund einer Grünen Karte mit Gültigkeit für die Bundesrepublik Deutschland oder aufgrund des gewöhnlichen Standorts des Fahrzeugs im Gebiet eines bestimmten Staates. Die Regelung entspricht – mit der Beschränkung auf das Deutsche Büro Grüne Karte – Absatz 1.

#### **Zu § 10 (Leistungspflicht des Deutschen Büros Grüne Karte)**

§ 10 regelt die Schadenregulierung durch das Deutsche Büro Grüne Karte. Die Regelung führt die bisher auch auf das Deutsche Büro Grüne Karte bezogene Regelung in § 6 AuslPflVG a. F. fort.

#### **Zu Absatz 1**

§ 10 Absatz 1 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass Dritte, die durch den Gebrauch eines Fahrzeugs im Inland geschädigt wurden, ihre Schadensersatzansprüche in gleicher Weise wie gegen einen Versicherer einer Grenzversicherung auch gegen das Deutsche Büro Grüne Karte geltend machen können, wenn die Voraussetzungen des § 8 vorliegen. § 9 Absatz 1 Satz 2 AuslPflVG n. F. ergänzt, dass die §§ 115, 116, 118, 119, 120, 123 Absatz 1 und Absatz 3 sowie § 124 Absatz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes Anwendung finden. Dies entspricht mit Anpassungen und Ergänzungen dem bisherigen Verweis in § 6 Absatz 1 AuslPflVG a. F., der bereits bisher im Grundsatz auf Ansprüche gegen das Deutsche Büro Grüne Karte anzuwenden war (vgl. Bundesgerichtshof, Urteil vom 01.07.2008 – VI ZR 188/07, Rn. 12).

Aus Klarstellungsgründen soll nicht auf § 117 VVG verwiesen werden. Die Schadenregulierung durch das Deutsche Büro Grüne Karte erfolgt vor dem Hintergrund einer Garantiezusage zwischen den nationalen Versicherungsbüros, an die die gesetzliche Regelung anknüpft. Geschädigte sollen daher stets eine Schadenregulierung erhalten, die hinter dem Schutz einer Grenzversicherung nicht zurückbleibt. Die Anwendung der in § 117 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 VVG angeordneten Subsidiaritätsregeln würde diesem Garantiedanken widersprechen. Anderes gilt nur dann, wenn das Deutsche Büro Grüne Karte selbst allein aufgrund einer Nachhaftung leistungspflichtig ist (§ 11 Absatz 3 AuslPflVG n. F.).

Ebenfalls erfolgt kein Verweis auf § 124 Absatz 2 VVG. Die dortige Regelung zur Rechtskrafterstreckung zu Lasten des Versicherungsnehmers für den Fall, dass der Anspruch des Dritten gegenüber dem Versicherer durch rechtskräftiges Urteil, Anerkenntnis oder Vergleich festgestellt worden ist, ist von der Erwägung geprägt, dass der Versicherer gegenüber dem Versicherungsnehmer eine Pflicht zur Abwehr unbegründeter Ansprüche hat und erfüllt (vgl. § 124 Absatz 2, 2. Halbsatz VVG). Dieser Gedanke ist auf die Garantie der Schadenregulierung durch das Deutsche Büro Grüne Karte von vornherein nicht übertragbar.

#### **Zu Absatz 2**

§ 10 Absatz 2 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass das Deutsche Büro Grüne Karte dem Dritten gegenüber in dem für eine Grenzversicherung bestimmten Mindestumfang nach § 5 AuslPflVG n. F. zur Leistung verpflichtet ist, unabhängig davon, ob ein Versicherungsverhältnis besteht und ob der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung dem Versicherungsnehmer gegenüber ganz oder teilweise frei ist. Die Vorschrift soll die Garantiefunktion des Systems der nationalen Versicherungsbüros gegenüber Dritten klarstellen.

**Zu Absatz 3**

§ 10 Absatz 3 Satz 1 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass das Deutsche Büro Grüne Karte im Verhältnis zum Versicherungsnehmer und zu den versicherten Personen in derselben Weise zur Leistung verpflichtet, in der es auch der Versicherer des Fahrzeugs ist. Das Deutsche Büro Grüne Karte soll im Verhältnis zum Versicherungsnehmer und zu versicherten Personen nicht besser oder schlechter stehen, als wenn der Versicherer des Fahrzeugs den Schaden regulieren würde.

§ 10 Absatz 3 Satz 2 AuslPflVG n. F. bestimmt, dass dann, wenn kein Versicherungsverhältnis besteht, derjenige, für dessen Haftpflicht das Deutsche Büro Grüne Karte einsteht, diesem gegenüber allein zur Leistung verpflichtet ist. Es handelt sich um eine Klarstellung für den Fall, dass überhaupt kein Versicherungsverhältnis besteht und Satz 1 daher keine Anwendung finden kann.

**Zu Absatz 4**

§ 10 Absatz 4 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass das Deutsche Büro Grüne Karte sich zur Schadenregulierung anderer Personen oder Einrichtungen, insbesondere eines zur Übernahme der Regulierung bereiten Versicherungsunternehmens oder Schadenabwicklungsunternehmens, bedienen kann. Dies lehnt sich eng an die entsprechende Regelung zur Entschädigungsstelle in § 12a Absatz 3 Satz 3 PflVG a. F. (jetzt insgesamt für die Verkehrshilfe: § 24 Absatz 3 PflVG n. F.) an.

**Zu Absatz 5**

§ 10 Absatz 5 AuslPflVG n. F. sieht in Umsetzung des Artikels 6 der KH-Richtlinie die Pflichten für das Deutsche Büro Grüne Karte vor.

**Zu § 11 (Fortbestehen der Leistungspflicht des Deutschen Büros Grüne Karte)****Zu Absatz 1**

§ 11 Absatz 1 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass das Deutsche Büro Grüne Karte einem Dritten einen Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung der nach § 8 Absatz 1 Nummer 1 und § 8 Absatz 2 Nummer 1 aufgrund einer Grünen Karte übernommenen Verpflichtung zur Schadenregulierung zur Folge hat, nur in entsprechender Anwendung des § 7 Absatz 1 AuslPflVG n. F. entgegenhalten kann. Dies entspricht inhaltlich für diese Fälle dem bisherigen § 6 Absatz 2 AuslPflVG a. F.

**Zu Absatz 2**

§ 11 Absatz 2 AuslPflVG n. F. entspricht inhaltlich dem bisherigen § 8a Absatz 2 AuslPflVG a. F.

**Zu Absatz 3**

§ 11 Absatz 3 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass § 117 Absatz 3 und 4 VVG in den Fällen der Absätze 1 und 2 entsprechend anzuwenden ist. Die dort geregelten Fälle betreffen der Sache nach eine Nachhaftung, die wertungsmäßig der Nachhaftung in den Fällen des § 117 Absatz 2 VVG gleichsteht.

**Zu § 12 (Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises)****Zu Absatz 1**

§ 12 Absatz 1 Satz 1 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass der Fahrer bei Gebrauch des Fahrzeugs im Inland einen Nachweis über den hierbei nach § 3 Absatz 1 oder Absatz 2 erforderlichen Versicherungsschutz (Versicherungsnachweis) mitzuführen hat. Dies entspricht in der Sache dem bisherigen § 1 Absatz 2 Satz 1 AuslPflVG a. F. Das Gesetz verwendet nunmehr den Begriff des Versicherungsnachweises als Oberbegriff, der in § 13 näher konkretisiert wird.

§ 12 Absatz 1 Satz 2 AuslPflVG n. F. bestimmt, dass der Versicherungsnachweis auf Verlangen den zuständigen Beamten zur Prüfung auszuhändigen ist. Dies entspricht dem bisherigen § 1 Absatz 2 Satz 2 AuslPflVG a. F.

