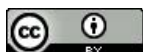


Ist bei Kraftfahrzeugen eine Anknüpfung an den
Registrierungsort
der Lex rei sitae vorzuziehen?

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Würde
eines doctor iuris
der Juristischen Fakultät
der Julius-Maximilians-Universität Würzburg

vorgelegt von

Emanuel Wild
aus Schramberg
2022



Erstberichterstatter: Frau Prof. Eva-Maria Kieninger

Zweitberichterstatter: Herr Prof. Dr. Konrad Duden

Tag der mündlichen Prüfung: 07.02.2024

Vorwort:

Die vorliegende Arbeit entstand während meiner Tätigkeit als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für deutsches und europäisches Privatrecht sowie internationales Privatrecht. Sie wurde im Wintersemester 2022/2023 von der Juristischen Fakultät der Julius-Maximilians-Universität Würzburg als Dissertation angenommen.

Mein ganz besonderer Dank gilt meiner Doktormutter und Erstgutachterin Frau Prof. Dr. Eva-Maria Kieninger für die Anregung zu dieser Arbeit und für die langjährige Unterstützung bei deren Fertigstellung.

Besonders möchte ich mich für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im Rahmen meiner Tätigkeit als studentische Hilfskraft, insbesondere später als wissenschaftlicher Mitarbeiter an ihrem Lehrstuhl, bedanken. Gerade letztere ermöglichte mir die Fertigung dieser Arbeit. Die hierbei gewonnenen Erfahrungen und gesammelten Eindrücke werden mir immer in bester Erinnerung bleiben.

Ebenso möchte ich mich bei meinem Zweitgutachter, Herrn Prof. Dr. Konrad Duden, Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht und Internationales Privatrecht an der Universität Leipzig, bedanken.

Danken möchte ich auch meinen Freunden und Kollegen, die mich während der Erstellung dieser Dissertation begleitet haben. Ganz besonders möchte ich mich bei Frau Prof. Dr. Caroline Patz für ihre Erläuterungen zum italienischen Recht und dem humorvollen sowie persönlichen Austausch während unserer gemeinsamen Zeit am Lehrstuhl bedanken.

Mein unendlicher Dank gilt weiter meiner Frau Sandra Wild, für ihren stetigen Zuspruch und vor allem ihre liebevolle Unterstützung in den letzten Jahren und ohne die diese Arbeit wohl nie einen Abschluss gefunden hätte.

Zum anderen meinen Eltern, Ingrid und Joachim, sowie meinem Bruder Benedikt, denen ich diese Arbeit widme, ohne deren langjährige und bedingungslose Unterstützung es niemals zu dieser Dissertation gekommen wäre.

Ein letzter Dank gilt noch meinen Schwiegereltern, Iris und Curd Berger, die mir in der Endphase dieser Arbeit in unserer Kanzlei den Rücken freigehalten haben.

Inhaltsverzeichnis:

Einleitung.....	1
Teil 1: Die <i>Lex rei sitae</i> und ihre Kodifikation	4
A. <i>Die Bestimmung der Lex rei sitae bis zu ihrer Kodifikation</i>	4
I. Die Bestimmung des anwendbaren Rechts bis 1900.....	4
II. Die Bestimmung des anwendbaren Rechts bis 1999.....	5
1. Die Beratungen der I. Kommission	5
2. Die Beratungen der II. Kommission	6
3. Die Vorschläge zur Reform des Internationalen Privatrechts 1972.....	7
4. Die Vorschläge zur Kodifikation 1999	8
a) Das Gutachten von Drobnič	10
b) Das Gutachten von Kreuzer	14
B. <i>Der gegenwärtige Meinungsstand.....</i>	19
Teil 2: Die Bestimmung des anwendbaren Rechts.....	21
A. <i>Die Länder des untersuchten Bereiches.....</i>	22
B. <i>Die gegenwärtige Bestimmung des anwendbaren Rechts in den zu untersuchenden Staaten</i>	22
I. Die Bestimmung in Deutschland.....	22
II. Die Bestimmung in den EU-Mitglieds- und ausgewählten Drittstaaten.....	24
C. <i>Die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes</i>	30
I. Die Bestimmung in Deutschland.....	30
II. Die Bestimmung in den EU-Mitglieds- und Drittstaaten	31
Teil 3: Der Registrierungsort als stabiler Anknüpfungspunkt?	37
A. <i>Der Wechsel im Vergleich.....</i>	38
I. Der Statutenwechsel.....	38
II. Der Wechsel des Belegenheitsortes	39
III. Der Wechsel des Registrierungsortes	39
1. „Einfacher“ Statutenwechsel.....	40
2. Der Importfall	40
a) Die Pflicht zur Umregistrierung durch Frist	40
b) Die Voraussetzungen der Umregistrierung	41
3. Der Exportfall.....	43
a) Kein kurzzeitiger „Verlust“ des Registrierungsortes.....	43
b) Der Export eines Kraftfahrzeugs aus deutscher Sicht.....	43
aa) Die Zulassung des Kraftfahrzeugs am Bestimmungsort der Überführung.....	44

bb)	Die Frist zur Umregistrierung	45
c)	Der Export eines nicht beziehungsweise noch nicht zugelassenen Kraftfahrzeugs aus „eigener“ Kraft	45
Teil 4:	Die Bestimmung des Registrierungsortes	49
A.	<i>Die Entstehung des Registrierungsortes durch Eintragung</i>	<i>49</i>
I.	Die Bestimmung in Deutschland	49
1.	Die sachliche und örtliche Zuständigkeit	49
2.	Die Eintragung in das Zentrale Fahrzeugregister	51
II.	Die Bestimmung im überprüften Raum	52
1.	Die sachliche und örtliche Zuständigkeit	53
2.	Die Eintragung in ein zentrales Fahrzeugregister	59
B.	<i>Die Manifestationspunkte des Registrierungsortes</i>	<i>64</i>
I.	Das in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeug	64
1.	Anhand der Zulassungsbescheinigung	65
a)	Die Zulassungsbescheinigung Teil I	66
b)	Die Zulassungsbescheinigung Teil II	68
c)	Die Zulassungsbescheinigung als Manifestationspunkt	69
2.	Die KFZ-Kennzeichen	71
a)	Generelles zum KFZ-Kennzeichen	71
b)	Das Aussehen	72
c)	Die Erkennungsnummer	74
d)	Die Schrift	75
e)	Die Abmessungen	75
f)	Die Materialien	75
g)	Die Anbringung des KFZ-Kennzeichens am Kraftfahrzeug	76
h)	Die besonderen Kennzeichen	77
aa)	Das Wechselkennzeichen	78
bb)	Das Saisonkennzeichen	78
cc)	Das Kurzzeitkennzeichen	79
dd)	Kennzeichen historischer Fahrzeuge	79
i)	Das „H“-Kennzeichen	80
ii)	Das „H“-Wechselkennzeichen	80
iii)	Das „rote“ Oldtimerkennzeichen	81
ee)	Das „rote“ Kennzeichen	81
ff)	Das Ausfuhrkennzeichen	82
gg)	Die Sonderkennzeichen	82
3.	Die deutschen KFZ-Kennzeichen als Manifestationspunkt	84
a)	Die Bestimmung des Registrierungsortes anhand des KFZ-Kennzeichens	84

Inhaltsverzeichnis

b)	Ausnahmefälle	85
aa)	Wechselkennzeichen	85
bb)	Ausfuhrkennzeichen	88
cc)	Versicherungskennzeichen	89
dd)	Oldtimerkennzeichen.....	89
II.	Das im EU-Ausland beziehungsweise einem Drittstaat zugelassene Kraftfahrzeug.....	91
1.	Die Teilnahme im deutschen Straßenverkehr	91
a)	Die Herkunft aus einem EU-Mitglieds- beziehungsweise EWR-Staat.....	91
b)	Die Herkunft aus einem Drittstaat.....	92
2.	Die Zulassungsbescheinigung	92
3.	Die KFZ-Kennzeichen	98
a)	In der Europäischen Union	98
b)	Die KFZ-Kennzeichen der EU-Mitgliedsstaaten und der Drittstaaten	99
aa)	Das länderspezifische Unterscheidungszeichen	99
i)	Die länderspezifischen Unterscheidungszeichen nach dem Wiener Übereinkommen	100
ii)	Die nicht beigetretenen Staaten der Europäischen Union	103
iii)	Die nicht beigetretenen Drittstaaten.....	104
bb)	Die einzelnen KFZ-Kennzeichen des EWR und der Drittstaaten	104
c)	Die „besonderen“ Kennzeichen.....	112
aa)	Oldtimer-und Diplomatenkennzeichen	112
bb)	Ausfuhr-, Händler-, Überführung- und Zollkennzeichen.....	112
d)	Die Kennzeichen ohne länderspezifisches Unterscheidungszeichen	113
e)	Die Kennzeichen ohne Hoheitszeichen	114
f)	Die nicht mehr „ausgegebenen“ KFZ-Kennzeichen	116
g)	Zusammenfassung.....	116
C.	<i>Formulierungsvorschlag für eine Regelung unter Berücksichtigung sich aufzeigender Problemfelder.....</i>	<i>118</i>
I.	Die Erkennbarkeit des Registrierungsortes.....	118
II.	Der Entfall des Statutenwechsels	118
III.	Die Anerkennung publizitätsloser Besitzrechte.....	118
IV.	Insolvenz- und Zwangsvollstreckungsrecht	119
V.	Die Rechtssicherheit erhöht sich	119
VI.	Das Schicksal von Rechten Dritter bei der Umregistrierung.....	120
VII.	Die Anwendung des Art. 45 EGBGB analog?	121
D.	<i>Beispielfälle.....</i>	<i>122</i>
I.	Fall 1: „Die Sicherungsübereignung unter französischem Recht“	122
1.	Lösung Fall 1 nach dem Recht der <i>Lex rei sitae</i> :	122
2.	Lösung Fall 1 anhand des Rechts des Registrierungsortes.....	124

Inhaltsverzeichnis

II.	Fall 2: „Die Sicherungsübereignung nach spanischem Recht“	124
1.	Lösung Fall 2 nach dem Recht der <i>Lex rei sitae</i>	125
2.	Lösung Fall 2 anhand des Rechts des Registrierungsortes	125
Teil 4: Grenzen der Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes		126
A.	<i>Die Dauer der Umregistrierung als möglicher Hinderungsgrund</i>	126
B.	<i>Die Anknüpfung bei Kraftfahrzeugen ohne Registrierungsort</i>	129
C.	<i>Die Bestimmung des anwendbaren Rechts bei gestohlenen Kraftfahrzeugen</i>	131
I.	Die Bestimmung des Registrierungsortes bei gestohlenen Kraftfahrzeugen	131
II.	Fall 3, „Der gestohlene Renault“	134
1.	Lösung Fall 3 nach den Vorschriften des EGBGB	134
2.	Lösung Fall 3 unter Anwendung des Rechts am Registrierungsort	136
III.	Fall 4: „Der gestohlene Porsche“	138
1.	Lösung Fall 4: Unter Anwendung des polnischen Rechts	138
2.	Lösung Fall 4: Anwendung des Rechts am Registrierungsort	140
IV.	Die Bestimmung des anwendbaren Rechts ist auch bei gestohlenen Fahrzeugen gewährleistet.	141
D.	<i>Das Kraftfahrzeug auf dem Transport</i>	143
I.	Die <i>res in transitu</i> im Geltungsbereich des EGBGB.....	143
1.	Der Begriff <i>res in transitu</i>	143
2.	Die Bestimmung des anwendbaren Rechts bei Sachen auf dem Transport.....	144
II.	Die <i>res in transitu</i> im europäisch/asiatischen Raum.....	147
Teil 5: Ergebnis		151
I.	Die historische Argumentation	151
II.	Die Anknüpfung an den Registrierungsort.....	151
III.	Der Registrierungsort als stabilerer Anknüpfungspunkt	151
IV.	Der Registrierungsort als der sicherere Anknüpfungspunkt.....	152
V.	Die Mittel zur Bestimmung des Registrierungsortes	152
VI.	Die unmittelbare Anwendung fremder Rechtsinstrumente.....	153
VII.	Eine Lösungsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge ohne Registrierungsort	153
VIII.	Die Bestimmung bei gestohlenen Fahrzeugen	153
IX.	Die Anknüpfung während des Transports	154
Abkürzungsverzeichnis		I
Materialverzeichnis		
A.	<i>Literaturverzeichnis:</i>	
B.	<i>Digitale Quellen:</i>	XIII

Inhaltsverzeichnis

<i>C. Verordnungen, Richtlinien und Übereinkommen:</i>	<i>XVI</i>
<i>D. Amtliche Bekanntmachungen:</i>	<i>XXI</i>
Anhang:	XXII

EINLEITUNG

Die neueren Ausführungen über die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes bei Lastkraftwagen (LKW)¹ lassen (auch) die Diskussion über Kraftfahrzeuge (KFZ) erneut aufkommen.² Denn immer wieder wird in der Literatur die Frage aufgeworfen, ob eine Bestimmung des anwendbaren Rechts bei Kraftfahrzeugen, heute mehr denn je, anhand des Registrierungsortes nicht praxisgerechter sein könnte.³ Durch die stetig steigende Anzahl an Kraftfahrzeugen im deutschen (Rechts-)Verkehr wächst auch die potenzielle Anzahl möglicher Rechts- und Interessenskollisionen durch die Teilnahme von Fahrzeugen aus dem Ausland.

Seit der Kodifikation des Internationalen Sachenrechts am 01.06.1999⁴ gilt nach Art. 43 Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch (EGBGB):

Rechte an einer Sache unterliegen dem Recht des Staates, in dem sich die Sache befindet.

Danach bestimmt sich das Recht, das auf die dinglichen Verhältnisse an einer Sache Anwendung finden soll, nach dem Belegenheitsort der Sache selbst: der sogenannten *Lex rei sitae*.

Kraftfahrzeuge, Lastkraftwagen, Flugzeuge, Eisenbahnen und Schiffe sind aufgrund ihrer Natur bewegliche Sachen par excellence.

¹ Hierzu ausführlich: MüKo/Wendehorst zum BGB, Band 11, 2015, Art. 46 EGBGB, Rn. 32, mit Verweis auf: *dies.* zu Art. 45 EGBGB Rn. 7, und Art. 46 EGBGB Rn. 8; *Geisler*, Die engste Verbindung im internationalen Privatrecht, S. 334 f.; mit Einschränkungen auch: *Pfeiffer*, Der Stand des Internationalen Sachenrechts nach seiner Kodifikation, IPRax 2000, 270, 275; v. *Hoffmann/Thorn*, Internationales Privatrecht, § 12 Rn. 42; aber auch BeckOK/*Spickhoff*, BGB, zum Art. 45 EGBGB, Rn. 7, mit weiteren Verweisen.

² *Kieninger*, Rechtswahlfreiheit im Sachenrecht?, in: *Witzleb/Ellger/Mankowski/Merkt/Remien (Hrsg.)*, Festschrift für Dieter Martiny zum 70. Geburtstag, 2014, S. 391 ff.; *dies.*, Europäisches Mobiliarkreditsicherungsrecht, in: *Emmenegger*, Schweizer Bankenrechtstagung (2008), S. 120; hierzu aber auch: *Fouchard*, Anmerkung zum Urteil des Cour de Cassation Civil, Rev. Crit. 1971, S. 76, 85 f.

³ MüKo/Wendehorst zum BGB, Art. 46 EGBGB, Rn. 159, mit Verweis auf: *Kreuzer*, in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 37; *Drobnig*, Die gemeinschaftliche „Regelung“ des Eigentumsvorbehalts, in: *Lorenz/Trunk/Eidenmüller/Wendehorst/Adolff (Hrsg.)*, Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag, S. 576 ff.; *Fouchard*, Anmerkung zum Urteil der Cour des Cassation, Rev. Crit. 1971, S. 76, 85 f.; *Kieninger*, Rechtswahlfreiheit im Sachenrecht?, in: *Witzleb/Ellger/Mankowski/Merkt/Remien (Hrsg.)*, Festschrift für Dieter Martiny zum 70. Geburtstag, S. 391 ff, *dies.*, Europäisches Mobiliarkreditsicherungsrecht, in: *Emmenegger*, Schweizer Bankenrechtstagung (2008), S. 120.

⁴ Durch das Gesetz zum Internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen vom 21.05.1999, BGBl I S. 1026; Hierzu auch die Materialien zum Gesetzgebungsverfahren: BT-Drucksache 14/343 S. 654; BR-Drucksache 759/98.

In diesem Zusammenhang findet die Vorschrift des Art. 43 EGBGB nicht für alle von ihnen Anwendung. Einige werden als Transportmittel dem Art. 45 EGBGB zugeordnet.

Gemäß Art. 45 I EGBGB gilt:

Rechte an Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen unterliegen dem Recht des Herkunftsstaates. Diese bestimmen sich nach Absatz I, Nr. 1–3 nach der Staatszugehörigkeit, dem Staat der Registereintragung, dem Staat der Zulassung.

So bestimmt sich für diese das Recht, das auf die sachenrechtlichen Verhältnisse Anwendung finden soll, nicht wie in Art. 43 EGBGB nach dem Belegenheitsort der Sache, sondern nach dem Ort ihrer Registereintragung.

Dabei wird auf das Recht des Ortes abgestellt, an dem diese Transportmittel in ein Register eingetragen wurden.

Schon vor der Kodifizierung war die Anknüpfungsfrage bei einzelnen Transportmitteln äußerst umstritten, und bis heute stehen vor allem die Kraftfahrzeuge im Fokus einer fortwährenden Diskussion, ob nicht auch sie der Regelung des Art. 45 I EGBGB explizit zugeordnet werden sollen beziehungsweise Gleiches gelten soll.

In dieser Arbeit wird der gegenwärtige Meinungsstand aufgegriffen und kritisch hinterfragt, ob sich die Bestimmung des anwendbaren Rechts bei Kraftfahrzeugen⁵ anhand des Registrierungsortes nicht als stabiler erweisen könnte.

Hierfür wird für die Europäische Union, aber auch darüber hinaus grundsätzlich untersucht, wie sich das anwendbare Recht auf sachenrechtliche Verhältnisse bestimmt. Dafür wird eine in der Literatur bis dato noch fehlende umfassende Liste an IPR-Gesetzen beziehungsweise deren Quellen erstellt.

Sodann werden mögliche Anknüpfungs- und Manifestationspunkte sowie deren Rechtsgrundlagen gesucht, die eine Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes ermöglichen.

⁵ Der Begriff „Kraftfahrzeug“ ist in dieser Arbeit wie folgt definiert: Kraftfahrzeuge nach § 2 Nr. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) sind dauerhaft spurgeführte Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden. Zu Abgrenzungsfragen bei bestimmten Fahrzeugtypen ausführlich: Blum, Grundbegriffe des Verkehrsstrafrechts: Fahrzeug – Kraftfahrzeug, SVR 2013, 252 f.

Danach wird untersucht, wie sich diese Anknüpfung bei einer tatsächlich möglichen und umfassenden Bestimmbarkeit des Registrierungsortes rechtlich auf zukünftige Entscheidungen auswirken könnte, wofür Beispielsfälle herangezogen werden.

Abschließend wird dargelegt, wo eine Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes bei Kraftfahrzeugen an ihre Grenzen stoßen könnte.

TEIL 1: DIE *LEX REI SITAE* UND IHRE KODIFIKATION

A. Die Bestimmung der *Lex rei sitae* bis zu ihrer Kodifikation

Bevor auf die in der Einleitung aufgeworfenen Fragen detailliert eingegangen wird, wird in einer kurzen Betrachtung geklärt, weshalb sich die ehemals gewohnheitsrechtliche Anwendung der *Lex rei sitae* auch gegenwärtig auf Kraftfahrzeuge erstreckt.

Daher wird in einem punktuell gestalteten geschichtlichen Abriss die Herkunft der ursprünglich gewohnheitsrechtlichen Anknüpfung an den Belegenheitsort dargestellt. Im Weiteren werden die Diskussionen im Rahmen der Kodifikation des Internationalen Sachenrechts betrachtet und zusammengefasst. Dies dient als erste Grundlage zum Verständnis dafür, welche Argumentation dazu geführt haben könnte, dass Kraftfahrzeuge bislang nicht der Vorschrift des Art. 45 EGBGB zugeordnet werden.⁶

I. Die Bestimmung des anwendbaren Rechts bis 1900

Betrachtet man zuerst das Kollisionsrecht unter geschichtlichen Aspekten, so finden sich schon sehr früh Regelungen zu grenzüberschreitenden Streitigkeiten im Sachenrecht. Bereits im Kurbayerischen Landrecht, dem Codex Maximilianeus Bavaricus aus dem Jahr 1756, wird unter dem Punkt Collidierendes Recht oder Gesetz in § 17 Satz 2 des 2. Kapitels festgehalten:

„Insofern aber die Rechte, Statuten und Gewohnheiten in loco Judicii, Delicti, Rei sitae, Contractus und Domicilii unterschiedlich sind, so soll quo ad formam Processus auf die bei demjenigen Gericht, wo die Sache rechtshändig ist, üblichen Rechte mit Bestrafung eines Verbrechens aber auf die Rechte des Ortes, wo solches begangen wurde, soviel hingegen die bloße Solennität einer Handlung betrifft, auf die Rechte des, wo solche unter Toten oder Lebenden gepflogen wird, in mere personalibus auf die statuta in loco Domicilii, und endlich in realibus vel mixtis auf die Rechte in loco rei sitae ohne Unterschied der Sache, ob sie beweglich ist oder unbeweglich, körperlich oder unkörperlich sind, gesehen und erkannt werden.“⁷

Auch das Preußische Allgemeine Landrecht (ALR) lässt eine Bestimmung des anwendbaren Rechts nach der *Lex rei sitae* zu, jedoch nur, wenn es sich um eine Sache handelt und ein

⁶ Für den langen Weg zur Kodifizierung des Internationalen Privatrechts sei stellvertretend für viele andere in der Literatur auf die umfassende Aufarbeitung von *Mansel* verwiesen, in *Staudinger/Mansel* (2015) Art. 43 EGBGB Rn. 59 ff.

⁷ *Danzer*, Das Bayerische Landrecht vom Jahre 1756 in seiner heutigen Geltung, S. 6.

doppelter Wohnsitz gegeben ist, vergleiche hier: § 28 in Verbindung mit § 23 Einleitung ALR.

Einleitung § 28 ALR: „*Das bewegliche Vermögen eines Menschen wird ... nach den Gesetzen der ordentlichen Gerichtsbarkeit beurteilt.*“

Einleitung § 23 ALR: „*Die persönlichen Eigenschaften und Befugnisse eines Menschen werden nach den Gesetzen der Gerichtsbarkeit beurteilt, unter welcher derselbe seinen eigentlichen Wohnsitz hat,*“

wobei jedoch die Praxis diesen Satz auf Sachgesamtheiten beschränkte.⁸

Ein Blick über die Landesgrenzen des damaligen Deutschen Kaiserreichs hinaus zeigt, dass auch in anderen Ländern schon zu dieser Zeit derartige Vorschriften existierten. So wird sowohl im privatrechtlichen Gesetzbuch für den Kanton Zürich von 1856 nach § 4 als auch im griechischen Zivilgesetz, dem Astikos Kodix von 1856, nach § 5 I das bei beweglichen Sachen anwendbare Recht nach dem Belegenheitsort der Sache bestimmt.⁹

II. Die Bestimmung des anwendbaren Rechts bis 1999

Obwohl in Preußen und Bayern entsprechende Vorschriften vorhanden waren, sparte das EGBGB von 1896 das Internationale Sachenrecht aus. Auch die große EGBGB-Reform von 1986 erfasste es nicht, sodass es bis zum 01.06.1999 dauerte, bis das Internationale Sachenrecht in Deutschland gesetzlich geregelt wurde.

Kontrovers diskutiert wurde die Art der „richtigen“ Anknüpfung schon im Zuge der ersten Arbeiten an einem Entwurf zum Bürgerlichen Gesetzbuch.

Daher erfolgt auszugsweise ein Überblick über die Vorschläge zum Internationalen Sachenrecht, gerade mit Blick auf die Anwendung der *Lex rei sitae* und ihr Bezug zu Transportmitteln, im Speziellen zu Kraftfahrzeugen:

1. Die Beratungen der I. Kommission

Unter Kaiser Wilhelm I. und Reichskanzler Fürst Otto von Bismarck konnte Albert Gebhards 1881 der ersten Kommission einen Entwurf für einen Allgemeinen Teil des Bürgerlichen Gesetzbuches vorlegen.

⁸ Abgedruckt in: *Lüderitz*, Die Beurteilung beweglicher Sachen im internationalen Privatrecht, Gutachten vorgelegt 1969, abgedruckt in: *Lauterbach*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Personen- und Sachenrechts, S. 186, mit Verweis auf: *Förster/Eccius*, Preußisches Privatrecht, I, S. 59 f.

⁹ *Bluntschli*, Privatrechtliches Gesetzbuch für den Kanton Zürich, S. 4; *Kerameus/Kozyris*, Introduction to Greek Law, S. 8 ff.

Dieser erste Entwurf enthielt unter Allgemeiner Teil, Erster Abschnitt, Das Objektive Recht, nach § 10 I folgenden Absatz:

„Rechtsverhältnisse an Sachen werden nach dem Recht des Ortes beurteilt, an welchem sich die Sache befindet.“¹⁰

Dieser Textentwurf wurde im Jahr 1887 noch einmal verändert:

„Die Rechte an einer Sache und der Besitz einer Sache werden nach den Gesetzen des Ortes beurteilt, an welchem die Sache sich befindet.“

Dies sollte gemäß dem Protokoll Nr. 11489 der 692. Sitzung der Kommission zur Ausarbeitung des Entwurfs eines Bürgerlichen Gesetzbuches auch für Transportmittel gelten.¹¹ So soll *„schon aus Praxisgründen nichts Anderes gelten“¹²*, ohne dass dies weiter ausgeführt wurde.

2. Die Beratungen der II. Kommission

Gleich zu Beginn der Beratungen der II. Kommission für ein einheitliches Bürgerliches Gesetzbuch kritisierte der Staatssekretär des Reichs-Justizamtes Robert Bosse gegenüber dem Nachfolger im Amt des Staatssekretärs des Auswärtigen Amtes, dem Wirklichen Geheimen Rath Freiherren Marschall von Bieberstein, das Fehlen von Kollisionsnormen.

Schon in der zweiten Sitzung der II. Kommission zur zweiten Lesung am 02.04.1891 wurde der folgende Beschluss, das Internationale Privatrecht betreffend, gefasst:

„Die Kommission erachtet es für notwendig, dass das internationale Privatrecht im Bürgerlichen Gesetzbuch geregelt wird, und ersucht den Referenten des Allgemeinen Teils, die erforderlichen Vorschläge vorzubereiten und der Kommission seiner Zeit zu unterbreiten.“¹³

Hiernach fand der folgende Wortlaut Eingang in die Diskussion um die Anwendung ausländischer Gesetze, der sich jedoch nicht durchsetzen konnte¹⁴:

¹⁰ Abgedruckt in: *Hartwig/Korkisch*, Die geheimen Materialien zur Kodifikation des Deutschen Internationalen Privatrechts 1881-1896, S. 62, mit Verweis auf *Niemeyer*, Zur Vorgeschichte des Internationalen Privatrechts im Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuch, Die Gebhardschen Materialien, S. 4 ff. und 13 ff.

¹¹ *ders.*, Die geheimen Materialien zur Kodifikation des Deutschen Internationalen Privatrechts 1881-1896, S. 87.

¹² *ders.*, Die geheimen Materialien zur Kodifikation des Deutschen Internationalen Privatrechts 1881-1896, S. 87 ff.

¹³ Brief an Freiherr Marschall von Bieberstein, in: *ders.*, Die geheimen Materialien zur Kodifikation des Deutschen Internationalen Privatrechts 1881-1896, S. 195 f.

¹⁴ Hierzu auch das Schreiben des Königlichen Staats- und Justizministers Karl Heinrich Schönstedt an den Staatssekretär des Reichs-Justizamtes Arnold Nieberding, der in seinem Schreiben vom 08.04.1895 zur Zeit keinen Anlass zu einer Veränderung im Bereich eines Internationalen Privatrechts sah, abgedruckt in: *Hartwig/Korkisch*, Die geheimen Materialien zur Kodifikation des Deutschen Internationalen Privatrechts 1881-1896, S. 215 f.

§ 2241¹⁵

(I) „Die Rechte an einer Sache sowie der Besitz werden nach den Gesetzen des Ortes beurteilt, an welchem sich die Sache befindet. Der Erwerb und der Verlust eines Rechts an einer beweglichen Sache sowie der Besitz einer solchen Sache werden nach den Gesetzen des Ortes beurteilt, an welchem sich die Sachen zur Zeit der Verwirklichung des für den Erwerb oder den Verlust in Betracht kommenden Tatbestandes befunden hat.“¹⁶

Trotz der Beratungen wurden die Vorschläge zu Kollisionsvorschriften schließlich gestrichen. Dies wurde zum einen auf die als „Selbstverständlichkeit“ verwendete Situs-Regel für Grundstücke zurückgeführt, zum anderen auf die von der Kommission empfundene Schwierigkeit, auch die sachenrechtlich relevanten Vorgänge bei beweglichen Sachen und Schiffen in einer einheitlichen Vorschrift zu erfassen.¹⁷

Für die Kodifikation ergibt sich daraus folgender Schluss: Eine Anknüpfung an den Belegenheitsort sollte schon zu diesem Zeitpunkt für alle damals verwendeten Transportmittel gelten, auch wenn zu diesem Zeitpunkt Kraftfahrzeuge definitiv noch keine Rolle gespielt haben.

3. Die Vorschläge zur Reform des Internationalen Privatrechts 1972

Auch das Gesetz zur Neuregelung des Internationalen Privatrechts übergang das Internationale Sachenrecht.¹⁸ Daher entschieden die Gerichte bei beweglichen Sachen weiterhin gewohnheitsrechtlich nach dem Belegenheitsort der Sache.¹⁹

¹⁵ Es gilt zu beachten, dass in den Protokollen der zweiten Kommission der § 2241 als § 4 bezeichnet wird. Vgl. Anlage zu Protokoll 401, in: *Achilles/Gebhard/Spahn*, Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs, Band VI, Protokoll 401, S. 8 ff.

¹⁶ Abgedruckt in: *Hartwig/Korkirsch*: Die geheimen Materialien zur Kodifikation des Deutschen Internationalen Privatrechts 1881-1896, S. 205, entnommen aus Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuchs für das Deutsche Reich. Zweite Lesung. Nach den Beschlüssen der Redaktionskommission. Auf Amtliche Veranlassung. Berlin 1895, S. 703 ff.

¹⁷ Vgl. *Staudinger/Mansel* (2015), Art. 43 EGBGB, Rn. 64.

¹⁸ Gesetz zur Neuregelung des Internationalen Privatrechts BGBl I 114; ausführlich mit weiteren Verweisen, *Staudinger/Mansel* (2015), Art. 43 EGBGB, Rn. 67.

¹⁹ Fundstellen: Ständige Rechtsprechung des BGH: BGH, *Urteil* vom 20.03.1963 – VIII ZR 130/61, BGHZ 39, 173; BGH, *Urteil* vom 02.02.1966 - VIII ZR 153/64, BGHZ 45, 95; BGH, *Urteil* vom 04.07.1969 – V ZR 69/66, BGHZ 52, 239; BGH, *Urteil* vom 08.04.1987 – VIII ZR 211/86, BGHZ 100, 321; BGH, *Urteil* vom 11.03.1991 – II ZR 88/90, MDR 1991, 807; BGH, *Urteil* vom 13.04.1994 – II ZR 196/93, BB 1994, 1172; BGH, *Urteil* vom 28.09.1994 – IV ZR 95/93, IPrax 1996, 26; BGH, *Urteil* vom 09.05.1996 – IX ZR 244/95, MDR 1996, 1027; BGH, *Urteil* vom 25.09.1996 – VIII ZR 76/95, RiW 1997, 327; BGH, *Urteil* vom 25.09.1997 – II ZR 113-96, IPrax 1999, 45; sodann auch: OLG Düsseldorf, *Urteil* vom 13. 05. 1998 - 11 U 24/97, JuS 2000, 922. Hierzu auch *Wagner*, Der Regierungsentwurf eines Gesetzes zum internationalen Privatrecht, IPrax 1998, 429, 434 f.

Dies galt auch für Entscheidungen, die Transportmittel, insbesondere die hier im Fokus stehenden Kraftfahrzeuge, umfassten.²⁰

In der Literatur lassen sich für diesen Zeitpunkt keine zusätzlichen Anhaltspunkte finden, aus denen sich Rückschlüsse ziehen lassen, dass für Transportmittel, insbesondere Kraftfahrzeuge, etwas anderes als die Anknüpfung an den Belegenheitsort gelten sollte. Vielmehr wurde auch bei diesen, wie angegeben, nach der gewohnheitsrechtlichen Anknüpfung entschieden. Auch das Gutachten von Lüderitz, *Die Beurteilung beweglicher Sachen im internationalen Privatrecht*, vorgelegt 1969,²¹ differenziert nicht zwischen beweglichen Sachen und Transportmitteln, insbesondere Kraftfahrzeugen, was hier als Anhaltspunkt hätte genutzt werden können.

Nur vereinzelt wurde in der Literatur die Auffassung vertreten, dass eventuell eine Anwendung der Parteiautonomie vorzugswürdig erscheint.²²

Jedoch vertrat die Mehrheit des Schrifttums die Ansicht, dass im Internationalen Sachenrecht nur eine Anwendung der *Lex rei sitae* sinnvoll sei.²³ Dieser Überlegung lagen drei einfache Grundgedanken zugrunde: der wirksame Schutz des Rechtsverkehrs, die einfache Anwendung der Regel und die Tatsache, dass die Anknüpfung an die Belegenheit international verbreitet sei.

4. Die Vorschläge zur Kodifikation 1999

Durch das Gesetz zum Internationalen Privatrecht der außervertraglichen Schuldverhältnisse wurde das deutsche Internationale Sachenrecht in seiner heute gültigen Form kodifiziert. Erstmals wurde hierin zwischen den allgemeinen beweglichen Sachen und Transportmitteln differenziert.

Jedoch reichen die Vorbereitungen lange zurück und finden ihre Grundlage in den zuvor schon angesprochenen Vorschlägen des Deutschen Rates für Internationales Privatrecht.²⁴

²⁰ BGH, *Urteil* vom 20.03.1963 – VIII ZR 130/61, BGHZ 39, 173.

²¹ Lüderitz, *Die Beurteilung beweglicher Sachen im internationalen Privatrecht*, Gutachten vorgelegt 1969, abgedruckt in: *Lauterbach*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Personen- und Sachenrechts, S. 193 f., mit weiteren Verweisen.

²² Begründung zu den Gesetzesvorschlägen in: *Lauterbach*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Personen- und Sachenrechts, S. 29.

²³ Lüderitz, *Die Beurteilung beweglicher Sachen im internationalen Privatrecht*, Gutachten vorgelegt 1969, abgedruckt in: *Lauterbach*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Personen- und Sachenrechts, S. 193 f. mit weiteren Verweisen.

²⁴ *Mansel*, in *Staudinger/Mansel* (2015), Art. 43 EGBGB Rn. 83 ff.

Das Bundesjustizministerium legte Ende des Jahres 1984 einen Referentenentwurf²⁵ für ein Gesetz zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts (außervertragliche Schuldverhältnisse und Sachen) vor, der in seiner Grundlage auf den damals gemachten Vorschlägen und Gutachten des Deutschen Rates für Internationales Privatrecht²⁶ von 1972²⁷ fußt. Jedoch konnte der Referentenentwurf in seiner Entwicklung noch auf weitere Vorschläge zu möglichen Vorschriften zum Internationalen Privatrecht zurückgreifen.²⁸ Dieser Vorschlag fand nach den vorzeitigen Neuwahlen des Jahres 1983 im Wesentlichen unverändert Eingang in den Gesetzesentwurf der Bundesregierung vom 20.05.1983.²⁹ Da es jedoch nicht zu einer Umsetzung des Referentenentwurfs kam, unterzog der Deutsche Rat für Internationales Privatrecht seine früheren Vorschläge einer Überarbeitung, woraus die Vorschläge des Deutschen Rates 1991 hervorgingen.³⁰ Diese fanden wiederum Eingang in den Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts um außervertragliche Schuldverhältnisse und Sachen vom 01.12.1993, der mit wenigen Änderungen als Gesetz zum Internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen vom 21.05.1999 verabschiedet wurde.

Im Zusammenhang zu den Vorschlägen entstanden zwei Gutachten, die im Folgenden ausführlich betrachtet werden sollen.

Dies ist das Gutachten:

²⁵ Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts außervertragliche Schuldverhältnisse und Sachen, vom 15.05.1984. Er stellte den damit fünften Entwurf möglicher Vorschriften zum IPR dar. Hierzu ausführlich auch *Lorenz*, Die Reform des Deutschen IPR, ZRP 1982, 148 ff.

²⁶ *Wagner*, 50 Jahre Deutscher Rat für Internationales Privatrecht, IPrax 2004, 1 f.

²⁷ *Lauterbach*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Personen- und Sachenrechts, S. 1 ff.

²⁸ Hier wären zu nennen die Vorschläge der Ehrechtskommission des Deutschen Rates für Internationales Privatrecht, einem Vorentwurf von Kühne, der dieser im Auftrag des Bundesjustizministeriums anfertigte, sowie durch zwei Vorschläge aus dem Hamburger Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht, hier zum einen der „Entwurf eines Gesetzes über Internationales Privat- und Verfahrensrechts (IPR-Gesetz)“, sowie die „Thesen zur Reform des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts“. Vgl. *Basedow*, Die Neuregelung des Internationalen Privat- und Prozessrechts, NJW 1986, 2971 f., mit Verweis auf: Kodifikation des deutschen Internationalen Privatrechts – Stellungnahme des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht zum Regierungsentwurf von 1983, *RabelsZ* 1983, 596 ff. *Kühne*, IPR-Gesetz-Entwurf von 1980; *Neuhaus/Kropholler*, Entwurf eines Gesetzes über Internationales Privat- und Verfahrensrecht, *RabelsZ* 1980, 326 ff.; sowie *Dopffel/Siehr*, Thesen zur Reform des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts, *RabelsZ* 1980, 344 ff.

²⁹ *Basedow*, Die Neuregelung des Internationalen Privat- und Prozessrechts, NJW 1986, 2971, 2972, mit Verweis auf: BR-Drucksache 222/83 vom 20.05.1983; mit der Stellungnahme des Bundesrates und der Gegenäußerung der Bundesregierung, auch in: BT-Drucksache 10/504, vom 20.10.1983.

³⁰ *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 1 ff.

„Vorschlag einer besonderen sachenrechtlichen Kollisionsnorm für Transportmittel“ von *Drobnig*³¹

und das Gutachten:

„Gutachtliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts“ von *Kreuzer*.³²

Beide Gutachten gehen ausführlich auf die Frage ein, welche Lösung bei Kraftfahrzeugen am vorzugswürdigsten erscheint.

Diese Gesamtbetrachtung wird durch einen neueren Aufsatz unter dem Punkt gegenwärtiger Meinungsstand „*Die gemeinschaftliche Regelung des Eigentumsvorbehalts*“ von *Drobnig*³³ aus dem Jahr 2005 abgeschlossen, in dem er noch einmal seine Argumentation für eine Anknüpfung an die *Lex rei sitae* bei Kraftfahrzeugen darlegt.

a) *Das Gutachten von Drobnig*

Im Zuge der Beratungen entstand nach einem entsprechenden Beschluss des Deutschen Rates durch *Drobnig* das zuvor bereits benannte Gutachten, in dessen Rahmen ausführlich auf entsprechende Regelungen mit Bezug zu Transportmitteln eingegangen wird.³⁴

Wie dargelegt, wurde das Sachenrecht, insbesondere für die Transportmittel, bis zu diesem Zeitpunkt von der aufgeführten Literatur nicht, beziehungsweise nur am Rande beachtet.

In seinem Gutachten³⁵ „Vorschlag einer besonderen sachenrechtlichen Kollisionsnorm für Transportmittel“ setzte sich *Drobnig* zum ersten Mal ausführlich mit dieser Thematik auseinander.

Wie schon von *Savigny*³⁶ zweifelte auch *Drobnig* an der Sinnhaftigkeit der Anwendung der *Lex rei sitae* bei beweglichen Sachen.

Dies führte er auf drei wesentliche Gründe zurück:

³¹ *Drobnig*, Vorschlag einer besonderen sachenrechtlichen Kollisionsnorm für Transportmittel, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 13 ff.

³² *Kreuzer*, Gutachtliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 39 ff.

³³ *Lorenz/Trunk/Eidenmüller/Wendehorst/Adolff (Hrsg.)*, Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag, S. 562 ff.

³⁴ Vorwort zum Gutachten von *Drobnig* mit Verweis auf das Protokoll der Sitzung vom 06.11. - 7.11.1981, S. 20 ff., in: *Drobnig*, Vorschlag einer besonderen sachenrechtlichen Kollisionsnorm für Transportmittel, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 13.

³⁵ ders., Vorschlag einer besonderen sachenrechtlichen Kollisionsnorm für Transportmittel, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 13 ff.

³⁶ von *Savigny*, System des heutigen des heutigen Römischen Rechts VIII, S. 178.

1. Der Lageort einer beweglichen Sache, insbesondere auch der Lagestaat, verändert sich typischerweise beim grenzüberschreitenden Verkehr rasch und häufig.
2. Der aktuelle Lageort oder auch Lagestaat ist Außenstehenden oft nicht bekannt oder für sie gar nicht erst bestimmbar (was selbst für den Eigentümer zutreffen kann).
3. Nicht landgebundene Transportmittel befinden sich häufig auch nicht auf staatlichen Territorien und deshalb in einem Raum außerhalb einer nationalen Rechtsordnung.³⁷

Gerade bei Fahrzeugen, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, können die unterschiedlichsten kollisionsrechtlichen Interessen auftreten. Unerheblich erscheint die Dauer, für die sich ein Fahrzeug in einem anderen Staat befindet beziehungsweise sich durch einen solchen bewegt. Denn grundsätzlich bestünde die Möglichkeit, dass zu jedem Zeitpunkt mindestens zwei Parteien Interesse an der Sache hätten: zum einen der Eigentümer sowie diejenigen, die dingliche Rechte rechtsgeschäftlich ableiten, die sich auf die Rechtsordnung des festen Standortes des Fahrzeugs verlassen. Zum anderen auch diejenigen, die während eines zwischenzeitlichen Aufenthalts innerhalb einer anderen Rechtsordnung Rechte am Fahrzeug erworben haben.

Letztere wiederum vertrauen darauf, die entsprechenden Rechte, zum Beispiel durch Kauf oder auch Vollstreckung, aufgrund der Rechtsordnung am Leistungsort zu erwerben.

Aus deutscher Sicht ist dies der Ort, an dem der Schuldner die Leistung vorzunehmen hat.³⁸ Daraus lässt sich beispielhaft aufzeigen, dass die Anknüpfung bei Transportmitteln im Zwiespalt zwischen Inhaberschutz eines Rechteinhabers und Verkehrsschutz von Dritten steht.³⁹

Dabei stellte *Drobnig* fest, dass beim Inhaberschutz das Interesse am ehesten durch eine stabile dingliche Rechtslage gewahrt werden kann, die sich (wiederum) am besten durch einen stabilen Anknüpfungspunkt erreichen lässt.

Dabei kommt er zu folgendem Ergebnis: Dass eben dieser Schutz nicht durch die Anknüpfung an den Belegenheitsort gewährleistet sei. Darüber hinaus wird ausgeführt, dass sich der feste Standort des Transportmittels ändern kann, zum Beispiel durch einen Verkauf ins Ausland. Jedoch sind solche Vorgänge „im Leben“ eines Fahrzeugs selten und nicht wie der ständige mögliche Ortswechsel regelmäßig und bestimmungsgemäß. Daher ließe sich der

³⁷ *ders.*, Vorschlag einer besonderen sachenrechtlichen Kollisionsnorm für Transportmittel, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 14.

³⁸ *Grüneberg*, in *Grüneberg*, § 269, Rn. 1.

³⁹ *ders.*, in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 15.

Wechsel des Registrierungsortes auch mit den allgemeinen Regeln über den Statutenwechsel angemessen bewältigen.⁴⁰

Dem steht zweifelsohne der Verkehrsschutz entgegen. Darunter versteht man die Interessen derjenigen, die Gläubiger möglicher gesetzlicher Pfandrechte geworden sein könnten, aber auch die Interessen der Parteien, die durch rechtsgeschäftliche Verfügungen über das Fahrzeug Ansprüche erworben haben. Diese Parteien ziehen das Ortsrecht bei der Beurteilung ihrer Ansprüche vor.⁴¹ In seinen Ausführungen zum Verkehrsschutz vergleicht *Drobnig*⁴² die unterschiedlichen Möglichkeiten, in denen sich der feste „Standort“ eines Fahrzeugs ändern kann. Hierbei geht er auch auf die Möglichkeit ein, dass sogar schon beim Ausflaggen⁴³ eines Schiffes ein solcher Vorgang vorliegen könnte. Darunter wird gemeinhin verstanden, dass ein Schiff zum Beispiel wegen Steuervorteilen und geringerer Betriebskosten in einem anderen Staat registriert wird.

Dieser Vorgang lässt sich am besten mit der Umregistrierung eines Fahrzeugs durch dessen Zulassung in einem anderen Staat vergleichen.

Gerade die folgende Feststellung von *Drobnig* in dessen Gutachten gilt es hervorzuheben: daher bietet es sich seiner Ansicht nach bei Kraftfahrzeugen an, den Heimatstaat als Anknüpfungspunkt zu benutzen,⁴⁴ da dieser seiner Überzeugung nach, eine sichere Bestimmung des anwendbaren Rechts gewährleistet. Diese Ansicht basiert auf der Annahme, dass durch völkerrechtliche Vereinbarungen die Staaten dafür zu sorgen haben, dass Kraftfahrzeuge im internationalen Verkehr an ihrer Rückseite ein Nationalitätskennzeichen des Staates tragen. Dank dieses obligatorischen Kennzeichens sei der Herkunftsstaat eines Fahrzeugs leicht erkennbar.

In seinem Gutachten formulierte er daher vier mögliche Formulierungsvorschläge⁴⁵ mit einem unterschiedlichen Umfang bezüglich ihres abstrakten Regelungsgehalts:

⁴⁰ *Drobnig*, Vorschlag einer besonderen sachenrechtlichen Kollisionsnorm für Transportmittel, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 15.

⁴¹ *ders.*, in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 16.

⁴² *ders.*, in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 16.

⁴³ Hierzu ausführlich: Das Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (FIG) sowie mit Erläuterungen zum Begriff der Ausflaggung, in: *Höfft*, Zweitregister oder Ausflaggen, NJW 1995, 2329, *Hauschka/Henssler*, Ein „Billigarbeitsrecht“ für die deutsche Seeschifffahrt?, NZA 1988, 597.

⁴⁴ *ders.*, in *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 30.

⁴⁵ *Drobnig*, Vorschlag einer besonderen sachenrechtlichen Kollisionsnorm für Transportmittel, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 35 f.