**Zu Absatz 2**

§ 12 Absatz 2 AuslPflVG n. F. sieht vor, dass Absatz 1 keine Anwendung auf die Fahrer von Fahrzeugen findet, wenn und soweit diese von der Pflicht zum Mitführen und zur Aushändigung eines Versicherungsnachweises durch eine Rechtsverordnung nach § 15 Absatz 1 oder Absatz 2, durch eine Rechtsverordnung nach



§ 16 Absatz 2 Nummer 2 oder durch eine Ausnahmegenehmigung nach § 17 ausgenommen sind. Die Vorschrift hat klarstellenden Charakter und soll die Ausnahmen an geeigneter Stelle auflisten.

### **Zu Absatz 3**

§ 12 Absatz 3 AusPflVG n. F. regelt das Verbot für den Halter, den Gebrauch des Fahrzeugs im Inland zu gestatten, wenn der Fahrer des Fahrzeugs den nach Maßgabe des § 12 Absatz 1 vorgeschriebenen Versicherungsnachweis nicht mitführt. Dies entspricht für diesen Fall dem bisherigen § 1 Absatz 3 AusPflVG a. F. Der Wortlaut stellt aus Gründen der Einheitlichkeit auch hier nunmehr auf die Gestattung ab.

### **Zu § 13 (Anforderungen an den Versicherungsnachweis)**

§ 13 AusPflVG n. F. regelt die Anforderungen an den Versicherungsnachweis, soweit nicht durch Rechtsverordnung nach § 16 Absatz 1 Nummer 1 etwas anderes bestimmt ist. Danach ist der Versicherungsnachweis im Fall einer Grenzversicherung nach § 5 die Versicherungsbestätigung (Nummer 1), im Fall einer Versicherung des Staates, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, eine Grüne Karte (Nummer 2), und im Fall einer sonstigen Versicherung eines Staates des Europäischen Wirtschaftsraums ein der Versicherungsbestätigung vergleichbarer Nachweis (Nummer 3). Inhaltlich entspricht dies der bisherigen Regelung des § 4 Satz 1 der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger.

### **Zu § 14 (Fehlender Versicherungsnachweis)**

#### **Zu Absatz 1**

§ 14 Absatz 1 AusPflVG n. F. regelt die Zurückweisung des Fahrzeugs bei fehlendem Versicherungsnachweis.

#### **Zu Nummer 1**

Nummer 1 sieht vor, dass dann, wenn der Fahrer des Fahrzeugs den Versicherungsnachweis entgegen § 12 Absatz 1 Satz 1 nicht mitführt oder entgegen § 12 Absatz 1 Satz 2 nicht aushändigt, das Fahrzeug bei der Einreise aus dem Gebiet eines Staates des Europäischen Wirtschaftsraums von Grenzzollstellen zurückgewiesen werden kann. Dies entspricht mit redaktionellen Anpassungen dem § 1 Absatz 4 Satz 1 AusPflVG a. F. und § 7 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger a. F. Die bisherige Differenzierung danach, ob lediglich der Nachweis des sog. erweiterten Versicherungsschutzes fehlt, ist überholt und wird nicht fortgeführt.

#### **Zu Nummer 2**

Nummer 2 sieht vor, dass dann, wenn der Fahrer des Fahrzeugs den Versicherungsnachweis entgegen § 12 Absatz 1 Satz 1 nicht mitführt oder entgegen § 12 Absatz 1 Satz 2 nicht vorzeigt, das Fahrzeug bei der Einreise aus dem Gebiet eines Drittstaates von den Grenzzollstellen zurückgewiesen werden kann. Dies entspricht mit redaktionellen Anpassungen § 7 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger a. F. sowie § 7 Absatz 2 der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger a. F. in Verbindung mit § 1 Absatz 4 Satz 1 AusPflVG.

#### **Zu Absatz 2**

§ 14 Absatz 2 AusPflVG n. F. sieht vor, dass dann, wenn sich das Fehlen eines nach Maßgabe des § 11 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 mitzuführenden Versicherungsnachweises während des Gebrauchs des Fahrzeugs im Inland herausstellt, das Fahrzeug sichergestellt werden kann, bis der Versicherungsnachweis vorgelegt wird. Dies entspricht § 1 Absatz 4 Satz 2 AusPflVG a. F. und § 7 Absatz 1 Satz 3 der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger a. F.

### **Zu § 15 (Ausnahmen vom Erfordernis zum Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises; Verordnungsermächtigung)**

#### **Zu Absatz 1**

§ 15 Absatz 1 AusPflVG n. F. führt § 8a Absatz 1 AusPflVG a. F. für Fahrzeuge im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG fort. Dabei wird in sprachlicher Hinsicht präzisiert, dass es sich um Ausnahmen von der Pflicht des Fahrers zum Mitführen und Aushändigen des Versicherungsnachweises handelt.

Die bisherige Voraussetzung, dass ein im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Geschäftsbetrieb befugter Versicherer oder ein Verband solcher Versicherer für die Fahrzeuge, die bei der Einreise das vorgeschriebene Kennzeichen eines bestimmten ausländischen Gebiets führen, die Pflichten eines Haftpflichtversicherers nach den Vorschriften dieses Gesetzes übernommen hat, konnte schon bisher nur aufgrund entsprechender Entscheidungen der Europäischen Kommission unionsrechtskonform ausgeübt werden. Dies soll nunmehr ausdrücklich im Wortlaut verankert werden.

#### **Zu Absatz 2**

§ 15 Absatz 2 AuslPflVG n. F. führt § 8a Absatz 1 AuslPflVG a. F. für andere Fahrzeuge als solche im Sinne des Artikels 1 Nummer 1 der Richtlinie 2009/103/EG fort. Auch diese Regelung soll dabei auf Tatbestands- und Rechtsfolgenseite präzisiert werden.

Die bisherige Voraussetzung, dass ein im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Geschäftsbetrieb befugter Versicherer oder ein Verband solcher Versicherer für die Fahrzeuge, die bei der Einreise das vorgeschriebene Kennzeichen eines bestimmten ausländischen Gebiets führen, die Pflichten eines Haftpflichtversicherers nach den Vorschriften dieses Gesetzes übernommen hat, soll zwar in der Sache beibehalten werden. Die Vorschrift soll jedoch klarer gefasst werden. Insbesondere soll das bisher als „Verband solcher Versicherer“ bezeichnete Deutsche Büro Grüne Karte nunmehr ausdrücklich genannt werden.

#### **Zu § 16 (Verordnungsermächtigungen)**

In § 16 AuslPflVG n. F. werden weiterhin als erforderlich angesehene Ermächtigungen nach § 7 Buchstabe a und § 8 Absatz 2 AuslPflVG a. F. fortgeführt.

Von der Verordnungsermächtigung des § 7 Buchstabe b AuslPflVG a. F., nach der das Bundesministerium der Finanzen ohne Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über die Maßnahmen der Versicherer zur Gewährleistung der Möglichkeit, Versicherungsverträge nach dem AuslPflVG a. F. zu schließen, erlassen kann, wurde bisher kein Gebrauch gemacht. Auch von der Ermächtigung des § 7 Buchstabe c AuslPflVG a. F., wonach das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen kann, wurde nie Gebrauch gemacht. Beide Ermächtigungen erscheinen nicht mehr erforderlich und werden im AuslPflVG n. F. daher nicht fortgeführt.

#### **Zu Absatz 1**

§ 16 Absatz 1 AuslPflVG n. F. entspricht dem bisherigen § 7 Buchstabe a des AuslPflVG a. F.

#### **Zu Absatz 2**

§ 16 Absatz 2 AuslPflVG n. F. entspricht dem bisherigen § 8 Absatz 2 AuslPflVG a. F.

#### **Zu § 17 (Ausnahmegenehmigungen)**

§ 17 AuslPflVG n. F. entspricht dem bisherigen § 8 Absatz 1 AuslPflVG.

#### **Zu § 18 (Strafvorschriften)**

§ 18 AuslPflVG n. F. führt § 9 AuslPflVG a. F. fort und enthält die Strafvorschriften: Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer entgegen § 3 Absatz 1, Absatz 2 oder Absatz 3 ein Fahrzeug gebraucht oder entgegen § 3 Absatz 4 einen dort genannten Gebrauch gestattet, entgegen § 4 Absatz 2 Satz 1 ein Fahrzeug gebraucht oder entgegen § 4 Absatz 2 Satz 2 einen Gebrauch gestattet. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe wie bisher bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen.

§ 18 Absatz 3 AuslPflVG n. F. enthält einen Strafausschließungsgrund: Die Tat ist nicht strafbar, wenn für den Gebrauch des Fahrzeugs eine Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes besteht oder die Schadenregulierung nach § 9 gewährleistet ist. Hintergrund der Regelung ist, dass der Gebrauch des Fahrzeugs nicht strafbar sein soll, wenn der Versicherungsschutz für diesen Gebrauch des Fahrzeugs jedenfalls den Anforderungen entweder des PflVG und des AuslPflVG entspricht und der verbleibende Unrechtsgehalt damit derart herabgesetzt ist, dass er eine Strafbarkeit nicht mehr gebietet.

Ist die Tat vorsätzlich begangen worden, so kann das Fahrzeug nach § 18 Absatz 4 AuslPflVG n. F. eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. Dies entspricht dem bisher geltenden Recht.

#### **Zu § 19 (Bußgeldvorschriften)**

§ 19 Absatz 1 AuslPflVG n. F. entspricht dem § 9a Absatz 1 Nummer 1, Absatz 2 und Absatz 3 AuslPflVG a. F. Aus Gründen der sprachlichen Einheitlichkeit soll es nun auch hier darauf ankommen, ob der Halter einen entsprechenden Verstoß des Fahrers „gestattet“ (bisher uneinheitlich in § 9a Absatz 1 Nummer 1 AuslPflVG a. F.: „duldet“, in § 1 Absatz 3 AuslPflVG a. F. „nicht anordnen oder zulassen“ und in § 9 Absatz 1 AuslPflVG a. F.: „gestattet“).

§ 19 Absatz 2 AuslPflVG n. F. bestimmt, dass die Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße geahndet werden kann.

#### **Zu § 20 (Übergangsregelung)**

§ 20 AuslPflVG n. F. enthält Übergangsvorschriften, die denen des § 32 Absatz 3 und 4 PflVG n. F. entsprechen. Auf die dortige Begründung wird verwiesen.

### **Zu Artikel 3 (Änderung des Versicherungsaufsichtsgesetzes)**

#### **Zu Nummer 1**

##### **Zu Buchstabe a**

In § 57 Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 des Versicherungsaufsichtsgesetzes (VAG) wird der zweite Halbsatz gestrichen. Die hier bisher enthaltene Regelung für den Fall, dass ein Fahrzeug von einem Mitglied- oder Vertragsstaat in einen anderen überführt wird, muss aufgrund der Richtlinienvorgaben nunmehr komplexer ausgestaltet werden. Dies rechtfertigt die Regelung dieser Fallgruppe in einem eigenen Absatz in § 57 Absatz 4 VAG n. F.

##### **Zu Buchstabe b**

Die Einfügung des § 57 Absatz 4 Versicherungsaufsichtsgesetzes dient der Umsetzung von Artikel 15 Absatz 1 Unterabsatz 1 der KH-Richtlinie n. F.

#### **Zu Nummer 2**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Änderung des § 57 VAG.

#### **Zu Nummer 3**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Änderung des § 3a PflVG.

### **Zu Artikel 4 (Änderung des Versicherungsvertragsgesetzes)**

#### **Zu Nummer 1**

§ 78 Absatz 3 Satz 2 VVG n. F. regelt eine besondere Informationspflicht des Versicherers des Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers eines Anhängers und dient der Umsetzung von Artikel 15a Absatz 2 der KH-Richtlinie n. F.: Wird ein Unfall durch ein Gespann verursacht und ist der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer des Anhängers nicht verpflichtet, dem Dritten vollständigen Schadensersatz zu leisten, so unterrichtet dieser Versicherer den Dritten auf dessen Verlangen unverzüglich über die Identität des Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers des Zugfahrzeugs oder, wenn er den Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer des Zugfahrzeugs nicht ermitteln kann, über den Entschädigungsmechanismus nach Artikel 10 der KH-Richtlinie. Zwar ist der Versicherer des Anhängers nach deutschem Recht in aller Regel verpflichtet, dem Geschädigten vollständigen Schadensersatz zu leisten, sodass der Umsetzung dieser Informationspflicht kaum praktische Bedeutung zukommen wird. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die Informationspflicht nach den Richtlinienvorgaben beispielsweise auch Fälle betrifft, in denen der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer des Anhängers nicht vollständigen Schadensersatz leistet, weil der Schaden die vereinbarte Versicherungssumme übersteigt. In diesem Fall kann es für den Geschädigten hilfreich sein, auch Kenntnis über den Versicherer des Zugfahrzeugs zu erlangen, um ggf. gegen diesen Versicherer weitere Schadensersatzansprüche geltend machen zu können. Der Entschädigungsmechanismus nach Artikel 10 der KH-Richtlinie bezeichnet bei Inlandsunfällen die Regeln über den Entschädigungsfonds nach §§ 10 ff.

PfIVG n. F., bei Auslandsunfällen die jeweilige Stelle im Staat des Europäischen Wirtschaftsraums, in dem sich der Unfall ereignet hat.

### **Zu Nummer 2**

Die Versicherungspflicht nach dem AuslPflVG soll künftig ausdrücklich neben derjenigen aus dem PflVG in § 115 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 VVG genannt werden. Anstelle der bisherigen Verweisungstechnik in § 6 Absatz 1 AuslPflVG a. F. auf das VVG, teils mit gewissen Abweichungen von Versicherungen nach dem Pflichtversicherungsgesetz sollen künftig die §§ 115 ff. VVG auch unmittelbar auf die Grenzversicherung nach dem AuslPflVG Anwendung finden, um Abweichungen möglichst zu vermeiden, da den Kfz-Haftpflichtversicherungen nach beiden Gesetzen im Wesentlichen dieselben Wertungen zugrunde liegen,

Der in der Sache zwischen beiden Versicherungen bestehende und bisher in § 6 Absatz 1 AuslPflVG a. F. ange deutete Unterschied, dass § 117 Absatz 2 VVG auf Grenzversicherungen keine Anwendung finden kann, weil es keine zuständige Stelle im Sinne dieses Absatzes gibt, bedarf dabei keiner besonderen Regelung. Denn § 117 Absatz 2 Satz 5 VVG regelt bereits, dass die vorstehenden Vorschriften dieses Absatzes nicht gelten, wenn eine zur Entgegennahme der Anzeige nach Satz 1 zuständige Stelle nicht bestimmt ist.