„Die Rechte an Transportmitteln beurteilen sich nach ihrem Heimatrecht.“

„Die Rechte an Transportmitteln beurteilen sich nach der Rechtsordnung des Staates ihrer Herkunft.“

„Die Rechte an einem Straßenfahrzeug bestimmen sich nach der Rechtsordnung des Staates, dessen Kennzeichen das Fahrzeug trägt; die Rechte an einem Luftfahrzeug nach der Rechtsordnung des Staates, dem das Fahrzeug zugehört; die Rechte an einem Schiff nach der Rechtsordnung des Staates, in dessen Register das Schiff eingetragen ist; die Rechte an einem Schienenfahrzeug nach dem Recht seines Heimatstaates.“

„Die Rechte an Transportmitteln beurteilen sich nach der Rechtsordnung des Staates ihrer Herkunft. Herkunftsstaat ist bei Straßenfahrzeugen der Staat des Kennzeichens, bei Schiffen der Staat der Eintragung im Register, bei Luftfahrzeugen der Staat der Staatsangehörigkeit.“

Und er formulierte diese in einem konkreten Gesetzesvorschlag:

„Die Rechte an Transportmitteln beurteilt sich nach der Rechtsordnung des Staates ihrer Herkunft. Herkunftsstaat ist bei Straßenfahrzeugen der Staat des Kennzeichens, bei Schiffen der Staat der Eintragung im Register, bei Luftfahrzeugen der Staat der Staatszugehörigkeit und bei Schienenfahrzeugen der Heimatsstaat. (...)“

Jedoch beschloss die I. Kommission zwar basierend auf diesem Gutachten, aber entgegen diesen Vorschlägen auf der Sitzung vom 23.06.1984 in Freiburg, dem Bundesjustizministerium zusätzlich eine Kollisionsnorm für Transportmittel mit folgendem Wortlaut zu empfehlen:⁴⁶

„Die Rechte an Schiffen, Luftfahrzeugen und Eisenbahnfahrzeugen beurteilen sich nach dem Recht des Staates ihrer Herkunft. Herkunftsstaat ist bei Schiffen der Staat der Eintragung im Register, bei Luftfahrzeugen der Staat der Staatsangehörigkeit, bei Schienenfahrzeugen der Heimatstaat. Jedoch richtet sich die Entstehung gesetzlicher Sicherungsrechte nach der Rechtsordnung, der die zu sichernde Forderung unterliegt.“

⁴⁶ Hinweis auf das Protokoll der Sitzung auf den Seiten 2, 7, 11 in Fn. 7, durch: *Kreuzer*, Gutachtliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 39.

Die von *Drobnig* vorgeschlagenen Formulierungsansätze unter Einbeziehung von Kraftfahrzeugen wurden von der Kommission ersichtlich nicht angenommen⁴⁷, da sie eine Lösung nach dem Belegenheitsort des Kraftfahrzeugs favorisierte.

Damit fand dieser Vorschlag, ebenso wie weitere grundsätzliche und besondere Vorschriften zu sachenrechtlichen Fragen, keinen Eingang⁴⁸ mehr in das Gesetz zur Neuregelung des Internationalen Privatrechts vom 25.07.1986,⁴⁹ sodass es schließlich ohne einen Abschnitt zu einem Internationalen Sachenrecht erlassen wurde.

b) *Das Gutachten von Kreuzer*

Auf Basis des umfassenden Gutachtens von *Kreuzer*⁵⁰ zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts⁵¹ wurden die sachenrechtlichen Bestimmungen im Juli 1988 von der Ersten Kommission des Deutschen Rates für Internationales Privatrecht erneut diskutiert. Darin machte *Kreuzer* deutlich, dass er grundsätzlich für die *Lex rei sitae*-Regelung sei, jedoch den Wortlaut des Referentenentwurfs⁵² in Art. 43 I für unglücklich gewählt hielt.

Zu der Frage, ob Kraftfahrzeuge der *Lex rei sitae* unterliegen oder der besonderen Vorschrift für Transportmittel zuzuordnen sind, äußert sich *Kreuzer* im Rahmen des Vorschlags zu Art. 45 I des Referentenentwurfs ausführlich.

Dabei fasste er den Meinungsstand über die vertretenen Bestimmungspunkte des Sachstatuts für Kraftfahrzeuge wie folgt zusammen: Es werden vertreten die Anknüpfung nach der

⁴⁷ Protokoll der Sitzung vom Juni 1981, S. 7 und das Abstimmungsverhältnis 8:3:1, durch: *Kreuzer*, Gutachtliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 122.

⁴⁸ Ebenso auch Vorschriften sowohl zu Fragen gesetzlicher Schuldverhältnisse als auch zum Internationalen Gesellschaftsrecht, hierzu ausführlich: *Junker*, Die IPR-Reform von 1999: Auswirkungen auf die Unternehmenspraxis, RIW 2000, 241.

⁴⁹ Gesetz zur Neuregelung des Internationalen Privatrechts vom 25.07.1986, BgBl Nr. 37, vom 30.07.1986, S. 1142 ff.

⁵⁰ *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 1 f.

⁵¹ *Mansel*, in *Staudinger/Mansel* (2015), Art. 43 EGBGB Rn. 83 ff.

⁵² Hierzu ausführlich: *Kreuzer*, Gutachtliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 39.

Belegenheit⁵³, nach dem Standortrecht⁵⁴, nach dem Standortrecht für Fahrzeuge im internationalen Verkehr, nach dem Recht des Lageortes⁵⁵, das Heimatrecht für individuelle Verkehrsmittel sowie bei Platzgeschäften das Recht am Lageort⁵⁶. Hingegen folgte die Rechtsprechung schon gewohnheitsrechtlich bis zu diesem Zeitpunkt der Bestimmung anhand des Belegenheitsortes der Sache.⁵⁷

Dabei stellte er fest: Der von der Kommission eingeschlagene Weg, das anwendbare Recht anhand des Belegenheitsortes zu bestimmen, wird auch in Europa bevorzugt und würde darüber hinaus der in Deutschland vorwiegend herrschenden Meinung entsprechen.⁵⁸

Zum fehlenden Bedürfnis bezüglich einer abweichenden Bestimmung gegenüber „normalen“ beweglichen Sachen in Bezug auf Kraftfahrzeuge wird aufgeführt: Gerade sogenannte Distanzgeschäfte, die eventuell einer solchen Vorschrift bedürften, würden bei Kraftfahrzeugen nicht vorkommen, da sie nicht gekauft würden, wenn sie sich im Ausland befänden. Dies gelte sowohl für den gewerblichen als auch für den privaten Kraftfahrzeughandel. Unterstrichen wird dieses Argument von der allgemein anerkannten Feststellung, dass bei

⁵³ *Drobnig*, Vorschlag einer besonderen sachenrechtlichen Kollisionsnorm für Transportmittel, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 120, mit weiteren Verweisen, so z. B. auf: Nussbaum, Deutsches Internationales Privatrecht, S. 317, hierzu aber auch: *Kassaye*, Neuere Entwicklung im internationalen Mobiliarsachenrecht, S. 240 mit weiteren Beispielen.

⁵⁴ *ders.*, in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 120, mit Verweis auf: *Drobnig*, Entwicklungstendenzen des deutschen internationalen Sachenrechts, in: *Lüderitz/Schröder*, Festschrift für Gerhard Kegel, S. 141, 144; *ders.*, The Recognition of Non-Possessory Security Interests Created Abroad in Private International Law, in: *Pétery/Lamm*, General Reports to the 10th International Congress of Comparative Law, S. 289; sowie: *Arndt*, Art. 12 Anhang 2, in: *Ermann*, Handkommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch 2. Band, Einführungsgesetz, Rn. 8; *Kassaye*, Neuere Entwicklung im internationalen Mobiliarsachenrecht, S. 251; *Plehwe*, Besitzlose Warenkreditsicherheiten im internationalen Privatrecht, S. 330, hier Ort der letzten Zulassung für den öffentlichen Verkehr; sowie weitere.

⁵⁵ *ders.*, in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 120, mit Verweis auf: *Fisch*, Eigentumserwerb, Eigentumsvorbehalt und Sicherungsübereignung an Fahrnis im internationalen Sachenrecht der Schweiz, der Bundesrepublik Deutschland und Frankreichs, S. 176 ff.; aber auch ausführlich zur *Lex rei sitae*: *Sonnenberger*, „*Lex rei sitae*“ und internationales Transportwesen, AWD 1971, 253.

⁵⁶ *ders.*, in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts S. 120, mit weiteren Verweisen, so z. B.: *Müller*, Kollisionsrechtliche Behandlung von Reisegepäck und individuellem Verkehrsmittel auf der Auslandsreise, RIW 1982, 461.

⁵⁷ *ders.*, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 120, mit Verweis auf: BGH, *Urteil* vom 20.03.1963 – VIII ZR 130/61, BGHZ 39, 173; OLG Celle, *Urteil* vom 20.04.1978, JZ 1979, 608; hierzu aber auch: *Junker*, Neuere Entwicklungen im Internationalen Privatrecht, RIW 1998, 741, 749, mit Verweis auf: BGH, *Urteil* vom 13.04.1994 – II ZR 196/93, NJW 1994, 2022 ff.; BGH, *Urteil* vom 11.03.1991 – II ZR 88/90, NJW 1991, 1415 ff.; BGH, *Urteil* vom 22.09.1988 – IX ZR 263/87, NJW 1989, 1352 ff.; BGH, *Urteil* 08.04.1987 – VIII ZR 211/86, BGHZ 100, 321 ff.; BGH, *Urteil* vom 22.12.1971 – V ZR 130/68, NJW 1972, 715 ff.; BGH, *Urteil* vom 04.07.1969 – V ZR 69/66, BGHZ 52, 239 ff.; BGH, *Urteil* vom 20.03.1963 – V ZR 56/61, BGHZ 39, 170 f.; darüber hinaus auch die weitere Rechtsprechung des BGH: BGH, *Urteil* vom 28.09.1994 – IV ZR 95/93, NJW 95, 58 ff.

⁵⁸ *ders.*, in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 120, unter dem Punkt: Ausländisches Kollisionsrecht.

(rechtsgeschäftlichen und gesetzlichen) Sicherungsrechten das Ortsrecht gelten soll, in dessen Rahmen auch ausführlich auf das Werkunternehmerpfandrecht eingegangen wird.⁵⁹ Darüber hinaus geht *Kreuzer* auf die Problematik der fehlenden Durchsetzbarkeit etwaiger nach dem Heimatrecht entstandener sicherungsrechtlicher Forderungen ein, da gerade ausländische Gerichte diese bei publizitätslosen Sicherungsrechten in ihren Entscheidungen nicht berücksichtigen.⁶⁰ Daher sei eine Abkehr von der Situs-Regelung bei Kraftfahrzeugen im Alleingang nicht zu empfehlen, weswegen nach der von ihm vertretenen Meinung Fahrzeuge nicht unter die Sonderbestimmung des Art. 45 eines Referentenentwurfs fallen sollten. Hiernach schlug die I. Kommission eine Reform des deutschen Internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts mit folgender Formulierung vor:⁶¹

Art. 43 – Rechte an einer Sache

- (I) *Rechte an einer Sache unterstehen dem am Lageort der Sache geltenden Rechts.*
- (II) *Gelangt eine Sache, an der Rechte begründet sind, in einen anderen Staat, so können die Rechte nicht im Widerspruch zu der Rechtsordnung dieses Staates ausgeübt werden.*

In ihrer Begründung machte die Kommission deutlich, dass Art. 43 I des Vorschlags zur Ergänzung des EGBGB im Rahmen seiner Anwendung nur auf die folgenden Fälle anwendbar sein soll: auf die Entstehung, die Änderung, den Übergang und den Untergang von Rechten.

Absatz II solle klarstellen, dass der sachenrechtliche Numerus clausus des Belegenheitsstaates nicht durch sachenrechtliche Typen beeinträchtigt wird, die sich aus einem Gesamtstatut (Erbstatut, Güterrechtsstatut) ergeben und im Belegenheitsstaat unbekannt sind, beispielhaft sind die Generalhypothek oder auch die Vindikationslage zu nennen.⁶²

⁵⁹ Mit der Frage, warum die *Lex rei sitae* als Regelungsform vorzuziehen ist, setzt sich auch anhand von fünf Beispielen ausführlich auseinander: *Lalive*, in: *The Transfer of Chattles in the Conflict of Laws*, S. 102 ff.; zusammengefasst werden diese Ausführungen von: *Weber*, *Parteiautonomie im Internationalen Sachenrecht?*, *RabelsZ* 1980, 510, 517.

⁶⁰ *Kreuzer*, Gutachtliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts, abgedruckt in: *Heinrich*, *Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts*, S. 127, mit weiteren Verweisen.

⁶¹ Abgedruckt in: *ders.*, *Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts*, S. 1 f.

⁶² Hierzu ausführlich die Begründung zum Vorschlag der I. Kommission des Deutschen Rates für Internationales Privatrecht für eine Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts abgedruckt in: *Heinrich*, *Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts*, S. 4 f.

Darüber hinaus schlug die Kommission Art. 45 mit folgendem Wortlaut vor:

Art. 45 Transportmittel

(I) Rechte an Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen unterliegen dem Recht des Herkunftsstaates. Dieser wird bestimmt:

- i) bei Luftfahrzeugen durch die Staatsangehörigkeit,*
- ii) bei Wasserfahrzeugen durch die Registereintragung,*

sonst durch den Heimathafen oder Heimort.

(II) Gesetzliche Sicherungsrechte an diesen Fahrzeugen unterliegen dem Recht des Staates, das auf die zu sichernde Forderung Anwendung findet.

In Bezug auf Transportmittel wird entsprechend dem Wortlaut des Art. 45 des Vorschlags zur Ergänzung des EGBGB festgestellt: Durch den typischerweise üblichen Einsatz im internationalen Verkehr gelangen sie ständig, zumindest aber sehr häufig, von einem Land in das andere. Daher scheint hier eine Anknüpfung an den Lageort unpassend.

Anders wird bei Kraftfahrzeugen argumentiert: Bei diesen sei der Einsatz im internationalen Verkehr untypisch, weswegen sie nicht im Art. 45 I des Vorschlags zur Ergänzung des EGBGB genannt werden.⁶³

Trotzdem beschäftigte sich die Kommission ausführlich mit der Frage, ob eine Anknüpfung an den Registrierungsort nicht doch eine grundsätzliche Möglichkeit zur Anknüpfung auch bei Kraftfahrzeugen darstellt. Dabei wird ausgeführt, dass gerade im Fall eines Diebstahls eine Abtretung des Herausgabeanspruchs an die Kaskoversicherung ein Interesse für den Bestohlenen bedeuten könnte. Das Gleiche kann für ein Sicherungsrecht gelten. So soll ein durch Sicherungsübereignung entstandenes Sicherungsrecht nicht untergehen, wenn das Fahrzeug in einen Staat verbracht wird, der ein solches Sicherungsrecht nicht anerkennt.

Eine gleichlautende Überlegung wurde auch für Lastkraftwagen angestellt. Sie dienen als geeignetes Vergleichsmittel, da sie im internationalen Verkehr in einer bedeutend größeren Anzahl eingesetzt werden als Personenkraftfahrzeuge. Doch selbst bei diesen straßengebundenen Transportmitteln wurde entgegengehalten, dass im Ausland überwiegend eine Bestimmung des anwendbaren Rechts nach dem Belegenheitsort stattfindet. Eine solche Sonderregelung hätte zur Folge, dass bei ausländischen Verfügungen über im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge einerseits diese Anerkennung finden würden, andererseits Verfügungen nach dem deutschen Recht im Ausland – zumindest, wenn Dritte betroffen wären –

⁶³ Hierzu ausführlich die Begründung zum Vorschlag der I. Kommission des Deutschen Rates für Internationales Privatrecht für eine Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 8 f.

allerdings wenig bis keine Chance hätten, anerkannt zu werden. Des Weiteren dürfte es auf Bedenken stoßen, wenn ein im Ausland zugelassener PKW im Inland nicht nach den deutschen Vorschriften (sicherungs-)übereignet oder verpfändet werden könnte. Ferner spräche auch die Gefahr der Fälschung von Autokennzeichen gegen eine Anknüpfung an den Zulassungsstaat. Darüber hinaus würden sich Probleme ergeben, wenn das Fahrzeug in einem neuen Staat zugelassen werden sollte. Dabei ließen sich Fälle, in denen zum Zeitpunkt der Verfügung der Lageort des Kraftfahrzeugs unbekannt ist, mithilfe von Vermutungen lösen (es wird vermutet, dass sich Kraftfahrzeuge in dem Staat befinden, in dem sie zugelassen worden sind).⁶⁴

Abschließend betrachtet, zeigen die Gutachten, dass grundsätzlich überzeugende Argumente für beide Positionen vorlagen.

Entgegen der Argumentation von *Drobnig* entschied sich der deutsche Gesetzgeber bewusst und mit der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Rates für Internationales Privatrecht,⁶⁵ Kraftfahrzeuge von einer Sonderanknüpfung auszunehmen, wodurch sich schließlich die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Belegenheitsortes endgültig durchsetzte.

⁶⁴ So der Wortlaut der Begründung bezüglich der Anwendung des Art. 45 I im Vorschlag der I. Kommission des Deutschen Rates für Internationales Privatrecht für eine Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 9.

⁶⁵ *ders*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 9.

B. Der gegenwärtige Meinungsstand

Jedoch wird stellenweise weiterhin die Meinung vertreten, dass für Kraftfahrzeuge, insbesondere für LKWs internationaler Speditionsunternehmen, generell oder zumindest regelmäßig von der *Lex rei sitae* abzuweichen sei und diese Fahrzeuge kollisionsrechtlich den von Art. 45 EGBGB erfassten Transportmitteln gleichzustellen seien.⁶⁶

Die Möglichkeiten hierzu seien durch eine analoge Anwendung von Art. 45 I S. 2 Nr. 3 oder des Art. 46 EGBGB gegeben. Damit würde auch der subsidiären Korrekturfunktion des Art. 46 EGBGB Rechnung getragen werden.⁶⁷

Trotzdem wurde die Anknüpfung an den Registrierungsort mit der Begründung abgelehnt, dass überwiegend alle ausländischen Kollisionsrechte den Belegenheitsort der Sache als Anknüpfungspunkt wählen und damit dem Bedürfnis des Schutzes von Sicherungsrechten an im Inland befindlichen ausländischen Kraftfahrzeugen und der Gefahr der Fälschung von Kennzeichen Rechnung tragen würden.⁶⁸ Aus diesem Grund soll eine Umgehung des Art. 46 EGBGB nicht stattfinden.⁶⁹ Diesem Vorgehen folgt auch die Rechtsprechung strikt: So entschied das OLG Hamburg⁷⁰ in einer aktuelleren Entscheidung zu dieser Thematik, am Urteil des LG Hamburg festzuhalten, das in seinem amtlichen Leitsatz feststellte:

„Die Sonderregel des Art. 45 EGBGB erfasst Kraftfahrzeuge nicht“ (hier ein Mercedes-Benz 500K Spezialroadster, Baujahr 1935).

Im streitgegenständlichen Fall handelte es sich um einen im Jahr 1945 gestohlenen roten Mercedes-Benz 500K Spezialroadster aus dem Jahr 1935, der vermutlich von den amerikanischen Truppen bei ihrem Abzug aus Deutschland in die USA verbracht wurde. Jedoch befand sich das Fahrzeug nachweislich seit Mitte der 1970er-Jahre in der Fahrzeugsammlung eines Amerikaners in den Vereinigten Staaten, bis es 2011 dort versteigert und im Jahr 2012 auf der Essener Messe „Techno Classica“ für 4,9 Millionen Euro zum Verkauf angeboten wurde.

⁶⁶ BeckOK/*Spickhoff*, BGB, zum Art. 45 EGBGB, Rn. 7, Art. 46 EGBGB, Rn. 8; *ders.* NJW 1999, 2109, 2114; *Geisler*, Engste Verbindung, S. 334 f.; mit Einschränkungen auch *Pfeiffer*, Der Stand des Internationalen Sachenrechts nach seiner Kodifikation, IPRax 2000, 270, 275; v. *Hoffmann/Thorn*, IPR § 12 Rn. 42.

⁶⁷ MüKo/*Wendehorst* zum BGB, Art. 46 EGBGB, Rn. 159, mit Verweis auf: *Kreuzer*, in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 37.

⁶⁸ *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, S. 9.

⁶⁹ MüKo/*Wendehorst* zum BGB, Art. 46 EGBGB, Rn. 159, mit Verweis auf: *Junker*, Die IPR-Reform von 1999: Auswirkungen auf die Unternehmenspraxis, RIW 2000, 241, 245 f.; *ders.* IPR Rn. 4; *Looschelders*, IPR, Art. 45, Rn. 12; *Paffenholz*, Ausweichklausel S. 160 f.; im Ausgangspunkt auch NK-BGB/v. *Plehwe*, Art. 45, Rn. 7, wenngleich für eine „widerlegbare Vermutung für eine wesentlich engere Verbindung des Fahrzeugs zum Zulassungsstaat“ plädierend; im Ergebnis hierzu vergleichbar, BeckOK/*Spickhoff*, BGB, zum Art. 45 EGBGB, Rn. 7.

⁷⁰ OLG Hamburg, Urteil vom 13.03.2013 - 14 U 103/12 nach: LG Hamburg, Urteil vom 29.05.2012 - 327 O 155/12, BeckRS 2013, 02260.

Abschließend sei bei dieser Gesamtbetrachtung noch erwähnt, dass *Drobnig* in einem neueren Aufsatz im Jahr 2005 diese Thematik noch einmal aufgriff, um darin die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Belegenheitsortes als die rechtlich sinnvollere Lösung zu qualifizieren.⁷¹

Diese beiden Gutachten sowie der letztgenannte Aufsatz dienen als Grundlage für die weitere Arbeit, um zu überprüfen, ob eine Bestimmung des Sachstatus bei Kraftfahrzeugen anhand des Registrierungsortes zum heutigen Zeitpunkt vorzugswürdiger ist.

Dies wäre zum Beispiel der Fall, wenn sich diese Form der Anknüpfung als stabiler erweisen würde, eine Lösung für rechtliche Probleme auch nach fremden Recht ohne Weiteres möglich erscheint und schließlich, ob sich bei einer möglichen Umsetzung auch das anwendbare Recht des Registrierungsortes sicher bestimmen ließe.

⁷¹ *Drobnig*, Die gemeinschaftliche „Regelung“ des Eigentumsvorbehalts, in: *Lorenz/Trunk/Eidenmüller/Wendehorst/Adolff (Hrsg.)*, Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag, S. 563 ff.

TEIL 2: DIE BESTIMMUNG DES ANWENDBAREN RECHTS

Auch noch Jahre nach der Kodifikation durch das Gesetz zum Internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen vom 21.05.1999 wird weiterhin kritisch hinterfragt, ob die Bestimmung des auf sachenrechtliche Verhältnisse anwendbaren Rechts nach der *Lex rei sitae* auch aus heutiger Sicht noch als richtig erscheint, stellvertretend seien hier *Drobnig*, *Fouchard* und *Kieninger* aufgeführt.⁷² Vor allem, ob dieses Vorgehen nicht dann als überholt angesehen werden könnte, wenn es einen stabileren Anknüpfungsmoment als den Belegenheitsort gäbe.

Dieser Anknüpfungspunkt wird von den Vorgenannten vornehmlich im Registrierungsort gesehen. Dabei wird unterstellt, dass dieser konstanter sein könnte als der Belegenheitsort und sich daher besser zur Bestimmung des anwendbaren Rechts eignen sollte.

Als stabiler Bestimmungspunkt im Internationalen Privatrecht könnte er als dauernde Konstante im besonderen Maß der Rechtssicherheit dienen und damit eine vorzuziehende Rechtsgrundlage darstellen.

Zusätzlich wird ein Grundgedanke aus *Kreuzers* Gutachten aufgenommen, da dieser zu Recht darauf hinwies, ein Alleingang bei der Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes sei nicht zu empfehlen.⁷³

Daher muss über eine isolierte Betrachtung aus Sicht des deutschen Internationalen Privatrechts hinausgegangen werden.

Daher wird im ersten Schritt die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand der gegenwärtig gültigen IPR-Gesetze, eines hierfür definierten europäisch/asiatischen Raums, dargestellt.

In einem zweiten Schritt wird überprüft, ob in den IPR-Gesetzen dieser Länder schon jetzt grundsätzlich die Möglichkeit bestünde, an den Registrierungsort anzuknüpfen.

⁷² So unter anderem *Drobnig*, Die gemeinschaftliche „Regelung“ des Eigentumsvorbehalts, in: *Lorenz/Trunk/Eidenmüller/Wendehorst/Adolff* (Hrsg.), Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag, S. 576 ff; *Kieninger*, Europäisches Mobiliarkreditsicherungsrecht, in: *Emmenegger*, Schweizer Bankenrechtstagung (2008), S. 120; *dies.*, Rechtswahlfreiheit im Sachenrecht?, in: *Witzleb/Ellger/Mankowski/Merkt/Remien* (Hrsg.), Festschrift für Dieter Martiny zum 70. Geburtstag, S. 391 ff; .; *Fouchard*, Anmerkung zum Urteil der Cour des Cassation civil, Rev. Crit. 1971, S. 76, 85 f.

⁷³ Beispielhaft hierzu: *Kieninger*, Das internationale Sachenrecht als Gegenstand eines Rechtsaktes der EU – eine Skizze, in: *Hilbig-Lugani/Jakob/Mäsch/Reuß/Schmid* (Hrsg.), Zwischenbilanz – Festschrift für Dagmar Coester-Waltjen zum 70. Geburtstag, S. 469 ff.

Abschließend lässt sich in einem dritten Schritt darstellen, wie durch Registrierung der Registrierungsort entsteht und mit welchen Manifestationspunkten sich dieser bestimmen lässt.

A. Die Länder des untersuchten Bereiches

Um in dieser Arbeit alles entsprechend darzustellen, wird ein Bereich an Staaten definiert, auf den die genannten Fragestellungen angewendet werden.

Dieser Raum umfasst die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, alle gegenwärtig geführten Beitrittskandidaten sowie die potenziellen Kandidatenländer (Albanien, Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien, Montenegro, Serbien, Türkei, Bosnien und Herzegowina und der Kosovo).⁷⁴

Darüber hinaus kommen noch die Mitgliedsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR), Liechtenstein und Norwegen sowie Moldawien, Russland, die Ukraine und Weißrussland, hinzu.

B. Die gegenwärtige Bestimmung des anwendbaren Rechts in den zu untersuchenden Staaten

Für die Mitgliedsstaaten der EU und alle weiteren benannten Drittstaaten wird nun untersucht, wie sich nach den gegenwärtig gültigen nationalen IPR-Gesetzen das anwendbare Recht für den Statutenwechsel von beweglichen Sachen bestimmen lässt.

I. Die Bestimmung in Deutschland

Im Geltungsbereich des deutschen Rechts findet auf den zuvor beschriebenen Vorgang Art. 43 I EGBGB Anwendung.

Hiernach bestimmt sich das anwendbare Recht nach dem geltenden Recht am Belegenheitsort der Sache.

Generell unterscheidet Art. 43 I EGBGB nicht zwischen beweglichen und unbeweglichen Sachen. Jedoch beziehen sich alle im Folgenden getätigten Feststellungen lediglich auf bewegliche Sachen, im Besonderen ausschließlich auf Kraftfahrzeuge.

⁷⁴ Stand: 15.05.2019.

Für die Anwendung des Art. 43 EGBGB ist festzustellen: Grundsätzlich findet diese Vorschrift nur auf Sachen Anwendung. Eine Sache im Sinne des Art. 43 I EGBGB bestimmt sich ihrerseits nach dem Belegenheitsrecht. Bei einer in Deutschland belegenen Sache sodann nach §§ 90 f. des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB), wonach im Sinne dieses Gesetzes nur körperliche Gegenstände als Sache zu qualifizieren sind.⁷⁵ Grundsätzlich umfasst Art. 43 EGBGB dem Wortlaut der Norm nach die „Rechte an einer Sache“. Dies soll als „*Sammelbegriff den Inhalt ebenso wie die Wirkung der Sachenrechte erfassen und im Umfang die alte Anknüpfung an die Lex rei sitae umschreiben. Deswegen kommen auch dingliche Ansprüche (zum Beispiel auf Herausgabe, Nutzungsersatz, Schadensersatz usw.) für eine Anknüpfung nach Art 43 EGBGB in Betracht*“.⁷⁶ Dabei wird auf den physischen Lageort der betroffenen Sache zum Zeitpunkt des Eintritts der dinglichen Rechtsfolge abgestellt.⁷⁷ Im Fall des Art. 43 I EGBGB ist die Anwendung auf Kraftfahrzeuge durch den Gesetzgeber ausdrücklich gewollt, und eine mögliche Anwendung der Sondervorschrift des Art. 45 EGBGB wurde ausgeschlossen.⁷⁸

Somit wird bei der Bestimmung des anwendbaren Rechts auf den Ort mit der engsten Verbindung zur Sache im Zeitpunkt der sachenrechtlich relevanten Belastung abgestellt. Dieser wird im Internationalen Privatrecht typischerweise am Lageort, dem Belegenheitsort der Sache, vermutet. Diese Anknüpfung zur Bestimmung des anwendbaren Rechts soll wie bereits durch die genannten Gutachten von *Drobnig* und *Kreuzer* dem Schutz des Rechtsverkehrs dienen und den Verkehrsschutz erhöhen.

⁷⁵ BeckOK/*Fritsche*, BGB, zu § 90 BGB, Rn. 5 ff.; MüKo/*Stresemann*, BGB, Band 1, § 90 Rn. 8 ff.

⁷⁶ Ausführlich hierzu die Ausführungen des Deutschen Bundestages, BT-Drucksache 14/343, S. 15.

⁷⁷ Hierzu: BGH, *Urteil* vom 25.09.1997 – II ZR 113-96, IPrax 1999, 45; BGH, *Urteil* vom 25.09.1996 – VIII ZR 76/95, IPrax 1997, 422; sodann auch: OLG Düsseldorf, *Urteil* vom 13.05.1998 - 11 U 24/97, JuS 2000, 922; Vor allem aber auch: BeckOK/*Spickhoff*, BGB, zum Art. 43 EGBGB, Rn. 6, mit Verweis auf: BGH, *Urteil* vom 10.06.2009 - VIII ZR 108/07, NJW 2009, 2824, 2825; BGH, *Urteil* vom 28.09.1994 - IV ZR 95/93, NJW 1995, 58, 59; BGH, *Urteil* vom 08.04.1987 - VIII ZR 211/86, NJW 1987, 3077, 3079, v. *Bar*, Internationales Privatrecht II, S. 589, Rn 754; *Junker*, Die IPR-Reform von 1999: Auswirkungen auf die Unternehmenspraxis, RIW 2000, 241, 251.

⁷⁸ Vgl. BeckOK/*Spickhoff*, BGB, zum Art. 45 EGBGB, Rn. 7, mit Verweis auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung: Entwurf eines Gesetzes zum Internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen, BT-Drucksache 14/343, S. 17, sowie *Sonnenberger*, „Lex rei sitae“ und internationales Transportwesen, AWD 1971, 253 ff.

Somit ist für die Bestimmung des Lageortes entscheidend, wo sich die Sache zum Zeitpunkt des sachenrechtlich relevanten Zeitpunkts tatsächlich befindet beziehungsweise zum entscheidenden Zeitpunkt befand. Anhand dessen lässt sich das Recht bestimmen, das auf die sachenrechtlichen Verhältnisse Anwendung findet. Der Lageort bestimmt sich gemäß Art. 43 I EGBGB anhand von physischen Merkmalen. Sofern eine Sache eine wenigstens mittelbare Berührung zum Erdboden aufweist, entscheidet die territoriale Zuordnung des Lageortes zu einem bestimmten Staatsgebiet.⁷⁹ Dies bedeutet für den vorliegenden Fall von Kraftfahrzeugen: Befindet sich ein solches während des relevanten Vorgangs in deutschem Hoheitsgebiet, so ist sein Lageort physisch gesehen im Geltungsbereich der deutschen Gesetzgebung.

Als maßgeblicher Zeitpunkt für die Anknüpfung der Rechtsfrage im Sinne des Art. 43 I EGBGB ist grundsätzlich auf den Zeitpunkt abzustellen, zu dem die konkret infrage stehende Rechtsfolge eingetreten sein könnte.⁸⁰

Somit gilt nach Art. 43 I EGBGB: Alle sachenrechtlichen Fragen sind nach dem Recht zu beurteilen, das am physischen Lageort der betroffenen Sache zur Zeit des Eintritts der dinglichen Rechtsfolge gilt.⁸¹

II. Die Bestimmung in den EU-Mitglieds- und ausgewählten Drittstaaten

Es finden sich in der Literatur nur vereinzelt Angaben zu einzelnen Regelungen im europäischen⁸² und außereuropäischen Ausland. Jedoch zeigt sich, dass zwar in der vorhandenen Literatur in vielen Beiträgen auf einzelne

⁷⁹ Zur Thematik des physischen Lageortes, MüKo/Wendehorst zum BGB, Band 11, 2015, Art 43 EGBGB, Rn. 105 ff.

⁸⁰ ders., Rn. 111 f., mit weiteren Verweisen: BT-Drucksache 14/343 S. 15; BGH, *Urteil* vom 20.03.1963 – VIII ZR 130/61, BGHZ 39, 173 ff.; BGH, *Urteil* vom 02.02.1966 – VIII ZR 153/64; BGH, *Urteil*, vom 10.09.2009 – VIII ZR 108/07, NJW 2009, 2842 ff.; Wagner, Der Regierungsentwurf eines Gesetzes zum internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen, IPrax 1998, 429 ff.; Junker, Die IPR-Reform von 1999: Auswirkungen auf die Unternehmerpraxis, RIW 2000, 241 ff.; sowie weitere Verweise.

⁸¹ BeckOK/Spickhoff, Internationales Privatrecht, Edition 34, Art. 43 EGBGB Rn. 6, mit Verweis auf BGH, *Urteil* vom 10.06.2009 – VIII ZR 108/07, NJW 2009, 2824 ff.; BGH, *Urteil* vom 28.09.1994 – IV ZR 95/93, NJW 1995, 58 f.; BGH, *Urteil* vom 08.04.1987 – VIII ZR 211/86, BGHZ 100, 321 ff.; v. Bar, Internationales Privatrecht II, Rn. 754, Junker, Die IPR-Reform von 1999: Auswirkungen auf die Unternehmenspraxis, RIW 2000, 241; sowie weiteren Verweisen.

⁸² Martiny, Lex rei sitae as a connecting factor in EU Private International Law, IPrax 2012, 119, 124 f, Drobnig, Die gemeinschaftliche „Regelung“ des Eigentumsvorbehalts, in: Lorenz/Trunk/Eidenmüller/Wendehorst/Adolff (Hrsg.), Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag, S. 568 ff.

Rechtsordnungen verwiesen wird, sich aber eine umfassende Auflistung der Vorschriften nicht ausmachen lässt.

Zumeist finden sich lediglich pauschale Aussagen, dass die *Lex rei sitae*-Regelung in quasi allen Staaten Anwendung finde. Auch der entsprechende Webaufttritt der Europäischen Union, der zumindest für den Bereich der Mitgliedsstaaten hätte Aufschluss geben können weist erhebliche Lücken auf.⁸³

Daher wird an dieser Stelle in einer umfassenden Betrachtung und Bewertung sowohl auf den Umgang der jeweiligen Staaten mit der Bestimmung des anwendbaren Rechts bei Kraftfahrzeugen als auch auf die Verbreitung der *Lex rei sitae*-Vorschriften eingegangen.

Zur besseren Darstellung dient die folgende Tabelle, zum Sachenrecht im allgemeinen, die darüber hinaus unter Verwendung der im Anhang wiedergegebenen Quellenangaben als Quelle für die Suche nach den jeweiligen nationalen IPR-Gesetzen genutzt werden kann:

Land:	Anknüpfungspunkt:
Albanien ⁸⁴	Lex rei sitae
Belgien ⁸⁵	Lex rei sitae
Bosnien-Herzegowina ⁸⁶	Registrierungsort
Bulgarien ⁸⁷	Lex rei sitae
Dänemark ⁸⁸	Recht der engsten Verbindung
Estland ⁸⁹	Lex rei sitae
Finnland ⁹⁰	-

⁸³ Quelle: https://europa.eu/european-union/index_de.

⁸⁴ Das Internationale Privatrecht Albaniens gem. Art. 36 Për të drejtën ndërkombëtare private, Nr. 10 428, vom 02.06.2011.

⁸⁵ Das Internationale Privatrecht Belgiens nach Art 87 § 1 Wet houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht.

⁸⁶ Das Internationale Privatrecht Bosnien-Herzegowinas, hierzu Art. 18 III Zakon o rješavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja u određenim odnosima.

⁸⁷ Das Internationale Privatrecht Bulgariens gem. Art. 64 I Кодекс на международното частно право.

⁸⁸ Das Internationale Privatrecht Dänemarks ist geprägt durch das Fallrecht. Dieses entscheidet nach der „Center of Cravity“-Methode, hierzu: Kocktvedgaard, Denmark, in: *Knapp*, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. 1, S. D-33.

⁸⁹ Das Internationale Privatrecht Estlands nach Art. 18, Private International Law Act (englische Übersetzung) hierzu auch: *Sein*, The Development of Private Internationale Law in Estonia, in *Volken/Bonomi*: Yearbook of Private International Law, Vol. X, 2008, S. 459 ff.

⁹⁰ Keine Angabe.

Frankreich ⁹¹	Lex rei sitae
Griechenland ⁹²	Lex rei sitae
Irland ⁹³	Lex rei sitae
Italien ⁹⁴	Lex rei sitae
Kosovo ⁹⁵	Registrierungsort
Kroatien ⁹⁶	Lex rei sitae
Lettland ⁹⁷	Lex rei sitae
Liechtenstein ⁹⁸	Lex rei sitae
Litauen ⁹⁹	Lex rei sitae
Luxemburg ¹⁰⁰	Lex rei sitae
Malta ¹⁰¹	Lex rei sitae
Mazedonien ¹⁰²	Lex rei sitae

- ⁹¹ Das Internationale Privatrecht Frankreichs wendet auf bewegliche Sachen Art. 3 II Code Civil an, hierzu ausführlich: *Mayer/Heuzé*, Droit international privé, Rn. 665 ff.; aber auch schon in: *Lorenzen*, The french rules of the conflict of laws, Yale L. J. 165 1928-1929, 165, 176 ff.
- ⁹² Das Internationale Privatrecht Griechenlands findet seine Grundlage im griechischen Zivilgesetzbuch unter Art. 27 Αστικού Κώδικα, hierzu die deutsche Übersetzung von: *Gogos*, Griechenland – Das Internationale Privatrecht des griechischen Zivilgesetzbuches, vom 15.03.1940, *RabelsZ* 1949/50, 337, 340; hierzu auch: *Kerameus/Kozyris*, Introduction to Greek Law, S. 304 f.
- ⁹³ Das Internationale Privatrecht Irlands entspricht dem Internationalen Privatrecht des Vereinigten Königreichs Großbritannien, vgl. *Binchy*, Irish Conflict of Law, S. 391.
- ⁹⁴ Das Internationale Privatrecht Italiens, Art. 51 I Diritto internazionale privato, vgl. hierzu ausführlich zum Thema der Anknüpfung an bewegliche Sachen, die Ausführungen des Deutschen Bundestages, BT-Drucksache 14/343, S. 15.
- ⁹⁵ Das Internationale Privatrecht des Kosovo findet seine Grundlage in Ermangelung eigener IPR-Vorschriften im IPR-Gesetz des ehemaligen Jugoslawiens. Hier Art. 18 des Gesetzes zur Lösung von Gesetzeskollisionen mit den Bestimmungen über das Verhältnis zu ausländischen Staaten.
- ⁹⁶ Das Internationale Privatrecht Kroatiens nach Art. 18 I Zakon o rješavanju sukoba zakona S. propisima drugih zemalja u određenim odnosima.
- ⁹⁷ Das Internationale Privatrecht Lettlands ist geregelt im Zivilgesetzbuch (englische Übersetzung vorhanden) nach Art. 18 Latvijas civilprocesa kodeksā.
- ⁹⁸ Das Internationale Privatrecht Liechtensteins, Art. 34 des Gesetzes vom 19. 09.1996 über das Internationale Privatrecht, Ausführlich wird dieses darüber hinaus auch in den Ausführungen des Deutschen Bundestages, BT-Drucksache 14/343, S. 15 besprochen.
- ⁹⁹ Das Internationale Privatrecht Litauens im Zivilgesetzbuch Litauens (englische Übersetzung vorhanden) gem. Art. 1.48. Civilinis kodeksas.
- ¹⁰⁰ Das Internationale Privatrecht Luxemburgs nach Art. 3 I des luxemburgischen Code Civil.
- ¹⁰¹ Das Internationale Privatrecht Maltas orientiert sich nach Ansicht der maltesischen Gerichte nach den Regeln des englischen Rechts, vgl. Fn. 122, so *Busuttill*, Malta, in: *Knapp*, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. 1, S. M-58.
- ¹⁰² Das Internationale Privatrecht Mazedoniens nach Art. 20 I закон за меѓународно приватно право hierzu auch: *Deskoski*, The new Macedonian Privat International Law Act of 2007, in: *Volken/Bonomi*, Yearbook of Private International Law, Vol. X, 2008, S. 441, 448.

Moldawien ¹⁰³	Lex rei sitae
Montenegro ¹⁰⁴	Lex rei sitae
Niederlande ¹⁰⁵	Lex rei sitae
Norwegen ¹⁰⁶	Recht der engsten Verbindung
Österreich ¹⁰⁷	Lex rei sitae
Polen ¹⁰⁸	Lex rei sitae
Portugal ¹⁰⁹	Registrierungsort
Rumänien ¹¹⁰	Lex rei sitae
Russland ¹¹¹	Lex rei sitae
Schweden ¹¹²	Lex rei sitae
Schweiz ¹¹³	Lex rei sitae
Serbien ¹¹⁴	Lex rei sitae
Slowakei ¹¹⁵	Lex rei sitae

- ¹⁰³ Das Internationale Privatrecht Moldawiens nach Art. 27 ff. Zakona o međunarodnom privatnom pravu, 23.12.2013.
- ¹⁰⁴ Das Internationale Privatrecht Montenegros nach Art. 27 International Private Law Act, 07.06.2012 (Englische Übersetzung) Montenegros.
- ¹⁰⁵ Das Internationale Privatrecht der Niederlande nach Art. 2.1. Wet conflictenrecht goederenrecht.
- ¹⁰⁶ Das Internationale Privatrecht Norwegens wendet aufgrund des Mangels an kollisionsrechtlichen Vorschriften nach einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofs die sogenannte Irma-Mignon-Formel an. Hiernach soll das Recht Anwendung finden, mit dem die engste Verbindung besteht. Hierzu ausführlich: *Lødrup*, Norway, in: *Knapp*, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. I, N-83 f.
- ¹⁰⁷ Das Internationale Privatrecht Österreichs nach § 31 Gesamte Rechtsvorschrift für IPR-Gesetze, hierzu auch ausführlich die Ausführungen des Deutschen Bundestages, BT-Drucksache 14/343, S. 15.
- ¹⁰⁸ Das Internationale Privatrecht Polens gem. Art. 41.2 Prawo prywatne międzynarodowe, hierzu die deutsche Übersetzung, in: *Pazdan*, Polen: Gesetz über das Internationale Privatrecht, WiRO 2011, 299, 304 bzw. *Schwierskott-Matheson*, Polnisches Internationales Privatrecht, S. 33.
- ¹⁰⁹ Das Internationale Privatrecht Portugals findet seine Grundlage im portugiesischen Zivilgesetzbuch, die entsprechende Regelung findet sich in Art. 46 III Código Civil.
- ¹¹⁰ Gem. Art. 52 ff. Закон Румынской Республики 1992 г. № 105 применительно к регулированию отношений международного частного права; Ausführlich die Ausführungen des Deutschen Bundestages, BT-Drucksache 14/343, S. 15.
- ¹¹¹ Das Internationale Privatrecht Russlands ist niedergelegt im russischen Zivilgesetzbuch, die Regelung hierzu findet sich in Art. 1205 Гражданский кодекс.
- ¹¹² Das Internationale Privatrecht Schwedens, hierzu ausführlich *Bogdan*, Private International Law in Sweden, S. 86.
- ¹¹³ Das Internationale Privatrecht der Schweiz nach Art. 100 Bundesgesetz über das Internationale Privatrecht. Ausführlich die Ausführungen des Deutschen Bundestages, BT-Drucksache 14/343, S. 15.
- ¹¹⁴ Das Internationale Privatrecht Serbiens nach Art. 123 Закон о међународном приватном праву.
- ¹¹⁵ Das Internationale Privatrecht der Slowakei gem. § 5 Predpis č. 97/1963 Zb. Zákon o medzinárodnom práve súkromnom a procesnom.

Slowenien ¹¹⁶	Lex rei sitae
Spanien ¹¹⁷	Lex rei sitae
Tschechische Republik ¹¹⁸	Lex rei sitae
Türkei ¹¹⁹	Lex rei sitae
Ukraine ¹²⁰	Lex rei sitae
Ungarn ¹²¹	Lex rei sitae
Vereinigtes Königreich ¹²²	Lex rei sitae
Weißrussland ¹²³	Lex rei sitae
Zypern ¹²⁴	Lex rei sitae

Dieser Überblick zeigt: Bei fast allen aufgeführten Staaten der Europäischen Union sowie den benannten Drittstaaten wird die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Belegenheitsortes durchgeführt. Daher findet immer das Sachstatut Anwendung, in dessen Hoheitsgebiet sich die Sache zum relevanten Zeitpunkt befindet.¹²⁵

¹¹⁶ Das Internationale Privatrecht Sloweniens gem. Art. 18 I Zakon o mednarodnem zasebnem pravu in postopku (ZMZPP).

¹¹⁷ Das Internationale Privatrecht Spaniens, geregelt im spanischen Zivilgesetzbuch, Art. 10 I S.2 Código Civil.

¹¹⁸ Das Internationale Privat- und Verfahrensrecht Tschechiens nach Art. 69 Zákon o medzinárodnom právu soukromém, 25.01.2012.

¹¹⁹ Das Internationale Privatrecht der Türkei gem. Art. 21 III, Milletlerarasi özel hukuk ve usul hukuku hakkında kanun. Ausführlich die Ausführungen des Deutschen Bundestages, jedoch mit Verweis auf die falsche Norm, in BT-Drucksache 14/343, S. 15.

¹²⁰ Das Internationale Privatrecht der Ukraine gem. Art. 38 Про міжнародне приватне право.

¹²¹ Das Internationale Privatrecht Ungarns nach Art. 21 I A nemzetközi magánjogról. Ausführlich die Ausführungen des Deutschen Bundestages, BT-Drucksache 14/343, S. 15.

¹²² Das Internationale Privatrecht des Vereinigten Königreichs und seine Grundlagen in: *Dicey/Morris*, *Dicey and Morris on the conflict of laws*, hier vor allem Rule 117, aber auch Rule 118, jeweils mit weiteren Ausführungen sowie Verweisen zu den einschlägigen gerichtlichen Entscheidungen.

¹²³ Das Internationale Privatrecht Weissrusslands gem. Zivilgesetzbuch Weißrusslands, hier nach Art 1119 Грамадзянскі кодэкс.