### **Zu Artikel 5 (Änderung der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung)**

#### **Zu Nummer 1**

Es handelt sich um eine deklaratorische Folgeänderung aufgrund der Aufhebung des überholten „erweiterten Versicherungsschutzes“ in § 7a AuslPflVG a.F und des § 3 Absatz 1 der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger a.F

Nach dem Wortlaut des § 1 Satz 1 KfzPflVVG a. F. hatte die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Versicherungsschutz in Europa sowie in den außereuropäischen Gebieten, die zum Geltungsbereich des Vertrages über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft gehören, in der Höhe zu gewähren, die in dem jeweiligen Land gesetzlich vorgeschrieben ist, mindestens jedoch in der in Deutschland vorgeschriebenen Höhe zu gewähren hat. Schon bisher ist diese Vorschrift so zu verstehen gewesen, dass hiermit die gesetzlichen Anforderungen des jeweiligen Staates und der in Deutschland geltende Mindestumfang gemeint sind (etwa Klimke, in: Prölss/Martin, Versicherungsvertragsgesetz, 31. Auflage 2021, § 1 KfzPflVV Rn. 3). Die Aufhebung des § 3 Absatz 1 der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger a. F., der den Versicherungsumfang sprachlich präziser fasste („nach den dort jeweils geltenden Vorschriften über die Pflichtversicherung“) und aktueller „von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ sprach, gibt Anlass dazu, diese Klarstellungen auch in § 1 Satz 1 KfzPflVV n. F. zu übernehmen. Versicherungsbedingungen, die sich am bisherigen Verordnungswortlaut orientieren, werden nicht dadurch unklar, dass der Verordnungswortlaut nunmehr ohne inhaltliche Änderung präzisiert wird.

#### **Zu Nummer 2**

##### **Zu Buchstabe a**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung aufgrund der Einfügung des neuen § 2 Absatz 2 Nummer 7 KfzPflVV.

##### **Zu Buchstabe b**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung, da die zu versichernden Personen nun in § 4 Absatz 3 PflVG geregelt werden.

#### **Zu Nummer 3**

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu den geänderten richtlinienbedingten Vorgaben des Pflichtversicherungsgesetzes für den Gebrauch eines Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen (§§ 1, 2a Absatz 4, § 6 Absatz 3 PflVG n. F.), nach denen die Kfz-Haftpflichtversicherung auch den Motorsportgebrauch eines Fahrzeugs abdeckt, sofern kein alternativer Versicherungsschutz gewährleistet ist.

Nach § 4 Nummer 4 KfzPflVV n. F. kann daher von der Versicherung die Haftung nur ausgeschlossen werden für Ersatzansprüche aus dem Gebrauch des Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, wenn das Fahrzeug in einem

hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen gebraucht wird und für diesen Gebrauch des Fahrzeugs Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d PflVG n. F. besteht. Damit soll sichergestellt werden, dass der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer seine Haftung weiterhin ausschließen kann, wenn der Opferschutz durch einen alternativen Versicherungsschutz für den Motorsportgebrauch gewährleistet ist.

Derselbe Gedanke lag auch der bisherigen Möglichkeit eines Ausschlusses „für Ersatzansprüche aus der Verwendung des Fahrzeugs bei behördlich genehmigten kraftfahrt-sportlichen Veranstaltungen, bei denen es auf die Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt oder den dazugehörigen Übungsfahrten“ gemäß § 4 Absatz 4 Kfz-PflVV a. F. zugrunde. Es wurde davon ausgegangen, dass die Behörde im Genehmigungsverfahren das Vorliegen einer alternativen Versicherung prüft, wobei Mindestanforderungen an den alternativen Versicherungsschutz nicht gesetzlich vorgeschrieben sind. Aufgrund der Richtlinienvorgaben kann an diesem Regelungskonzept nicht festgehalten werden. Es bedarf der Möglichkeit eines Ausschlussstatbestandes vom Versicherungsschutz, der sich auf den für den Motorsport-Gebrauch des Fahrzeugs erforderlichen Mindestversicherungsschutz bezieht. Zudem bedarf es nach Artikel 3 Absatz 2 der KH-Richtlinie n. F. der Aufnahme der Voraussetzung, dass die Motorsportveranstaltung in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen gebraucht wird.

#### **Zu Nummer 4**

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu den geänderten richtlinienbedingten Vorgaben des Pflichtversicherungsgesetzes für den Gebrauch eines Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen (§§ 1, 2a Absatz 4, § 6 Absatz 3 PflVG n. F.), nach denen die Kfz-Haftpflichtversicherung auch den Motorsportgebrauch eines Fahrzeugs abdeckt, sofern kein alternativer Versicherungsschutz gewährleistet ist.

§ 5 Absatz 1 Nummer 2 KfzPflVV n. F. sieht daher vor, dass als Obliegenheit vor Eintritt des Versicherungsfalls die Pflicht vereinbart werden kann, das Fahrzeug nur dann bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, zu gebrauchen oder gebrauchen zu lassen, wenn das Fahrzeug in einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen gebraucht wird und für diesen Gebrauch des Fahrzeugs Versicherungsschutz nach Maßgabe des § 5d PflVG n. F. besteht. Kommt es zu einem Verstoß, bleibt der Versicherer gegenüber dem Dritten leistungspflichtig. Der Versicherer kann jedoch beim Versicherungsnehmer Rückgriff nehmen. Der Rückgriff ist gemäß § 5 Absatz 3 Satz 1 Kfz-PflVV auf höchstens 5 000 Euro beschränkt.

Eine solche Obliegenheit soll gewährleisten, dass der Versicherungsnehmer nicht an derartigen einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität teilnimmt, wenn diese Teilnahme zu einer Leistungspflicht des Versicherers führen kann. Die Regelung verfolgt damit dasselbe Ziel wie die bisher gemäß § 5 Absatz 1 Nummer 2 Kfz-PflVV a. F. zulässige Obliegenheit, „das Fahrzeug nicht zu behördlich nicht genehmigten Fahrveranstaltungen zu verwenden, bei denen es auf die Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt“.

#### **Zu Artikel 6 (Änderung der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger)**

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

Die Überschrift des Ersten Abschnitts wird zur Anpassung an den Wortlaut der Verordnungsermächtigungen in § 15 Absatz 1 und 2 AuslPflVG n. F. neu gefasst.

##### **Zu Nummer 2**

Der Einleitungssatz des § 1 wird als Folgeänderung an den Wortlaut der Verordnungsermächtigungen in § 15 Absatz 1 und 2 AuslPflVG n. F. angepasst.

##### **Zu Nummer 3**

Aus Gründen der Einheitlichkeit wird das Wort „Befreiung“ durch das Wort „Ausnahme“ ersetzt.

##### **Zu Nummer 4**

Die Überschrift des Zweiten Abschnitts wird neu gefasst. Es handelt sich um Folgeänderungen. Soweit der bisherige Wortlaut auch Fahrzeuge aus „Nicht-EWR-Vertragsstaaten“ besonders nannte, traf dieser Wortlaut nur auf die Regelungen der §§ 3 bis 7 und § 9 der Verordnung zu, die nunmehr aufgehoben werden, während § 8 der Verordnung schon bisher auch Regelungen für Fahrzeuge aus dem Europäischen Wirtschaftsraum enthielt.

**Zu Nummer 5**

Die §§ 3 bis 7 betreffend den sog. erweiterten Versicherungsschutz werden aufgehoben. Die Regelungen bezogen sich auf den sog. erweiterten Versicherungsschutz. Es handelt sich um Folgeänderungen: Da der bisherige § 7a AuslPflVG a. F. nicht fortgeführt wird, ist im gesetzlichen Regelungskonzept künftig klargestellt, dass es einen vom gewöhnlichen Versicherungsschutz zu unterscheidenden Spezialfall eines „erweiterten Versicherungsschutzes“ nicht gibt.

**Zu Nummer 6****Zu Buchstabe a**

Die Überschrift des § 8 (jetzt § 3) wird als Folgeänderung angepasst.

**Zu Buchstabe b**

Der einleitende Satzteil des § 8 (jetzt § 3) wird als Folgeänderung an den Wortlaut der Verordnungsermächtigungen in § 15 Absatz 1 und 2 AuslPflVG n. F. angepasst.