¹²⁴ Das Internationale Privatrecht Zyperns verweist aufgrund des Common Law-Systems und vor dem Hintergrund der Besetzungsgeschichte durch das Vereinigte Königreich auf die Section 29(1)(c) des Courts of Justice Law, der sich zum anwendbaren Recht folgendermaßen äußert: (..) *the common law and the doctrines of equity save in so far as other provision has been or shall be made by any law made or becoming applicable under the Constitution* (..). Bestätigt wurde dies durch den Fall *Patiki v Patiki* 20 C.L.R. Pt 1, 45 durch den zypriotischen Supreme Court. Hierzu ausführlich: *Neocleous/ Aristotelous*, *Cyprus*, in: *Rhodes* (Ed.), *Private Client Tax, Jurisdictional comparisons*, 2. Edition, p. 42. Ergänzend sei auf die Ausführungen zu Vereinigtes Königreich in Fn. 126 verwiesen.

¹²⁵ Ergänzend hierzu siehe auch: *Drobnig*, Die gemeinschaftliche „Regelung“ des Eigentumsvorbehalts, in: *Lorenz/Trunk/Eidenmüller/Wendehorst/Adolff* (Hrsg.), *Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag*, S. 568 mit weiteren Nachweisen.

Eine Besonderheit stellen die Regelungen von Bosnien-Herzegowina und des Kosovo dar: Sie besitzen derzeit kein „eigenes“ IPR-Gesetz und wenden daher nach wie vor die Regelungen des ehemaligen jugoslawischen IPR-Gesetzes (Gesetz über die Regelung von Kollisionen der Gesetze mit den Vorschriften anderer Staaten bei bestimmten Verhältnissen vom 15.07.1982) an. Es bestimmt bei Kraftfahrzeugen das anwendbare Recht anhand des Registrierungsortes.¹²⁶

Auch die Regelungen von Norwegen weichen von der Anwendung des Belegenheitsortes ab. Aufgrund des Mangels an kollisionsrechtlichen Vorschriften wenden die Gerichte nach einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofs die sogenannte Irma-Mignon-Formel an: Hiernach soll das Recht Anwendung finden, mit dem die engste Verbindung besteht.¹²⁷ Dies muss nicht zwangsläufig der Belegenheitsort der Sache sein.

Auch das dänische Recht ist im Internationalen Privatrecht geprägt durch das Fallrecht. Es entscheidet nach der „Center of Gravity“-Methode, wonach das Recht mit der engsten Verbindung das anwendbare Recht darstellen soll.¹²⁸

Als einziger Mitgliedsstaat der Europäischen Union wendet Portugal bei Beförderungsmitteln, die einer Registrierungspflicht unterliegen, so auch Personenkraftwagen, das Recht des Registrierungsortes an.

Dies führt zum Ergebnis, dass mit sechs Ausnahmen immer der Belegenheitsort der Sache zur Bestimmung des anwendbaren Rechts herangezogen wird. Somit können die eingangs geschilderten, jedoch stellenweise unbelegten, Angaben nunmehr dahingehend bejaht werden, dass eine Mehrzahl von Staaten das anwendbare Recht tatsächlich nach der *Lex rei sitae* bestimmt.

¹²⁶ *Lipowschek*, Das neue jugoslawische Internationale Privat- und Prozeßrecht im Bereich des Vermögensrechts, *RabelsZ* 1985, 446 f.

¹²⁷ Ausführlich geschildert in: *Lødrup*, Norway, in: *Knapp*, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. I, N-83 f.

¹²⁸ *Koktvedgaard*, Denmark, in: *Knapp*, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. I, S. D-33.

C. Die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes

Um überhaupt eine mögliche Anknüpfung an den Registrierungsort in Betracht zu ziehen, wird in einem zweiten Schritt untersucht, ob und vor allem welche nationalen IPR-Vorschriften grundsätzlich eine Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes zulassen könnten.

Dabei erfolgt zuerst ein Blick auf die Vorschriften des deutschen IPR, und danach wird, wie schon zuvor, die Untersuchung auf den europäisch/asiatischen Raum ausgeweitet.

I. Die Bestimmung in Deutschland

Wie bereits dargestellt, erlaubt es Art. 45 I EGBGB, das anwendbare Recht anhand des Registrierungsortes zu bestimmen, auch wenn dies gegenwärtig bei Kraftfahrzeugen nicht zulässig ist. Daher sei auf die bereits zu Beginn getätigten Feststellungen zum gegenwärtigen Meinungsstand verwiesen. Jedoch ist festzustellen: Grundsätzlich bestünde die rechtliche Möglichkeit, das anwendbare Recht anhand des Registrierungsortes zu bestimmen.

II. Die Bestimmung in den EU-Mitglieds- und Drittstaaten

Im Folgenden wird nun für die EU-Mitgliedsstaaten und die benannten Drittstaaten dargelegt, ob auch in diesen Ländern grundsätzlich eine vergleichbare Möglichkeit besteht, entsprechend zu Art. 45 EGBGB das anwendbare Recht anhand des Registrierungsortes zu bestimmen. Des Weiteren, ob sich dieser Umfang ebenfalls wie Art. 45 EGBGB auf Luftfahrzeuge, Schiffe und Schienenfahrzeuge beschränkt.

Weil für diese Frage in der Literatur keine umfassende Übersicht vorliegt, ist auch die folgende Übersicht als Quellengrundlage zu verstehen.

Land:	Eine Vorschrift zur Anknüpfung an den Registerort existiert im jeweiligen nationalen Recht?:	Entspricht die nationale Vorschrift Art. 45 EGBGB, oder weicht diese ab?
Albanien ¹²⁹	Ja	Anknüpfung an den Reg.-Ort gilt für alle in einem Register eingetragenen Transportmittel
Belgien ¹³⁰	Ja	Ja
Bosnien-Herzegowina ¹³¹	Ja	Ja

¹²⁹ Das Internationale Privatrecht Albaniens gem. Art. 41 Për të drejtën ndërkombëtare private, Nr. 10 428, vom 02.06.2011.

¹³⁰ Das Internationale Privatrecht Belgiens nach Art. 89 Wet houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht.

¹³¹ Das Internationale Privatrecht Bosnien-Herzegowinas, hierzu Art. 18 III Zakon o rješavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja u određenim odnosima

Bulgarien ¹³²	Ja	Ja
Dänemark ¹³³	Das Recht mit der engsten Verbindung	Ja
Estland ¹³⁴	Ja	Ja
Finnland ¹³⁵	-	-
Frankreich ¹³⁶	Ja	Ja
Griechenland ¹³⁷	Nein	Nein
Irland ¹³⁸	Nein	Nein
Italien ¹³⁹	Nein	Nein
Kosovo ¹⁴⁰	Ja	Ja
Kroatien ¹⁴¹	Nein	Nein
Lettland ¹⁴²	Nein	Nein

- ¹³² Das Internationale Privatrecht Bulgariens gem. Art. 68 Nr. 3 Кодекс на международното частно право.
- ¹³³ Das Internationale Privatrecht Dänemarks ist geprägt durch das Fallrecht. Dieses entscheidet nach der „Center of Gravity“-Methode, hierzu: *Koktvedgaard*, Denmark, in: *Knapp*, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. 1, S. D-33.
- ¹³⁴ Das Internationale Privatrecht Estlands nach Art. 18, Private International Law Act (englische Übersetzung) hierzu auch: *Sein*, The Development of Private Internationale Law in Estonia, in *Volken/Bonomi*: Yearbook of Private International Law, Vol. X, 2008, S. 459 ff.
- ¹³⁵ Keine Angabe.
- ¹³⁶ Das Internationale Privatrecht Frankreichs wendet auf bewegliche Sachen Art. 3 II Code Civil an, hierzu ausführlich: *Mayer/Heuzé*, Droit international privé, Rn. 665 ff; aber auch schon in: *Lorenzen*, The french rules of the conflict of laws, Yale L. J. 165 1928-1929, 165, 176 ff.
- ¹³⁷ Das Internationale Privatrecht Griechenlands findet seine Grundlage im griechischen Zivilgesetzbuch und regelt gem. Art. 12 Αστικού Κώδικα, den Belegenheitsort. Eine dem Art. 45 EGBGB vergleichbare Vorschrift ist nicht zu finden, vgl. hierzu die deutsche Übersetzung von: *Gogos*, Griechenland – Das Internationale Privatrecht des griechischen Zivilgesetzbuches, vom 15.03.1940, *RabelsZ* 1949/50, 337, 340; hierzu auch: *Kerameus/Kozyris*, Introduction to Greek Law, S. 304 f.
- ¹³⁸ Das Internationale Privatrecht Irlands entspricht auch hier dem Internationalen Privatrecht des Vereinigten Königreichs Großbritannien, vgl. *Binchy*, Irish Conflict of Law, S. 391.
- ¹³⁹ Das Internationale Privatrecht Italiens, Art. 51 I Diritto internazionale privato, vgl. hierzu ausführlich zum Thema der Anknüpfung an bewegliche Sachen, die Ausführungen des Deutschen Bundestages, BT-Drucksache 14/343, S. 15, kennt bezüglich sachenrechtlicher Fragen nur eine Anknüpfung an den Belegenheitsort der Sache.
- ¹⁴⁰ Das Internationale Privatrecht des Kosovo findet seine Grundlage in Ermangelung eigener IPR-Vorschriften im IPR-Gesetz des ehemaligen Jugoslawiens. Hier Art. 18 III des Gesetzes zur Lösung von Gesetzeskollisionen mit den Bestimmungen über das Verhältnis zu ausländischen Staaten – IPR-Gesetz, IPrax 1983, 7; hierzu auch: *Firsching*, Das neue jugoslawische IPR-Gesetz, IPrax 1983, 3.
- ¹⁴¹ Das Internationale Privatrecht Kroatiens nach Art. 18 I Zakon o rješavanju sukoba zakona propisima drugih zemalja u određenim odnosima, knüpft ausschließlich an die *Lex rei sitae* an.
- ¹⁴² Das Internationale Privatrecht Lettlands ist geregelt im Zivilgesetzbuch (englische Übersetzung vorhanden) nach Art. 18 Latvijas civilprocesa kodeksā.

Liechtenstein ¹⁴³	Nein	Nein
Litauen ¹⁴⁴	Nein	Nein
Luxemburg ¹⁴⁵	-	-
Malta ¹⁴⁶	Nein	Nein
Mazedonien ¹⁴⁷	Ja	Ja
Moldawien ¹⁴⁸	Ja	Ja
Montenegro ¹⁴⁹	Nein	Nein
Niederlande ¹⁵⁰	Ja	Ja
Norwegen ¹⁵¹	Recht mit der engsten Verbindung	
Österreich ¹⁵²	Ja	Ja
Polen ¹⁵³	Ja	Ja

- ¹⁴³ Das Internationale Privatrecht Liechtensteins, Art. 31, i. V. m. Art. 34 des Gesetzes vom 19. 09.1996 über das Internationale Privatrecht. Ausführlich wird dieses darüber hinaus auch in den Ausführungen des Deutschen Bundestages, BT-Drucksache 14/343, S. 15 besprochen.
- ¹⁴⁴ Das Internationale Privatrecht Litauens im Zivilgesetzbuch Litauens (englische Übersetzungsvorhanden) gem. Art. 1.48. Civilinis kodeksas, unterscheidet nicht im Sinne des Art. 45 EGBGB.
- ¹⁴⁵ Das Internationale Privatrecht Luxemburgs bestimmt nach dem luxemburgischen Code Civil, das anwendbare Recht nach dem Wohnheitsrecht und der Rechtsprechung.
- ¹⁴⁶ Das Internationale Privatrecht Maltas orientiert sich nach Ansicht der maltesischen Gerichte nach den Regeln des englischen Rechts, vgl. Fn. 122, so *Busuttill*, Malta, in: *Knapp*, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. 1, S. M-58.
- ¹⁴⁷ Das Internationale Privatrecht Mazedoniens nach Art. 20 III закон за меѓународно приватно право hierzu auch: *Deskoski*, The new Macedonian Privat International Law Act of 2007 in: *Volken/Bonomi*, Yearbook of Private International Law, Vol. X, 2008, S. 441, 448.
- ¹⁴⁸ Das Internationale Privatrecht Moldawiens nach Art. 31 Zakona o međunarodnom privatnom pravu, 23.12.2013.
- ¹⁴⁹ Das Internationale Privatrecht Montenegros kennt keine Anknüpfung an den Registrierungsort in seinem International Private Law Act, 07.06.2012 (Englische Übersetzung).
- ¹⁵⁰ Das Internationale Privatrecht der Niederlande gem. Art. 2.1. Wet conflictenrecht goederenrecht.
- ¹⁵¹ Das Internationale Privatrecht Norwegens wendet aufgrund des Mangels an kollisionsrechtlichen Vorschriften nach einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofs die sogenannte Irma-Mignon-Formel an. Hiernach soll das Recht Anwendung finden, mit dem die engste Verbindung besteht. Hierzu ausführlich: *Lødrup*, Norway, in: *Knapp*, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. I, N-83 f.
- ¹⁵² Das Internationale Privatrecht Österreichs nach § 33 Gesamte Rechtsvorschrift für IPR-Gesetze, hierzu auch ausführlich die Ausführungen des Deutschen Bundestages, BT-Drucksache 14/343, S. 15.
- ¹⁵³ Das Internationale Privatrecht Polens gem. Art. 42 Prawo prywatne międzynarodowe, hierzu die deutsche Übersetzung, in: *Pazdan*, Polen: Gesetz über das Internationale Privatrecht, WiRO 2011, 299, 304 bzw. *Schwierskott-Matheson*, Polnisches Internationales Privatrecht, S. 33.

Portugal ¹⁵⁴	Ja	Nein, PKW werden als Transportmittel qualifiziert
Rumänien ¹⁵⁵	Ja	Ja
Russland ¹⁵⁶	Ja	Ja
Schweden ¹⁵⁷	Ja	Ja
Schweiz ¹⁵⁸	Ja	Ja
Serbien ¹⁵⁹	Ja	Ja
Slowakei ¹⁶⁰	Nein	Nein
Slowenien ¹⁶¹	Ja	Ja
Spanien ¹⁶²	Ja	Ja
Tschechische Republik ¹⁶³	Ja	Ja
Türkei ¹⁶⁴	Nein	Nein
Ukraine ¹⁶⁵	Nein	Nein
Ungarn ¹⁶⁶	Ja	Ja

- ¹⁵⁴ Das Internationale Privatrecht Portugals findet seine Grundlage im portugiesischen Zivilgesetzbuch, die entsprechende Regelung findet sich in Art. 46 III Código Civil.
- ¹⁵⁵ Das Internationale Privatrecht Rumäniens gem. Art. 55 Закон Румынской Республики 1992 г. № 105 применительно к регулированию отношений международного частного права.
- ¹⁵⁶ Das Internationale Privatrecht Russlands ist niedergelegt im russischen Zivilgesetzbuch, die Regelung hierzu findet sich in Art. 1207 Гражданский кодекс.
- ¹⁵⁷ Das Internationale Privatrecht Schwedens, ausführlich hierzu *Bogdan*, Private International Law in Sweden, S. 86.
- ¹⁵⁸ Das Internationale Privatrecht der Schweiz nach Art. 105 i. V. m. Art. 107 Bundesgesetz über das Internationale Privatrecht.
- ¹⁵⁹ Das Internationale Privatrecht Serbiens nach Art. 125 Закон о међународном приватном праву.
- ¹⁶⁰ Das Internationale Privatrecht der Slowakei, hier nach § 5 Predpis č. 97/1963 Zb. Zákon o medzinárodnom práve súkromnom a procesnom, kennt keine vergleichbare Vorschrift wie den Art. 45 EGBGB.
- ¹⁶¹ Das Internationale Privatrecht Sloweniens gem. Art. 18 III Zakon o mednarodnem zasebnem pravu in postopku (ZMZPP).
- ¹⁶² Das Internationale Privatrecht Spaniens, geregelt im spanischen Zivilgesetzbuch, Art. 10 I Nr.2 Código Civil.
- ¹⁶³ Das Internationale Privat- und Verfahrensrecht Tschechiens nach Art 70 Zákon o mezinárodním právu soukromém, 25.01.2012.
- ¹⁶⁴ Das Internationale Privatrecht der Türkei unterscheidet in Art. 21 Milletlerarası özel hukuk ve usul hukuku hakkında kanun nicht im Sinne eines Art 45 EGBGB.
- ¹⁶⁵ Das Internationale Privatrecht der Ukraine gem. Art. 38 ff. Про міжнародне приватне право, kennt keine Art. 45 EGBGB entsprechende Norm zur Bestimmung des anwendbaren Rechts.
- ¹⁶⁶ Das Internationale Privatrecht Ungarns nach Art. 23 I A nemzetközi magánjogról.

Vereinigtes Königreich ¹⁶⁷	Nein	Nein
Weißrussland ¹⁶⁸	Ja	Ja
Zypern ¹⁶⁹	Nein	Nein

Daraus folgt, dass die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union mehrheitlich zu Art. 45 I EGBGB gleichartig gelagerte Vorschriften kodifiziert haben. Allerdings ist es nicht auszuschließen, dass in einzelnen Ländern, auch im Rahmen der geltenden Vorschriften der Anwendung der *Lex rei sitae*, individuelle Abweichungen Anwendung finden.

So wird zum Beispiel in Frankreich trotz des Fehlens einer expliziten Vorschrift im Code Civil, abweichend zu Art. 3 II bei Lastkraftwagen, entgegen der eigentlichen geltenden *Lex rei sitae*-Regelung bei Kraftfahrzeugen, an den Registrierungsort angeknüpft.¹⁷⁰ Jedoch konnten weitere derartige Abweichungen mit der zur Verfügung stehenden Literatur nicht gefunden werden.

Des Weiteren ergibt sich aus der Auswertung der nationalen IPR-Vorschriften, dass in Spanien sogar eine nationale Vorschrift zum Internationalen Privatrecht existiert, die Kraftfahrzeuge explizit von der ebenfalls vorhandenen und der dem Art. 45 EGBGB entsprechenden Regelung ausschließt.¹⁷¹

Gemäß Art. 10 Nr. 2 des spanischen Código Civil ist die Anknüpfung an den Registrierungsort kraft Gesetzes für Kraftfahrzeuge sogar explizit

¹⁶⁷ Das Internationale Privatrecht des Vereinigten Königreichs und seine Grundlagen, in *Dicey/Morris*, Dicey and Morris on the conflict of laws, hier vor allem Rule 117, aber auch Rule 118, jeweils mit weiteren Ausführungen sowie Verweisen zu den einschlägigen gerichtlichen Entscheidungen.

¹⁶⁸ Das Internationale Privatrecht Weissrusslands gem. Zivilgesetzbuch Weißrusslands, hier nach Art 1119 Грамадзянскі кодэкс.

¹⁶⁹ Das Internationale Privatrecht Zyperns verweist aufgrund des Common Law-Systems und vor dem Hintergrund der Besetzungsgeschichte durch das Vereinigte Königreich auf die Section 29(1)(c) des Courts of Justice Law, der sich zum anwendbaren Recht folgendermaßen äußert: (...) *the common law and the doctrines of equity save in so far as other provision has been or shall be made by any law made or becoming applicable under the Constitution* (...). Bestätigt wurde dies durch den Fall *Patiki v Patiki* 20 C.L.R. Pt 1, 45 durch den zypriotischen Supreme Court. Hierzu ausführlich: *Neocleous/ Aristotelous*, Cyprus, in: *Rhodes* (Ed.), *Private Client Tax, Jurisdictional comparisons*, 2. Edition, p. 42. Ergänzend sei auf die Ausführungen zu Vereinigtes Königreich in Fn. 171 verwiesen.

¹⁷⁰ Hierzu ausführlich: *Audit*, *Droit International Privé*, S. 738 ff., mit weiteren Verweisen zur Anwendung des Art. 3 II Code Civil.

¹⁷¹ Hier am Beispiel Österreichs: *Beitzke*, *Neues österreichisches Kollisionsrecht*, *RabelsZ* 1979, 245, 269; oder auch Rumänien, hierzu: *Leonhardt*, *Das neue Internationale Privatrecht Rumäniens*, *IPrax* 1994, 156, 158.

ausgeschlossen. Es wird auf die Anwendung der Bestimmung des anwendbaren Rechts nach der *Lex rei sitae* verwiesen.

Schlussendlich findet sich in der Europäischen Union lediglich ein Beispiel, welches exemplarisch zeigt, dass bei Transportmitteln ebenfalls eine Anknüpfung an den Registrierungsort eine praktikable Lösung zur Bestimmung des anwendbaren Rechts darstellen kann.

Im Ergebnis zeigt die Übersicht jedoch auch, dass eine Vereinheitlichung der Vorschriften zur Bestimmung des anwendbaren Rechts schon innerhalb der Europäischen Union vor einigen Hürden stehen würde, um kurz den eingangs bereits erwähnten Gedanken von *Kreuzer* aufzugreifen, der dies zu einem signifikanten Punkt zur Umsetzung erklärte.

TEIL 3: DER REGISTRIERUNGORT ALS STABILER ANKNÜPFUNGS- PUNKT?

Gerade die Diskussionen im Vorfeld der Kodifikation des Gesetzes zum Internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen zeigen: Der Art. 45 I EGBGB soll dem Umstand Rechnung tragen, dass Transportmittel ihren Lageort häufig grenzüberschreitend verändern und sich zeitweilig überhaupt nicht im Gebiet eines Staates befinden (Schiffe und Flugzeuge). Aus diesem Grund erscheint eine Anknüpfung der sachenrechtlichen Verhältnisse an den Lageort nicht optimal.¹⁷²

Jedoch wurde, der vorliegenden Literatur entnehmend, nicht der Tatsache Rechnung getragen, dass sich für KFZ der Registrierungsort als bedeutend stabiler erweisen und daher gegenüber dem Belegenheitsort vorzugswürdiger sein könnte.

Denn auch große räumliche Entfernungen lassen sich heutzutage durch das gut ausgebaute Straßennetz schnell und unkompliziert zurücklegen. Hierdurch kann sich der Lageort gerade bei Kraftfahrzeugen durchaus schnell verändern. Unterstützt wird ein rascher und unkontrollierter Grenzübertritt durch das Schengener Abkommen,¹⁷³ sowie das Schengen-Protokoll zum Amsterdamer Vertrag¹⁷⁴ vom 02.10.1997, das mit Wirkung vom 01.05.1999 in der Europäischen Union in Kraft trat, wodurch Grenzkontrollen zwischen den Staaten de facto abgeschafft wurden.¹⁷⁵

Noch häufiger führen nun die Fahrten aus beruflichen, aber auch immer mehr aus privaten Gründen ins Ausland. Ein einfaches und zumindest aus deutscher

¹⁷² *Junker*, Die IPR-Reform von 1999: Auswirkungen auf die Unternehmenspraxis, RIW 2000, 245, mit Verweis auf BT-Drucksache 14/343 S. 654; BR-Drucksache 759/98 und *ders.*, Internationales Privatrecht, 3. Auflage, S. 517.

¹⁷³ Gesetz zum Schengener Übereinkommen vom 19.06.1990, betreffend den schrittweisen Abbau der Kontrollen an den gemeinsamen Grenzen, BGBl. 1993 II S. 1010, zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes zum Schengener Informationssystem der zweiten Generation (SIS-II-Gesetz), vom 06.06.2009, BGBl. I S. 1226, 2009.

¹⁷⁴ Vertrag von Amsterdam zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union, der Verträge zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft sowie einiger damit zusammenhängenden Rechtsakten - Protokolle - Protokoll zum Vertrag über die Europäische Union und zum Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft - Protokoll zur Einbeziehung des Schengen-Besitzstands in den Rahmen der Europäischen Union, 11997D/PRO/02 Amtsblatt Nr. C 340 vom 10.11.1997, S. 93.

¹⁷⁵ So auch *Kment*, Grenzüberschreitendes Verwaltungshandeln – transnationale Elemente deutschen Verwaltungsrechts, S. 173.

Sicht anschauliches Beispiel stellt die Urlaubszeit im Sommer dar: laut einer Statistik des Deutschen Reiseverbandes (DRV) ist das Kraftfahrzeug das am häufigsten genutzte Reisemittel.¹⁷⁶

Die vom Deutschen Reiseverband angegebenen Zahlen offenbaren für das Jahr 2017: bei 54,1 Millionen Reisen, die einen Zeitraum von fünf Tage überschreiten, das heißt sogenannte Nah- und Mittelstreckenreisen, wurde über die Hälfte mit dem Kraftfahrzeug absolviert (51,76%).¹⁷⁷

A. Der Wechsel im Vergleich

I. Der Statutenwechsel

Bei diesen Fahrten werden regelmäßig mehrere Länder durchquert, immer von der Möglichkeit begleitet, dass es zu einer Veränderung des auf die sachenrechtlichen Verhältnisse anwendbaren Rechts kommen kann. Denn mit dem Grenzübertritt kommt das Kraftfahrzeug grundsätzlich erst einmal nur in den Geltungsbereich einer anderen Rechtsordnung, ohne dass dies im ersten Moment Auswirkungen auf die rechtliche Stellung des Fahrzeugs haben könnte. Dies bedeutet, dass allein bei einer Urlaubsfahrt innerhalb kürzester Zeit grundsätzlich der Anwendungsbereich unterschiedlicher nationaler Rechtsordnungen durchfahren wird. Kommt es zu einem sachenrechtlich relevanten Vorgang, Verkauf oder einer ähnlichen Belastung, zum Beispiel zur Entstehung von Pfandrechten, so gilt es zu bestimmen, welche Rechtsordnung Anwendung findet.

Man spricht von einem sogenannten Statutenwechsel, den das Kraftfahrzeug durch den Grenzübertritt durchläuft.

Dasselbe gilt auch für ausländische Kraftfahrzeuge, die in dieser Zeit in den Geltungsbereich der Vorschriften des deutschen Internationalen Privatrechts beziehungsweise in den Geltungsbereich jeder anderen nationalen Vorschrift des Internationalen Privatrechts der Staaten des europäisch/asiatischen Raums

¹⁷⁶ Hierzu ausführlich: Der Deutsche Reiseverband – Fakten und Zahlen 2017.

¹⁷⁷ Ders. in seinen Ausführungen auf S. 13, mit Verweis auf: GfK Travel scope 2017.

kommen, auch in diesem Fall, ohne dass dieser Grenzübertritt erst einmal Auswirkungen auf die rechtliche Stellung des Fahrzeugs hat.¹⁷⁸

Daher gilt es abzuwägen, wann es sinnvoll ist, dass ein Statutenwechsel eintritt beziehungsweise überhaupt eintreten soll.

II. Der Wechsel des Belegenheitsortes

Um die Veränderung des Belegenheitsortes darzustellen, kann ein einfaches Beispiel herangezogen werden:

Mit einem Fahrzeug, das sonst ausschließlich in Deutschland genutzt wird und dort auch zugelassen ist, fahren die Eigentümer wie jedes Jahr nach Frankreich in den Urlaub. Da diese die Hotelrechnung aus dem vergangenen Jahr noch nicht bezahlt haben, übt der Hotelier ein Pfandrecht am Kraftfahrzeug aus.

Welches Recht ist auf die Frage der Entstehung und des Rangs des Pfandrechts anwendbar?

Mit dem Grenzübertritt gelangte das Kraftfahrzeug in den Geltungsbereich des französischen Sachenrechts, und nach den Regeln des französischen Internationalen Privatrechts findet auf diesen Fall das Recht des Belegenheitsortes Anwendung: die *Lex rei sitae*.

Der gesamte Vorgang der Pfändung des Kraftfahrzeugs ist nach französischem Recht zu beurteilen, da sich das Fahrzeug zum Zeitpunkt des sachenrechtlich relevanten Vorgangs, hier der Pfändung, in Frankreich befand.

Der Belegenheitsort hat sich, obwohl das Fahrzeug sonst ausschließlich in Deutschland genutzt wird, im streitgegenständlichen Zeitpunkt nach Frankreich verlagert.

III. Der Wechsel des Registrierungsortes

Wie schon bei den Darlegungen zum Belegenheitsort der Sache wird auch für den Registrierungsort untersucht, unter welchen Voraussetzungen sich dieser ändert beziehungsweise grundsätzlich überhaupt veränderbar ist.

¹⁷⁸ Vgl. *Drobnig*, Die gemeinschaftliche „Regelung“ des Eigentumsvorbehalts, in: *Lorenz/Trunk/Eidenmüller/Wendehorst/Adolff (Hrsg.)*, Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag, S. 576 ff.

Nach einer kurzen Festlegung zur kurzfristigen Verbringung eines Kraftfahrzeugs in ein anderes Land des europäisch/asiatischen Raums wird auf die dauerhafte Verbringung durch Import und hiernach durch Export eingegangen.

1. „Einfacher“ Statutenwechsel

Es ist festzustellen: Eine einfache Verbringung des Kraftfahrzeugs besitzt keine Auswirkungen auf den Registrierungsort. Bis zu seiner Umregistrierung bleibt der Registrierungsort eines Fahrzeugs bestehen. Eine möglicherweise vergleichbare Situation, wie sie, wie bereits aufgezeigt, beim Belegenheitsort durch Statutenwechsel auftauchen kann, ist dem Registrierungsort grundsätzlich unbekannt. Er wird davon nicht tangiert. Diese Feststellung lässt sich für alle Staaten des europäisch/asiatischen Raums treffen.¹⁷⁹

2. Der Importfall

Für den Importfall wird auf zwei Aspekte genauer eingegangen: zum einen, ab wann grundsätzlich eine Pflicht zur Umregistrierung entsteht, zum anderen wird der Vorgang der Umregistrierung kurz dargestellt.

Grundsätzlich werden sowohl die Registrierung (Zulassung) von Kraftfahrzeugen als auch der Wechsel des Registrierungsortes in Deutschland durch die Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) geregelt. Hierbei gelten gesonderte Vorschriften für die dauerhafte Verbringung von Kraftfahrzeugen aus dem Ausland in den Geltungsbereich des deutschen Rechts (§ 7 II FZV).

Grundsätzlich sind, dies sei an dieser Stelle vorweggenommen, für alle Kraftfahrzeuge, die am Straßenverkehr teilnehmen, grundsätzlich eine Zulassung und Registrierung des Fahrzeugs im jeweiligen nationalen Verkehrsregister einzutragen.

a) *Die Pflicht zur Umregistrierung durch Frist*

Bei der Verbringung von ausländischen Kraftfahrzeugen ins Inland, bei denen der Registrierungsort jedoch dauerhaft gewechselt werden soll, da sich der gewöhnliche Standort des Fahrzeugs dauerhaft in die Bundesrepublik

¹⁷⁹ Hierzu ausführlich bereits: *Drobnig*, Die gemeinschaftliche „Regelung“ des Eigentumsvorbehalts, in: *Lorenz/Trunk/Eidenmüller/Wendehorst/Adolff* (Hrsg.), Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag, S. 568 ff.

Deutschland verlagert, gelten für die Zulassung in Deutschland gesonderte Vorschriften.

Grundsätzlich hat eine Umregistrierung und damit verbunden der Wechsel des Registrierungsortes spätestens ein Jahr nach der Verbringung des Kraftfahrzeugs in die Bundesrepublik Deutschland zu erfolgen. Dies ergibt sich aus dem Umkehrschluss zu § 3 Nr. 13 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, das ausländische Personenkraftfahrzeuge und ihre Anhänger, die zum vorübergehenden Aufenthalt ins Inland gelangen, für die Dauer bis zu einem Jahr von einer Besteuerung nach diesem befreit.

Jedoch entfällt diese Steuerbefreiung umgehend, wenn für das entsprechende Fahrzeug ein regelmäßiger Standort im Inland begründet werden soll, womit einhergeht, dass eine damit verbundene Pflicht zur Umregistrierung des Fahrzeugs entsteht.

Darüber hinaus entfällt die Befreiung auch dann, wenn das Fahrzeug zum Beispiel der entgeltlichen Beförderung von Personen oder Gütern dient.

b) *Die Voraussetzungen der Umregistrierung*

Der Vollständigkeit halber wird der Vorgang der Umregistrierung kurz dargestellt. Auch wird aufgezeigt, dass bei der Umregistrierung zu keinem Zeitpunkt ein Moment auftritt, in dem das Fahrzeug keinen Registrierungsort besitzt beziehungsweise dieser sich nicht feststellen lässt.

Beim Vorgang der Verbringung gilt es zuerst einmal zu beachten, wie das jeweilige Fahrzeug nach Deutschland verbracht wird. Denn wenn dies ebenfalls aus „eigenem Antrieb“ geschieht, muss es eine ordnungsgemäße Zulassung vorweisen.¹⁸⁰

Dabei gilt es zu differenzieren, ob ein Fahrzeug mit einem ausländischen Überführungskennzeichen oder mit einem „sonstigen“ Kennzeichen nach Deutschland verbracht wird¹⁸¹ oder ob dies mithilfe einer deutschen Zulassung erfolgt.¹⁸²

¹⁸⁰ Dabei ist zu beachten, dass Fahrzeuge, die noch keinen Registrierungsort besitzen, hiervon ausgenommen sind. Hierzu wird auf den: Teil 4: A der Arbeit verwiesen, der sich mit diesem Punkt befasst und in dessen Rahmen sich ausführlich mit eben dieser besonderen Problematik auseinandergesetzt wird.

¹⁸¹ An dieser Stelle wird lediglich auf die ausländischen Kennzeichen abgestellt, mit denen am deutschen Straßenverkehr teilgenommen wird.

¹⁸² Auf die rechtlichen Probleme der Fernzulassung bei Kraftfahrzeugen wird hier nicht eingegangen.

Ein weiterer Unterscheidungspunkt ist schließlich, ob das Fahrzeug aus einem EU- beziehungsweise EWR-Mitgliedsstaat oder aus einem Drittland stammt, denn hieraus ergeben sich bei der Zulassung für den deutschen Straßenverkehr unterschiedliche Anforderungen, die im Folgenden kurz zusammengefasst werden.

Grundsätzlich gelten für Fahrzeuge, die eine EU-Typengenehmigung besitzen und schon in einem anderen EU-Staat beziehungsweise EWR-Mitgliedsstaat zugelassen waren, beim Wechsel des Registrierungsortes die Rechtsvorschriften der §§ 6 IV, V, S. 7 FZV. Hiernach ist vor einer Zulassung zum Straßenverkehr eine Untersuchung nach § 29 StVO, die sogenannte „Hauptuntersuchung“ (HU), durchzuführen, wenn nach Anlage VIII Abschnitt 2 FZV eine solche in der Zwischenzeit hätte durchgeführt werden müssen.

Da ohne das Vorliegen dieser Untersuchung keine Eintragung in das deutsche Zentrale Kraftfahrzeugregister und somit auch kein Wechsel des Registrierungsortes möglich ist, wird hier kurz auf einige Voraussetzungen für diese Untersuchung eingegangen.

Gemäß Abschnitt 2.3 StVZO beginnt die Frist zur Untersuchung mit dem Jahr und dem Monat der letzten Hauptuntersuchung, regelmäßig jedoch gemäß Abschnitt 2.1.2.1 StVZO alle 36 Monate.

Jedoch findet diese Vorschrift nach § 7 I S. 1 FZV nach Satz 2 keine Anwendung, wenn eine Untersuchung nach der RiL über die technische Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger¹⁸³ in der geltenden Fassung in einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union beziehungsweise einem Mitgliedsstaat des EWR durchgeführt wurde. Wird eine solche Untersuchung bei der Zulassung nachgewiesen, gilt entsprechend Anlage VIII Abschnitt 2.3 a. E. StVZO, wonach die Frist nach dieser Untersuchung zu bestimmen ist.

Kann diese Untersuchung jedoch nicht nachgewiesen werden, ist gemäß § 7 I a. E. FZV eine solche Untersuchung durchzuführen.

Für Fahrzeuge, die ebenfalls eine EU-Typengenehmigung besitzen, die aus einem Drittstaat stammen, gilt: Vor ihrer Zulassung zum Straßenverkehr muss in jedem Fall eine HU nach § 29 StVZO durchgeführt werden, siehe hierzu

¹⁸³ Richtlinie über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen, S. 12.

Wortlaut des § 7 III FZV, der „auf jeden Fall“ eine solche Untersuchung des Fahrzeugs anordnet.

Dies zeigt, dass auch bei einer Überführung von Kraftfahrzeugen in den Gültigkeitsbereich der deutschen Fahrzeug-Zulassungsverordnung bis zur Umregistrierung und Eintragung in das deutsche Kraftfahrzeugregister jederzeit garantiert werden kann, dass das Kraftfahrzeug einen Registrierungsort besitzt. Eine „Übergangszeit“, in der ein solcher nicht vorhanden ist, besteht nicht, wodurch das Vorhandensein eines Registrierungsortes zu jedem Zeitpunkt gewährleistet ist.

3. Der Exportfall

Nachdem dargelegt werden konnte, wie es sich mit dem Registrierungsort und dessen Veränderung im Fall des Imports verhält, wird nun der Export eines in Deutschland registrierten und in einen europäisch/asiatischen Staat exportierten Fahrzeugs dargestellt. Denn auch im Exportfall gilt, dass nur eine dauerhafte Verbringung des Kraftfahrzeugs und damit verbundenen, eine nach den jeweiligen nationalen Zulassungsvorschriften des Zielstaates erfolgte Umregistrierung, sich der Registrierungsort hin zu einer anderen nationalen Rechtsordnung durch Begründung eines neuen Registrierungsortes verändern kann.

a) *Kein kurzzeitiger „Verlust“ des Registrierungsortes*

Es gibt aus Sicht der deutschen Fahrzeug-Zulassungsverordnung keine Möglichkeit, den Registrierungsort nur vorübergehend zu wechseln. Der Registrierungsort kann entgegen der Möglichkeit, wie dies beim Lageort möglich ist, nicht vorübergehend verändert werden. Eine Veränderung des Registrierungsortes setzt immer eine Umregistrierung voraus, eine bloße Verlagerung des Lageortes zieht keine Veränderung nach sich. Nimmt man die oben genannten Beispiele zur Hand, so bleibt der Registrierungsort immer bestehen und verändert sich auch nicht mit Grenzübertritt.

b) *Der Export eines Kraftfahrzeugs aus deutscher Sicht*

Doch auch für die dauerhafte Verbringung ins Ausland lässt sich darlegen, wann sich der Registrierungsort verändert beziehungsweise zu welchem Zeitpunkt dieser im ursprünglichen Zulassungsstaat erlischt.

Sehr häufig werden in Deutschland registrierte Fahrzeuge ins Ausland exportiert und im Ausland erneut zugelassen.

Dies war im Jahr 2013 bei genau 975.274 ehemals in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen der Fall.¹⁸⁴ So viele Anfragen registrierte das Kraftfahrt-Bundesamt über das System REGINA (ausführlich hierzu Teil 4.C.I) bezüglich Kraftfahrzeugen, die ursprünglich in Deutschland registriert und nun im europäischen Ausland dauerhaft umregistriert wurden.¹⁸⁵

Daher wird im Folgenden untersucht, ob auch im Fall des Exports eines in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugs ins Ausland, mit der Anknüpfung an den Registrierungsort, ein verlässliches und konstantes Anknüpfungsmoment vorhanden wäre.

Für die Verbringung von Fahrzeugen ins Ausland weist die Fahrzeug-Zulassungsverordnung gesonderte Regelungen auf. Sie gelten für solche Kraftfahrzeuge, die dauerhaft von der Bundesrepublik Deutschland aus ins Ausland verbracht werden und dort einen neuen, dauerhaften Standort begründen sollen. Um den Vorgang der Überführung umfassend darzustellen, ist zunächst grundsätzlich danach zu unterscheiden, ob das Fahrzeug selbstständig, das heißt mit eigener Antriebskraft (vgl. Wortlaut des § 19 I S. 1 FZV), ins Ausland gebracht werden soll oder ob es transportiert wird.

aa) Die Zulassung des Kraftfahrzeugs am Bestimmungsort der Überführung

Die bereits erwähnten 975.274 Kraftfahrzeuge, die von Deutschland aus ins europäische Ausland verbracht wurden, müssen an ihrem neuen Lageort nach der nun am Bestimmungsort geltenden Fahrzeug-Zulassungsverordnung und den jeweiligen geltenden nationalen Bestimmungen erneut zugelassen werden. Mit dem Zeitpunkt der Registrierung im Bestimmungsland erlischt zeitgleich der ursprüngliche Registrierungsort und ein neuer entsteht. In diesem

¹⁸⁴ Dieser Austausch basiert auf dem Registration and Information Agreement (REGINA). Hierbei handelt es sich um einen systematischen und regelmäßigen internationalen Nachrichtenaustausch über die erneute Zulassung von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren. Dies wurde im Jahr 2004 auf Initiative der Europäischen Kommission in einem Verfahren zwischen den Mitgliedsstaaten abgestimmt. Hierzu ausführlich mit weiteren Erläuterungen: Fachartikel des KBA zum Thema Registration and Information Agreement (REGINA), S. 2.

¹⁸⁵ Statistik aus Fachartikel des KBA zum Thema Registration and Information Agreement (REGINA), S. 3, hierin wird die Zahl der Anfragen aus dem Ausland für Kraftfahrzeuge aufgelistet, die im Ausland registriert werden sollen.

Zusammenhang wird der ursprüngliche Registereintrag gelöscht und das Fahrzeug in ein neues Register eingetragen.

Hiernach ergibt sich im Zusammenhang mit den folgenden Ausführungen zu den deutschen KFZ-Kennzeichen auch für die in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge das gleiche Bild wie für die Fahrzeuge des europäisch/asiatischen Raums. Zu jeder Zeit ist gewährleistet, dass der Registrierungsort der Fahrzeuge festgestellt werden kann. Auch beim dauerhaften Statutenwechsel durch den Wechsel des Registrierungsortes ist gewährleistet, dass das Fahrzeug umregistriert werden muss. Um diesen Vorgang zu beschleunigen und amtliche Hindernisse, auch in der Europäischen Union, zu beseitigen, soll der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedsstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts dienen.¹⁸⁶

bb) Die Frist zur Umregistrierung

Aus deutscher Sicht hat eine Umregistrierung ins Ausland binnen 185 Tagen zu erfolgen. Es reicht schon aus, wenn sich das Kraftfahrzeug im Lauf eines Jahres über 185 Tage im Ausland befindet. Schon unter diesen Umständen hat eine Umregistrierung zu erfolgen. Denn dann wird angenommen, dass eine Person in dem jeweiligen Land ihren Wohnsitz begründet hat.¹⁸⁷

c) Der Export eines nicht beziehungsweise noch nicht zugelassenen Kraftfahrzeugs aus „eigener“ Kraft

Bei der Überführung eines nicht beziehungsweise noch nicht zugelassenen Kraftfahrzeugs aus eigener Antriebskraft findet § 19 FZV Anwendung. Er unterscheidet zwischen einer Überführung mit dem sogenannten Ausfuhrkennzeichen und einer Überführung mit Verwendung eines Händlerkennzeichens. Dies eröffnet Verbringenden zwei unterschiedliche Möglichkeiten, sowohl am deutschen als auch am ausländischen Straßenverkehr ordnungsgemäß teilzunehmen

¹⁸⁶ Hierzu ausführlich Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedsstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts, COM/2012/0164 final - 2012/0082 (COD).

¹⁸⁷ Hierzu ausführlich: *Bouska/Laeverenz*, Fahrerlaubnisrecht, zu § 7 FeV, Rn. 2 b.

Daher wird der Transport des Kraftfahrzeugs im Folgenden separat betrachtet. Zu den beiden Kennzeichen sei an dieser Stelle noch auf deren Erläuterungen unter A.I.h)ee) und A.I.h)ff) verwiesen.

Gemäß § 19 I S.1 FZV müssen Fahrzeuge, die durch eine Fahrt „mit eigener Triebkraft“ dauerhaft ins Ausland verbracht werden, zugelassen werden. Auf diesen Fahrten findet die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vorbehaltlich des § 16 FZV Anwendung, wenn die Voraussetzungen des § 19 I Nr. 1–4 FZV erfüllt sind. Darüber hinaus müssen die Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom Verbringungsstaat zugelassen sein.

Damit ein Fahrzeug für eine solche Überführungsfahrt zugelassen wird, muss eine Versicherungsbescheinigung im Sinne der Anlage 11 Nummer 3 FZV vorgelegt werden. Sie enthält die Daten zur Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, zum KFZ-Kennzeichen, zur Fahrzeugbeschreibung und zum Versicherungsnehmer sowie zusätzlich das Datum des Endes des Versicherungsschutzes.¹⁸⁸

Darüber hinaus muss der nächste Termin zur Durchführung der nach § 29 StVZO vorgeschriebenen Untersuchung, der sogenannten „Hauptuntersuchung“¹⁸⁹, nach dem Zulassungszeitpunkt der hiernach begehrten Zulassung liegen. Ansonsten kann keine Zulassung erfolgen. Die gesamte Verbringung des Fahrzeugs muss in einem maximalen Zeitraum von einem Jahr erfolgen, da dies die maximale Dauer der Zulassung darstellt. Jedoch besteht für die Zulassungsbehörde nach § 19 I Nr. 2 FZV die Möglichkeit, durch kürzere Fristen und weitere Auflagen sicherzustellen, dass das Fahrzeug auch in dieser Zeit den Geltungsbereich der FZV verlässt, im Ergebnis also das Fahrzeug ins Ausland verbracht wird.

Hiernach wird dem Fahrzeug ein Ausfuhrkennzeichen zugeteilt (vgl. hierzu unter A.I.h)ff)), wonach die Inbetriebnahme des Fahrzeugs im Straßenverkehr nach § 10 XII FZV gestattet wird. Dies ist bis zu diesem Zeitpunkt entsprechend § 19 I Nr. 3, S. 6 FZV untersagt. Bei der Zulassung zur Ausfuhr gilt es nach § 19 I Nr. 4 FZV zu beachten, dass die Zulassungsbescheinigung auf die

¹⁸⁸ Hierzu: Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenrechtlichen Vorschriften, BGBl. I 2012, 2232, 2242.

¹⁸⁹ Der Umfang der Überprüfung erfolgt nach der Maßgabe der Anlage VIII und VIIIa der StVZO.

Ausfuhr des Fahrzeugs beschränkt und mit einem Datum des Endes der Gültigkeit versehen wird.

Darüber hinaus kann gemäß § 18 FZV noch ein internationaler Zulassungsschein beantragt werden.

Hierbei handelt es sich nach Art. 4 des Pariser Abkommens über Kraftfahrzeugverkehr (KfzVAbk)¹⁹⁰ um einen Zulassungsschein, der von den Behörden eines Vertragsstaates ausgestellt wird beziehungsweise von einem durch den Ausgabestaat betrauten Verein, womit dieser diese hoheitliche Aufgabe wahrnimmt. Dieser Zulassungsschein stellt dann die kraft Gesetzes benötigte Zulassung zum Verkehr in allen anderen Vertragsstaaten dar. Sie werden ohne erneute Prüfung anerkannt und müssen mit einem Datum zum Ablauf der Gültigkeit versehen werden. Ein Muster findet sich zur besseren Veranschaulichung im Anhang B des KfzVAbk.¹⁹¹

Bei der Zuteilung des Ausfuhrkennzeichens werden die relevanten Daten genau wie bei der regulären Registrierung gemäß und im Umfang des § 19 II FZV im Fahrzeugregister gespeichert,¹⁹² woraus sich ein deutscher Registrierungsort ergibt.

Eine weitere Möglichkeit ist die Ausfuhr mittels eines sogenannten „roten“ Kennzeichens, auch Händlerkennzeichen (vgl. A.I.h)ee)) genannt.