**Zu Nummer 7**

§ 9, der eine besondere Bußgeldvorschrift im Zusammenhang mit dem sog. „erweiterten“ Versicherungsschutz vorsah, wird aufgehoben (s. Begründung zu Artikel 2).

**Zu Artikel 7 (Folgeänderungen)****Zu Absatz 1**

In § 72 Absatz 4 Satz 5 des Aufenthaltsgesetzes wird der Verweis auf die Strafvorschrift nach dem Pflichtversicherungsgesetz aktualisiert.

**Zu Absatz 2****Zu Nummer 1**

In § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a der Versicherungsberichterstattungs-Verordnung wird der Verweis auf § 57 Absatz 3 VAG (jetzt: § 57 Absatz 3 und 4 eingefügt).

**Zu Nummer 2**

Der Verweis auf die nicht der Versicherungspflicht unterliegenden Fahrzeuge wird aktualisiert.

**Zu Absatz 3**

In § 116 Absatz 6 Satz 3 des Zehnten Buchs Sozialgesetzbuch wird der Verweis auf § 1 PflVG a. F. oder § 1 AuslPflVG a. F. aktualisiert: Er bezieht sich künftig auf § 1 Absatz 1 PflVG n. F. oder § 3 AuslPflVG n. F.

**Zu Absatz 4**

In § 64 Absatz 1 Nummer 4 und 5 des Personenbeförderungsgesetzes werden die Verweise auf das Pflichtversicherungsgesetz und das Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetz aktualisiert.

**Zu Absatz 5**

§ 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 Buchstabe e und Absatz 2 Satz 3 Nummer 3 Buchstabe e der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr wird neu gefasst. Nach diesen Vorschriften konnten bisher Unternehmer und die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen oder Unternehmer und Verkehrsleiter insbesondere wegen schwerer Verstöße gegen § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes unzuverlässig sein. Es wird nunmehr auf § 6 PflVG n. F. Bezug genommen, der die Ge- und Verbote regelt, deren Einhaltung durch die Strafvorschriften des § 30 sanktioniert werden.

**Zu Absatz 6**

§ 2 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe e der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr wird neu gefasst. Nach dieser Vorschrift konnten bisher Unternehmer und Verkehrsleiter insbesondere dann unzuverlässig sein,

wenn sie rechtskräftig verurteilt worden sind oder ein gegen sie ergangener Bußgeldbescheid unanfechtbar geworden ist wegen eines schweren Verstoßes gegen § 1 PflVG a. F. Es wird nunmehr auf § 6 PflVG n. F. Bezug genommen, der die Ge- und Verbote regelt, deren Einhaltung durch die Strafvorschriften des § 30 PflVG n. F. sanktioniert werden.

#### **Zu Absatz 7**

Die Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen wird an die in Artikel 1 dieses Gesetzes vorgenommenen Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes angepasst. Die §§ 2, 3, 10 und 11 dieser Verordnung wurden in § 12 Absatz 5 und 6 sowie die §§ 25 bis 27 PflVG n. F. übernommen und sind daher aufzuheben. Auf die dortige Begründung wird verwiesen. Aufzuheben ist auch § 9a dieser Verordnung, der die Regulierung von Ansprüchen gegen den Entschädigungsfonds in Insolvenzfällen nach dem bisherigen § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PflVG vom Schiedsverfahren ausgenommen hat. Die §§ 5 bis 9 dieser Verordnung regeln weiterhin das Schiedsverfahren auf der Grundlage der nunmehr in § 26 PflVG n. F. fortgeführten Ermächtigungsgrundlage des § 14 Nummer 3 PflVG a. F. für den Entschädigungsfonds.

#### **Zu Absatz 8**

Die Verordnung über die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach dem Pflichtversicherungsgesetz kann aufgehoben werden. Sie bezieht sich auf eine bereits zum 29. Juli 1994 aufgehobene Bußgeldvorschrift (§ 11 PflVG in der bis zum 28. Juli 1994 geltenden Fassung), die bestimmte Tatbestände im Zusammenhang mit dem Vertrieb von Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungen bewehrte.

#### **Zu Artikel 8 (Bekanntmachungserlaubnis)**

Artikel 8 enthält eine Bekanntmachungserlaubnis: Das Bundesministerium der Justiz kann den Wortlaut des Pflichtversicherungsgesetzes in der vom 23. Dezember 2023 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

#### **Zu Artikel 9 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)**

##### **Zu Absatz 1**

Artikel 9 Absatz 1 sieht vor, dass Artikel 1 am Tag nach der Verkündung in Kraft tritt. Hierzu wird auf die Begründung zur Anwendungsbestimmung in § 33 Absatz 1 PflVG n. F. verwiesen.

##### **Zu Absatz 2**

Artikel 9 Absatz 2 Satz 1 bestimmt, dass dieses Gesetz im Übrigen am Tag nach der Verkündung, jedoch nicht vor 23. Dezember 2023, in Kraft tritt. Der 23. Dezember 2023 entspricht der Umsetzungsfrist aus Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1 Satz 1 der Richtlinie 2021/2118 und der entsprechenden Anwendungsregelung in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2021/2118.

Artikel 9 Absatz 2 Satz 2 ordnet an, dass gleichzeitig das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 925-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 496 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, außer Kraft tritt.

## Anlage 2

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG****Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 (NKR-Nr.: 6685; BMJ)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

## I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger Einmaliger Zeitaufwand:	1,3 Mio. Stunden
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand: davon aus Bürokratiekosten: Einmaliger Erfüllungsaufwand: davon aus Bürokratiekosten:	rund 27.000 Euro rund 27.000 Euro rund 28 Mio. Euro rund 28 Mio. Euro
Verwaltung	Keine Auswirkung.
Digitaltauglichkeit	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Regelung hinreichend geprüft und hierzu einen Digitalcheck nachvollziehbar durchgeführt.
Umsetzung von EU-Recht	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1-Umsetzung von EU-Recht hinausgegangen wird.
Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.	

## II Regelungsvorhaben

Das Vorhaben dient der Umsetzung der EU-Richtlinie über die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung<sup>1</sup>. Es soll eine erstmalige Versicherungspflicht für den Gebrauch folgender Fahrzeuge eingeführt werden:

- Sog. selbstfahrende Arbeitsmaschinen (z. B. Bagger, Erntemaschine, Kehrmaschine) und Stapler mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 6 km/h bis 20 km/h auf öffentlichen Straßen,
- Fahrzeuge bei Motorsportveranstaltungen abseits des Straßenverkehrs.

Ferner sieht das Vorhaben eine von der Richtlinie harmonisierte unionsweite Absicherung bei Insolvenz eines Kfz-Haftpflichtversicherers vor. Die Aufgaben des Insolvenzfonds sollen dem

<sup>1</sup> Richtlinie (EU) 2021/2118 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2021 zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 430 vom 2.12.2021, S. 1)



von den deutschen Kfz-Haftpflichtversicherern schon heute getragenen Verkehrsofferhilfe e. V. zugewiesen werden. Die Verkehrsofferhilfe hat bereits die Stellung als Entschädigungsfonds und Entschädigungsstelle nach dem Pflichtversicherungsgesetz inne.

### III Bewertung

#### III.1 Erfüllungsaufwand

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand durch die Kenntnisnahme der Anpassung der allgemeinen Versicherungsbedingungen. Für rund 50,8 Mio. bestehende Kfz-Haftpflichtversicherungen entsteht bei einem durchschnittlichen Zeitaufwand von 1,5 Minuten, dass einmaliger Zeitaufwand von rund 1,3 Mio. Stunden.

Für die Wirtschaft entsteht Erfüllungsaufwand aufgrund der folgenden Vorgaben:

##### a) Ausstellung einer Bescheinigung über das Versicherungsverhältnis

Das Ressort schätzt, dass Kfz-Versicherer künftig jährlich rund 6.200 zusätzliche Bescheinigungen über ein Versicherungsverhältnis ausstellen müssen. Bei einem Zeitaufwand von 6,5 Minuten pro Fall und einem Lohnsatz von 30,90 Euro/Stunde beträgt der jährliche Erfüllungsaufwand rund 27.000 Euro.

Hinzu kommen einmalige Personalkosten für die Umstellung der Bescheinigungen auf ein von der KOM vorgegebenes Muster. Bei 93 Kfz-Versicherern in Deutschland, einem Zeitaufwand von durchschnittlich 40 Stunden und einem Lohnsatz von 80,90 Euro/Stunde entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand i.H.v. rund 301.000 Euro.

##### b) Übersicht zur Berücksichtigung von Bescheinigungen über den Schadenverlauf

Für die Einführung einer künftig von Versicherern anzubietenden Übersicht über ihre Politik der Berücksichtigung von Bescheinigungen über den Schadenverlauf entsteht Personalaufwand. Den 93 Kfz-Versicherern entsteht bei durchschnittlich 40 Stunden und einem Lohnsatz von 80,90 Euro/Stunde einmaliger Erfüllungsaufwand von weiteren rund 301.000 Euro.

##### c) Anpassung der allgemeinen Versicherungsbestimmungen

Für die Anpassung der allgemeinen Versicherungsbestimmungen im Zusammenhang mit Risiken im Motorsportbereich wird angenommen, dass den Kfz-Versicherern einmalig Personalaufwand von insgesamt rund 30.000 Euro und für den postalischen Versand von 15 Mio. Schreiben Sachkosten in Höhe von rund 15 Mio. Euro entstehen.

##### d) Kenntnisnahme der Anpassung der allgemeinen Versicherungsbestimmungen

Wie im Fall der Bürgerinnen und Bürgern wird angenommen, dass den 8,5 Mio. Fahrzeughaltern, die der Wirtschaft zuzuordnen sind, als Versicherungsnehmer Einmalaufwand für die Kenntnisnahme der Anpassung der allgemeinen Versicherungsbestimmungen entsteht. Bei einem durchschnittlichen Zeitaufwand von 1,5 Minuten pro Fall und einem Lohnsatz von 58,40 Euro ist ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 12,5 Mio. Euro zu erwarten.

#### III.2 Digitalcheck

Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Regelung geprüft und hierzu einen Digitalcheck durchgeführt. Im Rahmen der Vorprüfung wurde dabei festgestellt, dass zwar Verpflichtungen für Unternehmen bzw. den Verkehrsofferhilfe e. V. bestehen, deren Vollzug jedoch nicht Gegenstand des Regelungsvorhabens ist.

Dennoch wurde die Dokumentation des erweiterten Digitalchecks methodengerecht durchgeführt und kenntlich gemacht, dass die Bedürfnisse von Betroffenen und die Perspektiven von

Fachexperten und Fachexpertinnen einbezogen worden sind, z. B. in Hinblick auf Regelungen zur Anpassung der Versicherungsbedingungen, die Möglichkeiten zur Nutzung der Textform und Annahmefiktion vorsehen, oder zu Fragen des Insolvenzfonds mit der Versicherungswirtschaft und Verkehrsofferhilfe.

Die Möglichkeit zum digitalen Vollzug der Regelung wurden insgesamt hinreichend geprüft und die Ergebnisse mittels Digitalcheck nachvollziehbar dokumentiert.

#### IV Ergebnis

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

Lutz Goebel

Vorsitzender

Kerstin Müller

Berichterstatlerin

## Anlage 3

**Stellungnahme des Bundesrates**

Der Bundesrat hat in seiner 1035. Sitzung am 7. Juli 2023 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 2a Absatz 3 PflVG)

In Artikel 1 Nummer 4 ist in § 2a Absatz 3 das Wort „Kraftfahrzeugen“ durch die Wörter „selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern“ zu ersetzen sowie nach den Wörtern „von einer“ das Wort „allgemeinen“ einzufügen.

Begründung:

Die Änderungen dienen der Präzisierung und Verbesserung der Lesbarkeit. An anderen Stellen des Gesetzes wird der Begriff Haftpflichtversicherung für die Kfz-Haftpflichtversicherung verwendet. In Abgrenzung dazu sollte der Begriff „allgemeine Haftpflichtversicherung“ genutzt werden, wovon unter anderem die private Haftpflicht- wie auch die Betriebshaftpflichtversicherung umfasst sind.

2. Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb (§ 12 Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 Buchstabe c PflVG)

In Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb ist in § 12 Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 Buchstabe c zu streichen.

Begründung:

§ 12 Absatz 1 Satz 5 ordnet bereits an, dass die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds bei Ansprüchen des Bundes, der Länder, der Gemeinden und der Gemeindeverbände als Straßenbauasträger entfällt. Die Erwähnung der Einrichtungen des Straßenverkehrs bei den speziellen Ausnahmen in § 12 Absatz 2 Satz 3 erscheint daher nicht erforderlich.

3. Zu Artikel 1 Nummer 27 (§ 25 Absatz 2 Satz 1 und Satz 1a – neu – PflVG)

In Artikel 1 Nummer 27 ist § 25 Absatz 2 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind die Wörter „im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen“ zu streichen.
- b) Nach Satz 1 ist folgender Satz einzufügen:

„Soweit die Satzung oder ihre Änderung die Aufgaben der Verkehrsofferhilfe als Insolvenzfonds betreffen, erfolgt die Genehmigung durch das Bundesministerium der Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen.“

Begründung:

Die Rechtsaufsicht über den Verkehrsofferhilfe e. V. wird gemäß § 25 Absatz 1 durch das Bundesministerium der Justiz ausgeübt. Die Aufgaben des Bundesministeriums der Finanzen sind lediglich berührt, soweit der Verkehrsofferhilfe e. V. Aufgaben des Insolvenzfonds wahrnimmt. Deshalb erscheint es nicht erforderlich, bei jeder Satzungsänderung das Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen herzustellen.

4. Zu Artikel 1 Nummer 27 (§ 27 Absatz 2 Satz 3 PflVG)

In Artikel 1 Nummer 27 ist in § 27 Absatz 2 Satz 3 das Wort „Verwaltungskosten“ durch das Wort „Kosten“ zu ersetzen.

Begründung:

Die bisherige Finanzierung von Schadenfällen durch den Verkehrsofferhilfe e. V. (inklusive der Insolvenzfälle) erfolgt durch die Erhebung von Schadenumlagen bei allen am deutschen Markt tätigen Kfz-Haftpflichtversicherern. § 27 Absatz 2 unterscheidet zwischen Umlagen, die zur Finanzierung des Insolvenzfonds erhoben werden, und Umlagen, die in den übrigen vom Verkehrsofferhilfe e. V. zu leistenden Fällen erhoben werden müssen. Dabei ist es auch für andere als nur Verwaltungskosten notwendig, diese nach einem sachgerechten und nachvollziehbaren Schlüssel aufteilen zu können, wenn sie für die Erfüllung mehrerer Aufgaben anfallen (zum Beispiel die Kosten der Schadensregelung). Ohne eine entsprechende Verrechnungsmöglichkeit auch für diese weiteren Kosten für die Versicherer würden unnötige administrative Mehrkosten entstehen.

5. Zu Artikel 1 Nummer 29 (§ 30 PflVG) und  
Nummer 31 (§ 32 Absatz 1 PflVG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob die Anwendung der Strafvorschriften des § 30 im Falle des unzulässigen Gebrauchs von Kraftfahrzeugen nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 20 Kilometer pro Stunde nicht übersteigt, bereits ab dem 23. Dezember 2023 erforderlich und angemessen ist.