Gemäß § 16 I FZV können mit diesem Kennzeichen Überführungsfahrten getätigt werden. Der Fahrtzweck bei der Überführung ist auf den Zweck des Verkaufs begrenzt¹⁹³ und gestattet die Verwendung ausschließlich demjenigen, dem dieses Kennzeichen zugeteilt wurde. Eine Überlassung an Dritte, gerade zur Umgehung der Kosten bei der geforderten Verwendung des Ausfuhrkennzeichens, ist nicht gestattet.¹⁹⁴

Bei einem bereits zugelassenen Fahrzeug, das mit einem Ausfuhrkennzeichen ins Ausland verbracht werden soll, ist das Verfahren ähnlich. Gemäß § 19 IV FZV sind, wenn das Fahrzeug ebenfalls aus eigener „Triebkraft“ ins

¹⁹⁰ Das Pariser Abkommen vom 24.04.1926, BGBl. 1930 Teil II S. 1234.

¹⁹¹ Zu finden unter: RGBl. 1930 II S. 1233.

¹⁹² Liebermann, Neue Fahrzeug-Zulassungsverordnung, NZV 2006, 360.

¹⁹³ Jedoch mit Ausnahmen, z. B. der Transport einer Zeltheizung, so OLG Zweibrücken, am 06.12.1974 – Ss/74, VRS 49, S. 150, mit der Schlussfolgerung, dass der Hauptzweck der Überführung dienen muss.

¹⁹⁴ Hierzu: *Beschluss*, VG Berlin vom 11.01.2008 – VG 11 A 877.07, NZV 2008, 421.

Ausland verbracht werden soll, bei der Beantragung des Ausfuhrkennzeichens die Zulassungsbescheinigung und das bisherige KFZ-Kennzeichen zur Entstempelung vorzuzeigen.

Die bisherige Zulassungsbescheinigung Teil I wird von der Zulassungsbehörde eingezogen, und Teil II wird fortgeschrieben. Hiernach gelten gemäß § 19 IV S. 4 FZV die gleichen Vorschriften wie für Fahrzeuge, die nicht oder noch nicht zugelassen sind. Hiernach finden die Absätze I–III Anwendung, die bereits ausführlich dargelegt wurden.

Das Fahrzeug kann mit einem sogenannten Händlerkennzeichen (Teil 3: A.I.h)ee)) überführt werden, wenn gemäß § 14 I FZV der Halter das Fahrzeug außer Betrieb setzt und unverzüglich die Zulassungsbescheinigung Teil I sowie des KFZ-Kennzeichens zur Entstempelung und damit zur Entwertung vorlegt. Die „Entstempelung“ des Fahrzeugs führt zum Verlust der Zulassung und damit verbunden in der Konsequenz auch zum Verlust des Registrierungsortes.

Aus einem Vergleich der Veränderbarkeit von Belegenheits- und Registrierungsort ergibt sich, dass der Registrierungsort aufgrund seiner Anforderungen zur Umregistrierung konstanter ist als der Belegenheitsort.

Anschaulich kann dargelegt werden, dass sich der Lageort recht einfach verändern lässt. Gerade bei den hoch mobilen Kraftfahrzeugen kann dies schnell zu dem bereits beschriebenen Statutenwechsel führen.

Dieser Veränderbarkeit des Lageortes stellt sich die hier aufgezeigte, ständige Gegebenheit und sichere Feststellbarkeit des Registrierungsortes entgegen. Denn wie dargelegt, kann sich der Registrierungsort nur durch eine Umregistrierung des Kraftfahrzeugs verändern. Daher kann der Registrierungsort dem Lageort eine bedeutend höhere Konstanz und damit verbunden eine in besonderem Maße höhere Stabilität entgegenhalten.

.

TEIL 4: DIE BESTIMMUNG DES REGISTRIERUNGORTES

A. Die Entstehung des Registrierungsortes durch Eintragung

Unter der Annahme, dass eine einheitliche Anknüpfung möglich wäre, wird im Folgenden in einem ersten Schritt beschrieben, wie der Registrierungsort entsteht, um darauf aufbauend im zweiten Schritt abzuwägen, ob sich dieser als stabiler erweist als der Belegenheitsort der Sache.

I. Die Bestimmung in Deutschland

Zu Beginn ist festzustellen: In der Bundesrepublik Deutschland können eine Zulassung zum Straßenverkehr sowie die damit verbundene Registrierung des Kraftfahrzeugs nur durch die zuständigen Behörden erfolgen. Gemäß § 3 I S. 1 FZV dürfen auf öffentlichen Straßen Fahrzeuge nur dann in Betrieb genommen werden, wenn sie zum Straßenverkehr zugelassen sind.

Bei den Zulassungsbehörden ist zwischen den sachlich und den jeweils örtlich zuständigen Behörden zu unterscheiden.

1. Die sachliche und örtliche Zuständigkeit

Die Zulassung zum Straßenverkehr und die damit verbundene Registrierung, die Ausgabe der Zulassungsbescheinigung sowie die Vergabe der Erkennungsnummer¹⁹⁵ des KFZ-Kennzeichens erfolgen vonseiten der staatlichen Verwaltung, welche die Einhaltung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung überwacht. Die Vergabe der individuellen Erkennungsnummer und die Ausgabe der Zulassungsbescheinigung werden durch die sachlich zuständige Behörde durchgeführt.

Sachlich für die Ausführung zuständig ist gemäß § 46 I FZV die nach Landesrecht zuständige untere Verwaltungsbehörde. Gemäß Art. 8 I Gesetz über die Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk)¹⁹⁶ ist dies beispielsweise für den Freistaat Bayern nach Art. 8 I in Verbindung mit 58 Abs. I der

¹⁹⁵ Dabei handelt es sich um die einzigartige Kombination aus Buchstaben und Nummern, die auf den deutschen KFZ-Kennzeichen angegeben wird, § 8 I S. 2 FZV. Vgl. hierzu ausführlich auch unter A.I.c).

¹⁹⁶ Abgedruckt in GVBl. 1990, S. 220.

Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (BayGO)¹⁹⁷ die Gemeinde im Rahmen des ihr übertragenen Wirkungsbereiches, hier das Landratsamt als untere staatliche Verwaltungsbehörde.¹⁹⁸ Bei kreisfreien Gemeinden und Großen Kreisstädten wird gemäß Art. 9 I BayGO die sachliche Zuständigkeit im Rahmen der weiteren Aufgaben als Zulassungsbehörde zugewiesen.

Örtlich zuständig ist, soweit nichts anderes vorgeschrieben ist, nach § 46 II FZV die Behörde des Wohnortes des Halters und bei mehreren Wohnorten im Sinne des § 21 I in Verbindung mit Absatz II Bundesmeldegesetz (MeldeG)¹⁹⁹ der Ort der Hauptwohnung, innerhalb Deutschlands. Hiernach bestimmt sich bei der Vergabe des Erkennungszeichens das Unterscheidungszeichen²⁰⁰.

Die Zulassungsbehörde hat die Aufgabe, nach Vergabe der Erkennungsnummer das Dienstsiegel²⁰¹ des jeweiligen zuständigen Stadt- beziehungsweise Landkreises auf dem Nummernschild anzubringen. Dieses enthält das Wappen und den Namen des Bundeslandes, in dem sich der Verwaltungsbezirk befindet, sowie den Namen der Zulassungsstelle. Das Kennzeichen muss gemäß § 10 III FZV zur „Abstempelung“ bei der Zulassungsstelle vorgelegt werden,²⁰² die hierdurch die ordnungsgemäße Zulassung beurkundet.²⁰³

Hiernach ist das Kennzeichen offiziell für den Verkehr geeignet und der Halter des Fahrzeugs dadurch berechtigt, das Kennzeichen am Fahrzeug anzubringen. Der Vollständigkeit halber ist ergänzend hinzuzufügen: Für Zulassung von Dienstfahrzeugen der Landesorgane sind die Hauptstädte der Länder

¹⁹⁷ Der Freistaat Bayern soll hier lediglich als exemplarisches Beispiel dienen. Ähnliche Vorschriften finden sich auch in den jeweiligen Landesrechten der übrigen Bundesländer.

¹⁹⁸ Ausführlich hierzu: Aufgaben nach Art. 58 Absatz I, in *Bauer/Mühlbauer/Nitsche/Oehler/Schulz/Stangelmayr/Wachsmuth/Winkler/Zwick*, Praxis der Kommunalverwaltung – Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (Gemeindeordnung - GO), Art. 9 I BayGO.

¹⁹⁹ In Kraft getreten am 01.05.2014, zuvor geregelt in § 12 Melderechtsrahmengesetz (MRRG) in der Fassung vom 19.04.2002, auf dessen Grundlage die Länder eigene Vorschriften erlassen haben, z. B. das Gesetz über das Meldewesen (MeldeG) in Bayern, hierzu auch: *Liebermann*, Neue Fahrzeug-Zulassungsverordnung, NZV 2006, 359.

²⁰⁰ Ein KFZ-Kennzeichen weist ein länderspezifisches Unterscheidungszeichen so wie ein regionales Unterscheidungszeichen auf, § 8 I S. 1 FZV. Sie geben an, wo ein Fahrzeug in welchem regionalen Fahrzeugregister das Fahrzeug zusätzlich zum nationalen Fahrzeugregister zugelassen ist. Vgl. A.I.b).

²⁰¹ Ausführlich zur rechtlichen Einordnung des Dienstsiegels, exemplarisch für den Freistaat Bayern nach § 25 AGO, *Stimpfl* in: Praxis der Kommunalverwaltung Bayern – Allgemeine Geschäftsordnung für die Behörden des Freistaates Bayern (AGO).

²⁰² Hierzu ausführlich: *Dauer*, Wann ist ein Fahrzeug zugelassen?, NZV 2007, 443.

²⁰³ Hierzu ausführlich: *Trentmann*, Die behördliche Stempelung von KFZ-Kennzeichen - „keine bloße Formsache“, NZV 2014, 298 ff.

zuständig. Die Fahrzeuge der Bundesorgane und des Diplomatischen Corps werden, auch wenn unterschiedliche Unterscheidungszeichen vergeben werden, in Berlin und Bonn zugelassen.²⁰⁴

Darüber hinaus gilt eine Sonderregelung gemäß § 46 III FZV für die Dienstbereiche der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Bundesanstalt des Technischen Hilfswerks und der Polizei der Länder. Die Zulassung und Registrierung der Fahrzeuge der aufgrund des Nordatlantikvertrages errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere, die ihren regelmäßigen Standort im Geltungsbereich der Fahrzeug-Zulassungsverordnung haben, erfolgt durch die Dienststelle der Bundeswehr nach der Bestimmung des Bundesministeriums für Verteidigung.

Diese Sonderregelungen spielen für die Bearbeitung der Fragestellung dieser Arbeit aufgrund ihrer prozentual geringen Anzahl nur eine untergeordnete Rolle, weswegen auf eine nähere Darstellung verzichtet wird.

2. Die Eintragung in das Zentrale Fahrzeugregister

Während dieses gesamten Vorgangs erfolgt zusätzlich die Eintragung in das Zentrale Fahrzeugregister. Diese Eintragung begründet, den obigen Ausführungen folgend, den Registrierungsart.

Generell ist zum Zentralen Fahrzeugregister auszuführen, dass es vom Kraftfahrt-Bundesamt geführt wird und darin nur auf Antrag der Behörden Änderungen vorgenommen werden können. Alle Angaben, die von den zuständigen Zulassungsbehörden erfasst werden, werden dem Zentralen Fahrzeugregister (§ 31 II StVG) gemäß § 33 FZV übermittelt. Das Zentrale Fahrzeugregister wird durch das Kraftfahrt-Bundesamt mit Sitz in Flensburg geführt. Dabei werden die übermittelten Fahrzeug- und Halterdaten (§ 33 StVG sowie §§ 32 in Verbindung mit 6 I S. 2 FZV) zusammen mit den Angaben der obligatorischen Versicherungen²⁰⁵ aller mit einem Kennzeichen versehenen Fahrzeugen gemäß § 30 FZV gespeichert. Der Umfang der in das Zentrale Fahrzeugregister einzutragenden Fahrzeugdaten ergibt sich aus § 6 IV FZV und wird, wenn die Daten nicht im Antrag enthalten sind, durch den Absatz VII erweitert. Hierdurch stehen alle erheblichen Daten im Fahrzeugregister, die den Halter und das

²⁰⁴ Vgl. §§ 46 Abs. III i. V. m. 8 I FZV.

²⁰⁵ Vgl. §§ 6 IV, Nr. 3 i. V. m. 23 FZV.

Fahrzeug jederzeit identifizieren und überprüfen lassen. Hierbei werden Neuzulassungen, Besitzumschreibungen, Außerbetriebsetzung, bautechnische Veränderungen von Kraftfahrzeugen (zum Beispiel durch „Tuning“) sowie Suchvermerke (genannt seien Diebstahl und Rückrufe) ebenfalls vermerkt, vergleiche hierzu § 30 IX FZV.

Darüber hinaus wird das Register auch bei Meldungen über nicht vorhandenen Versicherungsschutz, technische Mängel und Steuerrückstände des Halters genutzt. Es ermöglicht die schnelle Feststellung aller das Fahrzeug betreffenden Daten, die im allgemeinen Rechtsverkehr für das Kraftfahrzeug relevant sind. Als besonderes Merkmal sei hervorgehoben: Gemäß § 6 IV Nr. 2 FZV sind der Name und die Anschrift des Verfügungsberechtigten über die Zulassungsbescheinigung Teil II hinterlegt, siehe hierzu den vorangegangenen Punkt.

Ändern sich Daten mit Bezug zu diesem Abschnitt, müssen sie mit Angabe des Änderungsdatums im Fahrzeugregister nach § 30 VIII FZV eingetragen werden.

Zusätzlich zum Zentralen Fahrzeugregister führen die Zulassungsbehörden gemäß § 31 I StVG ein Register über alle Fahrzeuge, für die im Verwaltungsbezirk ein Kennzeichen ausgegeben wurde. Hierbei bestimmt sich der Umfang der zu hinterlegenden Daten nach den § 33 StVG und § 31 FZV. Dabei ist der Umfang identisch mit dem Zentralen Fahrzeugregister, was jedoch aufgrund der lokalen Beschränkung für diese Arbeit keine Rolle spielt.

II. Die Bestimmung im überprüften Raum

Auch für den überprüften Raum lässt sich gleich zu Beginn feststellen: Die Begründung des Registrierungsortes erfolgt ebenfalls durch die Zulassung zum Straßenverkehr und Eintragung.

1. Die sachliche und örtliche Zuständigkeit

Die nachstehende Übersicht nennt die Stellen, die in den jeweiligen Ländern mit der Aufgabe der Registrierung und der damit verbundenen Zulassung zum jeweils nationalen Straßenverkehr betraut sind.

Land:	Zuständige Stelle:
Albanien ²⁰⁶	Das Fahrzeug wird bei der Transportit Rrugor (D.P.SH.T.Rr.) registriert, alle wesentlichen Daten werden zentral gespeichert.
Belgien ²⁰⁷	Die Zulassung und Registrierung erfolgen durch die Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV), die zusätzlich das Zentrale Fahrzeugregister führt.
Bosnien-Herzegowina ²⁰⁸	Die Zulassung und Registrierung erfolgen für die Föderation Bosnien und Herzegowina durch das „Kantonalna Ministarstva“, in den Teilrepubliken Srpska durch das „Ministarstvo unutarnjih poslova“ und in Boko durch die „Policija Brčko distrikta (Jedinica za administrativne poslove)“.
Bulgarien ²⁰⁹	Die Registrierung erfolgt bei der Verkehrspolizei, die beim Innenministerium Столична дирекция на вътрешните работи (СДВР) oder den Regionaldirektionen des Innenministeriums Столична дирекция на вътрешните работи (СДВР) или областните дирекции на МВР (ОДМВР) eingerichtet sind.
Dänemark ²¹⁰	Die Registrierung und Eintragung erfolgen durch private Unternehmen, die vom Finanzamt benannt werden, das Register wird durch die SKAT verwaltet.

²⁰⁶ Nach Art. 1 Udhëzimnr. 3551 datë 23/07/2003 mbiregjistrimin e mjeteve rrugore.

²⁰⁷ Ein zentrales Fahrzeugregisteregister erst seit 2010: Arrêté royal portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules.

²⁰⁸ Nach „Clan 3“ des Gesetzes „Pravilniko Registriranju Vozila“.

²⁰⁹ Die Zulassungsbehörde nach der bulgarischen Zulassungsverordnung gem. Art. 2 НАРЕДБА № I-45 vom 24.03.2000.

²¹⁰ Die Registrierung erfolgt gem. § 37 ff. Bekendtgørelse om registreringsafgift i. V. m. § 14 ff. Bekendtgørelse af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven); die Verwaltung des Fahrzeugregisters erfolgt durch die SKAT nach § 2 Bekendtgørelse om registrering af køretøjer.

Estland ²¹¹	Die Zulassung und Registrierung erfolgen durch Maanteeamet.
Finnland ²¹²	Eine Registrierung ist durch die Autohäuser beziehungsweise Finanzierungsgesellschaften der Fahrzeuge möglich. Überwacht wird dies in Finnland durch die Behörde „Liikenteen turvallisusvirasto Trafi.“
Frankreich ²¹³	Die Registrierung im Système d'Immatriculation des Véhicules erfolgt durch die Agence Nationale des Titres Sécurisés, die dem Französischen Innenministerium unterstellt ist.
Griechenland ²¹⁴	Zuständig für die Zulassung ist die Abteilung für Verkehr und Kommunikation der jeweiligen Präfektur, in der das Fahrzeug zugelassen werden soll.
Irland ²¹⁵	Die Zulassung erfolgt in Irland durch National Car Testing Service (NCTS), einer Unterorganisation des irischen Finanzministeriums.
Italien ²¹⁶	Die Zulassung erfolgt durch das Direzione generale della M.C.T.C.
Kosovo ²¹⁷	Die Zulassung und Registrierung erfolgen durch die zuständigen Stellen bei der Polizei des Kosovo.
Kroatien ²¹⁸	Die Registrierung erfolgt durch die lokale Polizeidienststelle.

²¹¹ Die zuständige Behörde bestimmt sich nach § 174 f des estnischen Traffic Act (englische Übersetzung) vom 01.09.2013.

²¹² Die Zulassung von Kraftfahrzeugen in Finnland gem. § 1 Laki ajoneuvoliikennerekisteristä, 13.6.2003/541.

²¹³ Agence Nationale des Titres Sécurisés, als Behörde des Innenministeriums nach Art. R330-1 code de la route.

²¹⁴ Gem. Art. 88 Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, Ν. 2696/1999.

²¹⁵ Zur Registrierung von Kraftfahrzeugen ausführlich S.I. No. 395/1999 - Road Traffic (National Car Test) Regulations, 1999.

²¹⁶ Das Direzione generale della M.C.T.C als zuständige Stelle gem. Titolo III Art. 93 Codice della strada, 30.04.1992.

²¹⁷ Die zuständige Behörde bestimmt sich nach Art. 4 kosovarischen Administrative Instruction No. 14/2009 – mia on Vehicle Registration und § 315 Ligjin për sigurinë në komunikacionin rrugor, Ligji Nr. 02/L-70.

²¹⁸ Die Zulassung erfolgt gem. Art. 2 Pravilnik o Registraciji i Označavanju Vozila durch die Polizei als zuständige Zulassungsbehörde.

Lettland ²¹⁹	Die Zulassung erfolgt durch die Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD).
Liechtenstein ²²⁰	Die Anmeldung von Fahrzeugen erfolgt durch die Amtsstelle der Landesverwaltung Liechtenstein zur Motorfahrzeugkontrolle.
Litauen ²²¹	Die Zulassung von Fahrzeugen in Litauen erfolgt durch das staatliche Unternehmen „Regitra“ in lokalen Niederlassungen.
Luxemburg ²²²	Die Registrierung von Kraftfahrzeugen wird in Luxemburg durch die Société Nationale de Contrôle Technique geleitet.
Malta ²²³	Die Zulassung eines Fahrzeugs erfolgt hier durch das staatliche Unternehmen Transport Malta.
Mazedonien ²²⁴	Die Registrierung eines Fahrzeugs erfolgt durch die lokale Polizeibehörde.
Moldawien ²²⁵	Eine Zulassung wird durch das Staatsunternehmen Centrul Resurselor Informaționale de Stat „Registru“.
Montenegro ²²⁶	Die Registrierung eines Fahrzeugs erfolgt durch die lokale Polizeibehörde.

²¹⁹ Die Zuständigkeit des CSDD ergibt sich aus Art. 4 und 28. Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi, 1080/2010.

²²⁰ Keine Angabe.

²²¹ Die Registrierung durch das staatliche Unternehmen „Regitra“ nach Nr. 1 ff. Nutarimas dėl lietuvos respublikos vyriausybės 2005 m. Lapkričio 28 d. Nutarimo Nr. 1286 „dėl lietuvos respublikos kelių transporto priemonių registro įsteigimo ir jo nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo, 2013.

²²² Die Registrierung von Fahrzeugen in Luxemburg durch die Société Nationale de Contrôle Technique gem. Art. 4 Circulation sur toutes les voies publiques Loi du 14.02.1955, Arrêté grandducal du 23.11.1955.

²²³ Das Staatsunternehmen Transport Malta als zuständige Stelle, nach Nr. s Registration and licensing of motor vehicles regulations, subsidiary legislation 368.02 i. V. m. dem Authority for transport in Malta act, Chapter 499.

²²⁴ Die Polizei als zuständige Registrierungsbehörde in Mazedonien, als ausführende Behörde des Innenministeriums nach Art. 11 Правилник за формата и содржината на регистарските таблици и на пробните таблици на возилата и начинот и постапката на нивно издавање.

²²⁵ Das Centrul Resurselor Informaționale de Stat „Registru“ als zuständiges Unternehmen nach Art. 11 Правилник за формата и содржината на регистарските таблици и на пробните таблици на возилата и начинот и постапката на нивно издавање.

²²⁶ Eine Rechtsgrundlage konnte nicht gefunden werden.

Niederlande ²²⁷	Zuständig für die Eintragung und Registrierung von Fahrzeugen ist das Unternehmen Rijksdienst voor Wegverkeer.
Norwegen ²²⁸	Die Zulassung und Registrierung von Fahrzeugen übernimmt die Statens vegvesen (NPRA), eine nachgeordnete Behörde des Verkehrsministeriums.
Österreich ²²⁹	Die Zulassung und Registrierung erfolgen ähnlich wie in Deutschland durch die jeweilige Zulassungsstelle.
Polen ²³⁰	Die Zulassung des Fahrzeugs erfolgt durch eine lokale Wydział Komunikacji oder Wojewodę Mazowieckiego in der jeweiligen Provinz.
Portugal ²³¹	Die Zulassung und Registrierung der Fahrzeuge erfolgen durch registrierte Händler.
Rumänien ²³²	Die Registrierung erfolgt in Rumänien durch die zuständigen Behörden der jeweiligen Präfektur.
Russland ²³³	Die Zulassung von Fahrzeugen in der Russischen Föderation erfolgt über die Verkehrspolizei auf regionaler Ebene, sowie durch Центра специального назначения.

²²⁷ Das Unternehmen Rijksdienst voor Wegverkeer als zuständige Stelle seit der Privatisierung des Straßenverkehrs in den Niederlanden, hierzu: Wet van 29 maart 1996 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994, houdende regeling van de verzelfstandiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

²²⁸ Statens vegvesen (NPRA) als die Zuständige Behörde gem. der Verordnung „Instruks for Statens vegvesen“.

²²⁹ Die Zuständigkeit der Zulassungsstellen in Österreich nach der Gesamten Rechtsvorschrift für Zulassungsstellenverordnung, Fassung vom 20.05.2015.

²³⁰ Hier Art. 71 Nr. 1 Prawo o ruchu drogowym, OJ 1997 No. 98, Pos. 602 i. V. m. § 1 Nr. 2 ff. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów.

²³¹ Dieses Vorgehen ist geregelt in Art. 2 e) Decreto-Lei n.o 54/2005 zu “Prova o Regulamento do Número e Chapa de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Triciclos e Quadriciclos de Cilindrada Superior a 50 cm³”.