Begründung:

Nach der bisherigen Rechtslage sind gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler bis 20 Kilometer pro Stunde von der Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht befreit. Künftig soll das nur noch gelten, wenn die notwendige Deckung über eine allgemeine Haftpflichtversicherung (in aller Regel eine Betriebs- oder Privathaftpflichtversicherung) sichergestellt ist. Mangels einer solchen soll die Versicherungspflicht des § 1 greifen und damit auch die Strafbarkeit bei Zuwiderhandeln (§ 30 Absätze 1 und 2). Der Eintritt der Strafbarkeit bereits ab dem 23. Dezember 2023 – wie die Anwendungsbestimmung in § 32 Absatz 1 es vorsieht – erscheint für eine erstmalige Versicherung dieser Arbeitsgeräte beziehungsweise eine Überprüfung des Versicherungsschutzes zu knapp bemessen. Zudem müssen die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen mit ausreichend Vorlauf über die drohende Strafbarkeit des bisher straflosen Verhaltens informiert werden. Daher sollte eine längere Übergangsfrist für die Geltung des § 30 für den unzulässigen Gebrauch von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern bis 20 km/h vorgesehen werden und eine Zuwiderhandlung bis dahin lediglich als Ordnungswidrigkeit verfolgt und geahndet werden können; angemessen erscheint eine Verlängerung bis zum 31. Dezember 2024.

6. Zu Artikel 1 Nummer 31 (§ 32 Absatz 4 PflVG)

In Artikel 1 Nummer 31 ist § 32 Absatz 4 wie folgt zu fassen:

„(4) Für Versicherungsverträge, die am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes, frühestens 23. Dezember 2023] bestehen und in denen wirksam ein Haftungsausschluss gemäß § 4 Nummer 4 der Rechtsverordnung nach § 4 Absatz 1 in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 9 Absatz 2 dieses Gesetzes] geltenden Fassung vereinbart ist, ist die Haftung für Ersatzansprüche aus dem Gebrauch des Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, ausgeschlossen.“

Begründung:

Im Jahr 2021 gab es in Deutschland circa 69 Millionen Haftpflichtpolice. Die vorgesehene Übergangsregelung würde die Versicherer zwingen, sämtliche Verträge umzustellen. Dabei beteiligt sich nur ein kleiner Bruchteil der Versicherungsnehmer an Motorsportveranstaltungen. Der hohe administrative und finanzielle Aufwand durch die Umstellung der Verträge würde hingegen alle treffen. Deshalb erscheint es vorzugswürdig, die geltenden Verträge bis zu ihrer Umstellung durch Wechsel der Versicherung oder durch Fahrzeugwechsel weiterlaufen zu lassen. Eine Umstellung der Verträge ist auch nicht nach der Richtlinie (EU) 2021/2118 erforderlich. Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b der Richtlinie lässt Ausnahmen von der Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht für Fahrzeuge zu, wenn der Motorsportveranstalter eine alternative Versicherung oder Garantie abgeschlossen hat. Dass ein solcher Versicherungsschutz notwendig ist, regelt bereits § 5d PflVG, flankiert von § 6 Absatz 3 PflVG. Ein subsidiäres Eingreifen der bestehenden Kfz-Haftpflichtversicherung ist insoweit nicht erforderlich und ginge über die europarechtlichen Anforderungen hinaus. Ergänzend ist anzumerken, dass auch im Rahmen der bisherigen Regelungen in Deutschland keine Versicherungslücken im Zusammenhang mit Motorsportveranstaltungen bekannt wurden.

7. Zu Artikel 5 Nummer 4 (§ 5 Absatz 1 Nummer 1a – neu – KfzPflVV)

In Artikel 5 ist Nummer 4 wie folgt zu fassen:

„4. § 5 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. das Fahrzeug nicht zu verbotenen Kraftfahrzeugrennen nach § 315d des Strafgesetzbuches zu gebrauchen;“.

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. das Fahrzeug < ...weiter wie bisheriger Text der Regierungsvorlage... >.“

Begründung:

Illegale Straßenrennen sollen weiterhin als Obliegenheitsverletzung geahndet werden können. Durch die Formulierung „einschließlich Rennen“ gemäß dem neu zu fassenden § 5 Absatz 1 Nummer 2 KfzPflVV würde ein Bezug auf Motorsportveranstaltungen oder Motorsportaktivitäten hergestellt, der zu vermeidbaren Auslegungsschwierigkeiten führen kann. Bei einem illegalen Straßenrennen handelt es sich aber nicht um eine sportliche Betätigung, deshalb sollten illegale Straßenrennen neben Motorsportbetätigungen gesondert aufgeführt beziehungsweise geregelt werden.

## Anlage 4

### Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

#### **Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nummer 4 – § 2a Absatz 3 PflVG)**

Die Bundesregierung hält die zur Präzisierung und Verbesserung der Lesbarkeit vorgeschlagenen Änderungen nicht für erforderlich.

In § 2a Absatz 1 bis 3 des Pflichtversicherungsgesetzes in der Entwurfsfassung (PflVG-E) werden die Fahrzeuge einheitlich jeweils unter Verweis auf ihren Regelungsstandort in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung in Bezug genommen. In § 2a Absatz 3 PflVG-E besteht daher für die vereinzelte Ersetzung von „Kraftfahrzeuge nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a der Fahrzeugzulassungsverordnung“ durch „selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a der Fahrzeugzulassungsverordnung“ kein Anlass. Durch die Formulierung in § 2a Absatz 3 PflVG-E („gilt § 1 auch dann nicht, wenn“) wird bereits hinreichend klar, dass Haftpflichtversicherung in der Formulierung „von einer Haftpflichtversicherung gedeckt“ gerade eine Ausnahme von der Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht regelt.

#### **Zu Nummer 2 (Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb – § 12 Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 Buchstabe c PflVG)**

Die Bundesregierung hält die Streichung von „Einrichtungen des Straßenverkehrs“ im Ausnahmetatbestand des § 12 Absatz 2 Satz 3 PflVG-E im Hinblick auf die Regelung des § 12 Absatz 1 Satz 5 PflVG-E nicht für geboten.

§ 12 Absatz 1 Satz 5 PflVG-E nimmt lediglich Ansprüche der Straßenbaulastträger von der Leistungspflicht des Entschädigungsfonds aus. Es erscheint zumindest nicht ausgeschlossen, dass Sachschäden an Straßenverkehrseinrichtungen im Einzelfall auch Ansprüche anderer Geschädigter als geschädigter Straßenbaulastträger begründen könnten, der speziellere Ausnahmetatbestand des § 12 Absatz 2 Satz 4 PflVG-E dem Entschädigungsfonds im Einzelfall daher auch gegenüber anderen Geschädigten als Straßenbaulastträgern zugutekommen könnte.

#### **Zu Nummer 3 (Artikel 1 Nummer 27 – § 25 Absatz 2 Satz 1 und Satz 1a – neu – PflVG)**

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Ein Einvernehmen des Bundesministeriums der Finanzen ist im Pflichtversicherungsgesetz in der Regel für den Erlass von Verordnungen durch das Bundesministerium der Justiz vorgesehen. Das gilt auch für die den Entschädigungsfonds betreffenden Verordnungen (siehe § 13 Absatz 2 PflVG a. F., der in § 28 Absatz 2 PflVG-E fortgeführt wird, sowie § 14 Nummer 3 PflVG a. F., der in § 26 PflVG-E fortgeführt wird). Grund ist der Bezug zu versicherungsaufsichtsrechtlichen Fragestellungen in der Federführung des Bundesministeriums der Finanzen sowie der Bezug zur Aufsicht über Versicherungsunternehmen im Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Finanzen. Aus diesem Grund soll – auch vor dem Hintergrund der Regelungen zur Umsetzung der EU-harmonisierten Insolvenzsicherung für Kfz-Haftpflichtversicherer – zukünftig auch die Genehmigung der Satzung der Verkehrsofferhilfe und ihrer Änderungen durch das Bundesministerium der Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen erteilt werden.

**Zu Nummer 4 (Artikel 1 Nummer 27 – § 27 Absatz 2 Satz 3 PflVG)**

Die Bundesregierung hält die vorgeschlagene Änderung nicht für erforderlich. Das mit der Änderung verfolgte Ziel wird bereits durch § 27 Absatz 2 Satz 1 und 2 PflVG-E erreicht.

Der Grundsatz der Mitteltrennung nach § 27 Absatz 2 Satz 1 und 2 PflVG-E steht einer sachgerechten Aufteilung von Kosten der Schadenregelung, die sowohl für die Erfüllung der Aufgaben des Entschädigungsfonds oder der Entschädigungsstelle als auch für die Erfüllung der Aufgaben des Insolvenzfonds erforderlich sind, auf die nach § 8 Absatz 1 und Absatz 2 PflVG-E für die Erfüllung der jeweiligen Aufgaben aufgebrauchten Mittel nicht entgegen. Zu denken ist etwa an eine sachgerechte Aufteilung von Kosten in Konstellationen, in denen die Verkehrsofferhilfe von Geschädigten bereits als Entschädigungsstelle in Anspruch genommen wurde und aufgrund zwischenzeitlich eingetretener Insolvenz des Kfz-Haftpflichtversicherers von anderen Geschädigten auch als Insolvenzfonds in Anspruch genommen wird.

§ 27 Absatz 2 Satz 3 PflVG-E soll lediglich klarstellen, dass auch Verwaltungskosten nach einem sachgerechten und nachvollziehbaren Schlüssel aufgeteilt aus den nach § 8 Absatz 1 und Absatz 2 PflVG-E für die Erfüllung der jeweiligen Aufgaben aufgebrauchten Mittel finanziert werden können. Anders als Kosten der Schadenregelung, die lediglich in bestimmten Konstellationen der Erfüllung mehrerer Aufgaben dienen, finanzieren Verwaltungskosten die für die Übernahme der zu erfüllenden Aufgaben zu gewährleistende Sach- und Personalausstattung und fallen somit regelmäßig für die Erfüllung mehrerer Aufgaben an. Verwaltungskosten und deren Aufbringung werden bereits derzeit in der Satzung der Verkehrsofferhilfe neben der Schadenregulierung nach § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 PflVG a. F., der Schadenregulierung im Insolvenzfall und der Schadenbearbeitung bei Inanspruchnahme als Entschädigungsstelle einschließlich der hierfür jeweils aufzubringenden Mittel geregelt.

**Zu Nummer 5 (Artikel 1 Nummer 29 – § 30 PflVG und Nummer 31 – § 32 Absatz 1 PflVG)**

Die Bundesregierung wird prüfen, ob die Anwendung der Strafvorschriften des § 30 PflVG-E im Falle des unzulässigen Gebrauchs von Kraftfahrzeugen nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 20 Kilometer pro Stunde nicht übersteigt, ab dem 23. Dezember 2023 gelten soll.

**Zu Nummer 6 (Artikel 1 Nummer 31 – § 32 Absatz 4 PflVG)**

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Für die Streichung der Regelungen der Befugnis des Versicherers zur Anpassung seiner Versicherungsbedingungen an die Änderungen der Kfz-Pflichtversicherungsverordnung (vgl. Artikel 5 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung) in § 32 Absatz 4 Satz 1 und 2 PflVG-E besteht kein Anlass.

Die vorgeschlagenen Erweiterungen des Haftungsausschlusses, der in § 32 Absatz 4 Satz 3 und 4 PflVG-E vorgesehen ist, stehen im Widerspruch zu den in den §§ 1, 2a Absatz 4 und § 6 Absatz 3 PflVG-E sowie in § 4 Nummer 4 der Kfz-Pflichtversicherungsverordnung in der Entwurfsfassung (KfzPflVV-E) getroffenen Regelungen und dürften zudem mit den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2021/2118 (KH-Richtlinie n. F.) nicht vereinbar sein. Mit dem im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgeschlagenen Haftungsausschluss sollen Versicherer übergangsweise bis zum 31. Dezember 2024 so gestellt werden, wie sie stünden, wenn sie ihre Versicherungsbedingungen bereits an die neuen richtlinienbedingten Vorgaben nach den §§ 1, 2a Absatz 4 PflVG-E sowie § 4 Nummer 4 KfzPflVV-E angepasst hätten. Danach kann der Kfz-Versicherer die Haftung für den Gebrauch des Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung nur insoweit ausschließen, als dieser Gebrauch durch eine alternative Versicherung nach Maßgabe von § 5d PflVG-E gedeckt ist. Denn die KH-Richtlinie n. F. gilt nur dann nicht – und fordert somit die Abdeckung des Gebrauchs eines Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung in einem hierfür abgegrenzten Gebiet durch die Kfz-Haftpflicht-Pflichtversicherung nur dann nicht –, wenn eine alternative Versicherung dieses Motorsportgebrauchs sichergestellt ist (vgl. Artikel 3 Absatz 2 der KH-Richtlinie n. F.). Bereits dieser übergangsweise befristete und bedingte Haftungsausschluss nach § 32 Absatz 4 Satz 3 und 4 PflVG-E hält den administrativen und finanziellen Aufwand durch die aufgrund des Gesetzes zur Umsetzung der KH-

Richtlinie n. F. erforderliche Anpassung der Versicherungsbedingungen für Versicherer möglichst gering. Versicherer können eine ansonsten kurzfristig erforderliche Ersetzung der Versicherungsbedingungen zur Vereinbarung eines entsprechenden Haftungsausschlusses bis zum 31. Dezember 2024 in Verbindung mit anderem Schriftverkehr vornehmen, sofern sie nicht ohnehin von der in § 32 Absatz 4 Satz 1 und 2 PflVG-E vorgesehenen Ersetzungsbefugnis in Textform Gebrauch machen.

#### **Zu Nummer 7 (Artikel 5 Nummer 4 – § 5 Absatz 1 Nummer 1a – neu – KfzPflVV)**

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gebrauch des Fahrzeugs bei Kraftfahrzeugrennen, auch bei Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr, ist bereits von § 5 Absatz 1 Nummer 2 KfzPflVV-E als „Motorsportaktivität, einschließlich Rennen [...]“ erfasst. Das Unterlassen eines solchen Gebrauchs, der nicht in einem hierfür abgegrenzten Gebiet stattfindet und nach Maßgabe von § 5d PflVG-E versichert ist, kann somit schon heute als Obliegenheit vereinbart werden.

Die vorgeschlagene Änderung der KfzPflVV, aufgrund derer als Obliegenheit vereinbart werden kann, das Fahrzeug nicht zu verbotenen Kraftfahrzeugrennen nach § 315d des Strafgesetzbuches zu gebrauchen, widerspricht dem Grundsatz, dass Änderungen von Rechtsverordnungen in Gesetzen auf das unmittelbar durch die Änderungen im Gesetzesrecht veranlasste Ausmaß zu beschränken sind. Das Bundesministerium der Justiz wird den Vorschlag des Bundesrates aber zum Anlass nehmen zu prüfen, ob § 5 Absatz 1 KfzPflVV zur Vermeidung der vom Bundesrat angeführten Auslegungsschwierigkeiten stattdessen im Verordnungswege um die Möglichkeit ergänzt werden soll, das Unterlassen des Fahrzeuggebrauchs zu verbotenen Kraftfahrzeugrennen nach § 315d des Strafgesetzbuches als Obliegenheit zu vereinbaren.