²³² Nach Art. 1, 1767/2004 privind modul de organizare și funcționare a serviciilor publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor i. V. m. Art. 1 Ordinul Nr. 1501/2006 privind procedura înmatriculării, înregistrării, radierii și eliberarea autorizației de circulație provizorie sau pentru probe a vehiculelor.

²³³ Die zuständige Behörde bestimmt sich nach Nr. 3.4 С 15 октября 2013 года вступает в силу Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним. Weitere Angaben zu den Aufgaben finden sich auch unter Nr. 2 Приказ от 24 ноября 2008 г. N 1001 о порядке регистрации транспортных средств.

Schweden ²³⁴	Die Transportstyrelsen ist in Schweden zuständig für die Registrierung und Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr.
Schweiz ²³⁵	Zuständig sind die Zulassungsstellen z. B. in den Kantonen Obwalden und Nidwalden, das Verkehrssicherheitszentrum, als Anstalten des öffentlichen Rechts.
Serbien ²³⁶	Die Zulassung erfolgt bei der lokalen Polizeibehörde, die über den Antrag der Registrierung entscheidet.
Slowakei ²³⁷	Die Zulassung erfolgt durch die lokalen Polizeibehörden, die die Fahrzeuge zulassen und registrieren.
Slowenien ²³⁸	Die Zulassung und Registrierung erfolgen durch private Anbieter. So ist dies auch beim Avtomoto zveza Slovenije möglich, einer privaten Organisation, vergleichbar mit dem deutschen ADAC. Darüber hinaus ist dies auch direkt über den gewerblichen KFZ-Händler möglich.
Spanien ²³⁹	Die Zulassung und Registrierung erfolgt bei der zuständigen Behörde, Jefatura de Traficó, der Provinz, in der das Fahrzeug zugelassen wird.
Tschechische Republik ²⁴⁰	Die Gemeindeämter als zuständige Behörde zur Zulassung und Registrierung von Kraftfahrzeugen.

²³⁴ Die Zuständigkeit ergibt sich jedoch aus Kapitel 1 § Förordnung (2001:650) om vägtrafikregister, 23.08.2001.

²³⁵ Das Verkehrssicherheitszentrum Obwalden und Nidwalden als zuständige Stelle für die Registrierung von Fahrzeugen nach Art 1f. der Vereinbarung über ein Verkehrssicherheitszentrum der Kantone Obwalden und Nidwalden (Vereinbarung VSZ), vom 29. Januar 2002, sowie Art. 6 des Einführungsgesetzes zur Bundesgesetzgebung über den Straßenverkehr (Kantonales Strassenverkehrsgesetz, kSVG), vom 22. Oktober 2008.

²³⁶ Die zuständige Stelle bestimmt sich nach Art. 3 Правилник о регистрацији моторних и прикључних возила.

²³⁷ Hier nach. §114 I Zákon 8/2009 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, vom 03.12.2008.

²³⁸ Die Aufgabenübertragung erfolgt nach Art. 193 Zakon o varnosti cestnega prometa, vom 06.06.2008.

²³⁹ Die Zuständigkeit ergibt sich aus Art. 28 Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

²⁴⁰ Die Zuständigkeit der Behörden ergibt sich aus § 1 d.), 243/2001 Sb. o registraci vozidel.

Türkei ²⁴¹	Die Registrierung erfolgt bei der lokalen Polizeibehörde, die mit der Zulassung von Fahrzeugen betraut ist.
Ukraine ²⁴²	Fahrzeuge können bei der lokalen Verkehrsbehörde registriert und zugelassen werden.
Ungarn ²⁴³	Die Zulassung erfolgt durch die Verkehrsbehörde als zuständige Behörde für die Zulassung von Kraftfahrzeugen.
Vatikan ²⁴⁴	Im Vatikan ist das Governatorato dello Stato della Città del Vaticano für die Registrierung der Fahrzeuge zuständig.
Vereinigtes Königreich ²⁴⁵	Die Zulassung erfolgt in allen Teilen durch die Driver & Vehicle Licensing Agency (DVLA).
Zypern ²⁴⁶	Für die Registrierung der Fahrzeuge ist die Abteilung für Straßenverkehr zuständig, die dem Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων (Ministry of Transport, Communications and Works) untersteht.

Diese Übersicht zeigt, dass fast überwiegend staatliche Behörden, das heißt solche der hoheitlichen Verwaltung, für die Durchführung der Registrierung zuständig sind. Dies sind hauptsächlich solche, die der allgemeinen staatlichen Verwaltung zuzuordnen sind. Vereinzelt werden diese Aufgaben jedoch auch von den Polizeidienststellen als exekutive Behörden ausgeführt. Ausnahmen bilden vereinzelt auch staatliche sowie rein private Unternehmen, die mit den genannten Aufgaben betraut sind, zum Beispiel in Dänemark, Finnland und Slowenien.

²⁴¹ Die zuständige Behörde ergibt sich aus Art. 31 Karayollari Trafik Yönetmeliği Bgrncü Kisim, 18.07.1997.

²⁴² Hierzu die Verordnung: Про затвердження Інструкції про порядок здійснення підрозділами Державтоінспекції МВС державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них, 11.08.2010.

²⁴³ Hierzu § 3, 1999 évi LXXXIV. törvény a közúti közlekedési nyilvántartásról.

²⁴⁴ Die Zuständigkeit nach Art. 1 f. N. XII – Regolamento per la circolazione degli autoveicoli.

²⁴⁵ Durch die Regelungen gem. Nr. 21 f. des Vehicle Exercise and Registration Act 1994 ist dies die Driver & Vehicle Licensing Agency (DVLA).

²⁴⁶ Hierzu § 3 Οι Πери Μηχανοκινήτων Οχημάτων Και Τροχαιας Κινησεως Κανονισμοι Του, 1984.

2. Die Eintragung in ein zentrales Fahrzeugregister

Um eine einheitliche Möglichkeit zur Bestimmung des Registrierungsortes und darüber hinaus eine einheitliche Anwendung zu gewährleisten, sollten die jeweiligen nationalen Vorschriften der überprüften Länder vergleichbar mit den deutschen Vorgaben sein. Die Länder müssten ein zentrales Fahrzeugregister führen, in das die Kraftfahrzeuge zentral eingetragen und gespeichert werden.

Erste Anhaltspunkte zur Zulassung von Kraftfahrzeugen bietet hier der Draft Common Frame of Reference (DCFR), der sich in Buch 8, Kapitel I²⁴⁷ unter anderem auch mit der Zulassung von Kraftfahrzeugen beschäftigt. Jedoch beschränkt sich diese Liste auf einen Bruchteil der hier überprüften Länder und kann daher nur bedingt für einen derart umfassenden Vergleich herangezogen werden. Allgemein gibt die bestehende Literatur nur wenige Anhaltspunkte, nach welchen Regelungen in den bereits genannten Staaten die Zulassung vonstattengeht.

Daher soll die folgende Auflistung einen Aufschluss darüber geben, welche Vorschriften für die Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Straßenverkehr zugrunde liegen und ob diese eine Eintragung in ein zentrales Fahrzeugregister grundsätzlich vorsehen. Ebenfalls wird weiterführend versucht, die entsprechenden Vorschriften wiederzugeben, welche die jeweiligen Voraussetzungen in das nationale zentrale Fahrzeugregister explizit regeln. Auch hier sei auf die ausführlichen Quellenangaben im Anhang zu den jeweiligen Staaten verwiesen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass folgende Staaten ein zentrales Fahrzeugregister führen, in dem die Kraftfahrzeuge registriert werden: Albanien,²⁴⁸

²⁴⁷ von Bar/Clive/Schulte-Nölke, Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Book VIII, Kapitel I, S. 4219 ff.

²⁴⁸ Gem. der Fahrzeug-Zulassungsverordnung Albaniens nach Art. 1 II; 3 ff. Udhëzim Nr. 3551 datë 23.07.2003 mbi regjistrimin e mjeteve rrugore.

Belgien,²⁴⁹ Bosnien-Herzegowina,²⁵⁰ Bulgarien,²⁵¹ Dänemark,²⁵² Estland,²⁵³ Finnland,²⁵⁴ Frankreich,²⁵⁵ Griechenland,²⁵⁶ Irland,²⁵⁷ Island,²⁵⁸ Italien,²⁵⁹ Kosovo,²⁶⁰ Kroatien,²⁶¹ Lettland,²⁶² Liechtenstein,²⁶³ Litauen,²⁶⁴ Luxemburg,²⁶⁵ Malta,²⁶⁶ Mazedonien,²⁶⁷ Moldawien,²⁶⁸ Monaco,²⁶⁹ Montenegro,²⁷⁰

- ²⁴⁹ Die KFZ-Zulassung in Belgien, hier nach Art 6 ff. Koninklijk besluit de inschrijving van voertuigen, BS 08.08.2001.
- ²⁵⁰ Die Zulassung und Registrierung nach dem Straßenverkehrsgesetz von Bosnien-Herzegowina; erfolgt gem. Art. 205 ff. Zakon o Osnovama Sigurnosti Saobraćaja na Putevima Bosni i Hercegovini i. V. m. Art. 4 ff. Pravilniko Registriranju Vozila.
- ²⁵¹ Die Registrierung nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung erfolgt hier gem. Art. 2 ff. НАРЕДБА № I-45 vom 24.03.2000.
- ²⁵² Vgl. die Vorschriften zum Fahrzeugregister nach: § 37 ff. Bekendtgørelse om registrering af køretøjer.
- ²⁵³ Das Fahrzeugregister bestimmt sich nach § 174 f. des estnischen Traffic Act (englische Übersetzung) vom 01.09.2013.
- ²⁵⁴ Das Kraftfahrzeugregister in Finnland nach § 3 ff. Laki ajoneuvoliikennerekisteristä, 13.6.2003 /541.
- ²⁵⁵ Zum Fahrzeugregister siehe Art.1 Arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules.
- ²⁵⁶ Zur Zulassung von Kraftfahrzeugen in Griechenland nach Art 88 Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, der griechischen Straßenverkehrsordnung.
- ²⁵⁷ Das Fahrzeugregister bestimmt sich nach Art. 131 des Finance Act von 1992 i. V. m. Road Vehicles (Registration and Licensing) (Amendment) Regulations 2004, S.I. No. 213 of 2004 i. V. m. dem Road Vehicles (Registration and Licensing) (Amendment) Regulations, 1992, S. I. No. 385/1992den.
- ²⁵⁸ Die Zulassung erfolgt nach der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen, hier nach Art. 1, 4 ff. REGLUGERÐum skráningu ökutækja 751/2003.
- ²⁵⁹ Das Straßenverkehrsgesetz Italiens, hierzu der Abschnitt zur Registrierung von Kraftfahrzeugen, Titolo III, Art. 93 Codice della strada, 30.04.1992.
- ²⁶⁰ Ein Kraftfahrzeugregister wird gem. § 302 Ligjin për sigurinë në komunikacionin rrugor, Ligji Nr. 02/L-70 geführt.
- ²⁶¹ Vorschriften über die Registrierung von Fahrzeugen in Kroatien sind zu finden in Art. 2 ff. Pravilnik o Registraciji i Označavanju Vozila.
- ²⁶² Die Vorschriften zum Fahrzeugregister finden sich in Art. 5 Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi, 1080/2010.
- ²⁶³ Das Fahrzeugregister bestimmt sich hier nach Art. 97 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (VZV) Liechtensteins.
- ²⁶⁴ Nach dem Straßenverkehrsgesetz Litauens erfolgt die Zulassung gem. Art. 26 I Saugaus Eismo Automobilių Keliais i. V. m. Nr. 7 ff. Nutarimas dėl lietuvos respublikos vyriausybės 2005 m. Lapkričio 28 d. Nutarimo nr. 1286 „dėl lietuvos respublikos kelių transporto priemonių registro įsteigimo ir jo nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo, 2013.
- ²⁶⁵ Die Registrierung von Kraftfahrzeugen in Luxemburg, erfolgt gem. Art. 4 ff. Circulation sur toutes les voies publiques Loi du 14.02.1955, Arrêté grandducal du 23.11.1955, der Vorschriften zum Fahrzeugregister bereithält, sowie Art. 4 f. Code de la Route.
- ²⁶⁶ Der Motor Vehicles Registration and Licensing Act, hierin Kapitel 368.2a f. Registration and licensing of motor vehicles regulations, subsidiary legislation 368.02, mit Hinweis auf das Fahrzeugregister Maltas.
- ²⁶⁷ Regelungen zur Zulassung von Kraftfahrzeugen nach dem Gesetz über Kraftfahrzeuge gem. Art. 26 ff. Закон за Возила.
- ²⁶⁸ Die Registrierung erfolgt gem. Art. 7 ff. Hotărâre Nr. 1047 vom 08.11.1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul“ în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora.
- ²⁶⁹ Das Fahrzeugregister hat seine Grundlage im Art. 101 ff. Code de la Route.
- ²⁷⁰ Vorschriften zum Kraftfahrzeugregister finden sich in Art. 268 Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima, 19.06.2015.

Niederlande,²⁷¹ Norwegen,²⁷² Österreich,²⁷³ Polen,²⁷⁴ Portugal,²⁷⁵ Rumänien,²⁷⁶ Russland,²⁷⁷ San Marino,²⁷⁸ Schweden,²⁷⁹ Schweiz,²⁸⁰ Serbien,²⁸¹ Slowakei,²⁸² Slowenien,²⁸³ Spanien,²⁸⁴ Tschechische Republik,²⁸⁵ Türkei,²⁸⁶ Ukraine,²⁸⁷ Ungarn,²⁸⁸ Vatikan,²⁸⁹ Vereinigtes Königreich,²⁹⁰ Zypern,²⁹¹

-
- ²⁷¹ Die Eintragung und Registrierung in den Niederlanden erfolgt nach Art. 24 ff. Kentekenreglement, 06.10.1994.
- ²⁷² Die Registrierung von Kraftfahrzeugen in Norwegen erfolgt gem. § 15 Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven), sowie dem Kapitel 2, § 1.2 ff. Forskrift om bruk av kjøretøy.
- ²⁷³ Die Zulassung zum Straßenverkehr in Österreich nach § 40 der Gesamten Rechtsvorschriften der Kraftfahrzeuggesetz 1967, Fassung vom 20.05.2015.
- ²⁷⁴ Nach dem polnischen Straßenverkehrsgesetz erfolgt die Registrierung nach Art. 71 ff. Prawo o ruchu drogowym, 20.06.1997 i. V. m. § 2 ff. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów.
- ²⁷⁵ Die grundsätzlichen Vorschriften zum Fahrzeugregister finden sich hier in Art. 117 Código da estrada, Decreto-Lei n° 265-A/2001.
- ²⁷⁶ Vorschriften zum Fahrzeugregister finden sich in Art. 4 ff. Ordinul nr. 1501/2006 privind procedura înmatriculării, înregistrării, radierii și eliberarea autorizației de circulație provizorie sau pentru probe a vehiculelor.
- ²⁷⁷ Vorschriften bezüglich der Registrierung finden sich unter 1.1 Приказ от 24 ноября 2008 г. N 1001 о порядке регистрации транспортных средств.
- ²⁷⁸ Das Fahrzeugregister bestimmt sich gem. Art. 1 ff. Legge sul registro immatricolazione veicoli, Legge 25 novembre 1997 n.136.
- ²⁷⁹ Die Registrierung erfolgt in das Straßenverkehrsregister in Schweden nach Kapitel 7 § 1 Förordning (2001:650) om vägtrafikregister, 23.08.2001.
- ²⁸⁰ Die Vorschriften zum Fahrzeugregister bestimmen sich nach Art 1 ff. Verordnung über das automatisierte Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister (MOFIS-Register-Verordnung), vom 3. September 2003 (Stand am 1. Juni 2010).
- ²⁸¹ Verordnung Serbiens über die Zulassung von Kraftfahrzeugen und Anhängern, Zum Fahrzeugregister in Art. 3 Правилник о регистрацији моторних и прикључних возила.
- ²⁸² Vorschriften zum Fahrzeugregister finden sich in Art. 114 Zákon 8/2009 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, vom 3.12.2008.
- ²⁸³ Vorschriften zum Fahrzeugregister finden sich in Art. 193 VI Zakon o varnosti cestnega prometa, vom 06.06.2008.
- ²⁸⁴ Vorschriften zum Fahrzeugregister finden sich in Art. 2 Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- ²⁸⁵ Das Fahrzeugregister bestimmt sich hier aus § 3 des 243/2001 Sb. o registraci vozidel.
- ²⁸⁶ Die Türkische Straßenverkehrs-Zulassungsverordnung über das Fahrzeugregister gem. §§ 30 ff. Karayollari Trafik Yönetmeliği Bğrncü Kisim, 18.07.1997.
- ²⁸⁷ Die Vorschriften zum Fahrzeugregister nach Art 1.1; 1.3; 3.12 Інструкція про порядок здійснення підрозділами Державтоінспекції МВС державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них, 11.08.2010.
- ²⁸⁸ Die ungarische Verordnung zum Straßenverkehr bezüglich des Fahrzeugregisters § 1, 1999 évi LXXXIV. törvény a közúti közlekedési nyilvántartásról.
- ²⁸⁹ Gesetz bezüglich der Kraftfahrzeuge des Vatikans nach den Gesetzen des Vatikans, Art. 8 ff. Nr. XII. Regolamento per la circolazione degli autoveicoli.
- ²⁹⁰ Die KFZ-Registrierung im Vereinigten Königreich Großbritannien nach Art. 21 ff. Vehicle Excise and Registration Act aus dem Jahr 1994.
- ²⁹¹ Die zypriotische Verordnung über die Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Fahrzeugregister gem. § 3 Οι Περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων Και Τροχαιας Κινησεως Κανονισμοι Του, 1984.

Daher lässt sich durch einen entsprechenden Auszug nachvollziehen, in welchem Staat ein Kraftfahrzeug registriert ist und wo sich somit der Registrierungsort befindet.

Da nach dem Wortlaut der jeweiligen Vorschriften ein Fahrzeug, das am Straßenverkehr teilnimmt, registriert werden muss, lässt sich aufgrund dieser Registrierung im jeweiligen nationalen Register eben auch dieses Register als Anknüpfungspunkt nutzen.

Weil sich daraus der Registrierungsort ergibt und ein Register Auskunft geben kann, wäre somit auch eine mögliche Publizitätsfunktion gewahrt.

So besteht zum Beispiel im italienischen Recht der KFZ-Zulassung nach dem regio decreto legge vom 15.3.1927, n. 436, modifiziert vom regio decreto vom 29.7.1927, n. 1814, sowie nach dem Gesetz vom 19.02.1928, n. 510, die Möglichkeit, Auskünfte über den Registrierungsort zu erteilen.

Zusätzlich zur bedeutend höheren Konstanz des Registrierungsortes ist festzustellen: Die Entstehung eines Anknüpfungspunktes in den hier überprüften Staaten wird von der sachlich und örtlich zuständigen und in der überwiegenden Mehrheit staatlichen Behörde überwacht und bestimmt.

Bei der Umregistrierung und dem damit verbundenen Wechsel des Registrierungsortes wird dieser Vorgang ebenfalls von den genannten staatlichen Kontrollinstrumenten auf dessen Rechtmäßigkeit hin kontrolliert. Dieses Vorgehen ergibt nicht nur eine höhere Verlässlichkeit des Anknüpfungspunktes, sondern gewährt auch noch ein bedeutend größeres Maß an Rechtssicherheit, da dadurch garantiert werden könnte, dass bei einem zugelassenen Kraftfahrzeug ein solcher Punkt auch besteht.

Des Weiteren ist zu jedem Zeitpunkt anhand der Zulassungsdokumente nachzuvollziehen, zu welchem Zeitpunkt ein Fahrzeug in welchem Staat registriert war beziehungsweise ist. Hierdurch lässt sich im Fall der Infragestellung des anwendbaren Rechts dieses stichhaltig bestimmen. Dass dies auch möglich ist, zeigen die Bestimmungspunkte, anhand derer sich der Zulassungsstaat bestimmen lässt.

Die Eignung der genannten Dokumente der Fahrzeugzulassungsbescheinigung hierzu zeigt der Vergleich in den europäisch/asiatischen Staaten unter Verweis auf die Nennung des Zulassungsstaates sowie auf das nationale Unterscheidungszeichen, das sich darüber hinaus auch auf dem KFZ-Kennzeichen noch

einmal wiederholt und, wie ebenfalls dargelegt, als solches für jeden europäisch/asiatischen Staat einzigartig ist.

Da zumindest aus deutscher Sicht für den Käufer eines im Ausland zugelassenen Fahrzeugs die Pflicht besteht, sich die originalen Kraftfahrzeugpapiere vorzeigen zu lassen, sowie gegebenenfalls eine erhöhte Nachforschungspflicht besteht,²⁹² würde hiernach auch im gleichen Zug erkennbar, welches Recht anhand des Registrierungsortes Anwendung finden könnte.

Darüber hinaus ergibt sich durch das Festhalten am Registrierungsstaat und damit verbunden dessen Rechtsordnung auch für den Dritten, der Rechte am Fahrzeug innehat, ein verbesserter Schutz seiner Rechte. Denn durch das Ausbleiben des Statutenwechsels wegen der Verlagerung des Belegenheitsortes wird ebenfalls verhindert, dass für den Dritten plötzlich eine „andere“ Rechtsordnung Anwendung finden könnte, nach der sich nun das Rechtsverhältnis bestimmen könnte

²⁹² Zum Umfang der Nachforschungspflicht von Kraftfahrzeugen aus dem Ausland, ausführlich *Reinking/Eggert*, *Der Autokauf*, Aufl. 14, Rn.4720 ff. mit umfassenden Verweisen auf die dt. Rechtsprechung.

B. Die Manifestationspunkte des Registrierungsortes

Nach diesen Feststellungen zur Begründung des Registrierungsortes ist zu erörtern, woran sich der Registrierungsort nach außen hin auch für Dritte erkennbar bestimmen lässt.

Denn das zentrale Fahrzeugregister wird als solches lediglich von den zuständigen Stellen geführt. Auch Änderungen an den Eintragungen im Fahrzeugregister, zum Beispiel der Eigentümerwechsel, können je nach Zuständigkeit nur durch die zuständige Behörde/Stelle, vorgenommen und vor allem eingesehen werden. Dies führt zu einem für Dritte grundsätzlich nur beschränkt einsehbar beziehungsweise vorhersehbaren Anknüpfungspunkt.²⁹³ Ein möglicher Mangel an Publizität würde die Vorteile der möglicherweise höheren Konstanz später unmittelbar zunichtemachen. Denn der Registrierungsort ist nun für Dritte nicht mehr ausreichend gut erkennbar, um hinsichtlich des Belegenheitsortes vorzugswürdig zu sein.

So ist zum Beispiel das deutsche Kraftfahrzeugregister per se nicht einsehbar und gibt nur auf Antrag Auskunft über seinen Inhalt in Bezug auf ein Fahrzeug (vgl. hierzu die zuvor zum italienischen Recht getroffenen Feststellungen).

Jedoch ist dem auch entgegenzuhalten, dass aus diesem Grund der Registrierungsort gleichzeitig einen sehr sicheren Bestimmungspunkt darstellt, da das Register von außen nicht veränderbar ist beziehungsweise nur auf Antrag bei den zuständigen Stellen verändert werden kann.

Aus diesem Grund bedarf es entsprechender Manifestationspunkte, die es einem Dritten ermöglichen, einfach und vor allem im Interesse des Rechtsverkehrs schnell festzustellen, wo ein Kraftfahrzeug registriert ist.

I. Das in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeug

Fraglich ist hiernach, woran sich der Registrierungsort bei einer Anknüpfung an diesen praxisgerecht erkennen lässt.

So muss schnell und zutreffend geklärt werden, welchem Recht mögliche Fragen um sachenrechtliche Verhältnisse unterliegen könnten, um auch, wie in

²⁹³ In der Bundesrepublik Deutschland ist dies z. B. lediglich durch ein Auskunftersuchen möglich. Zu dem Online-Antrag und den Gebühren ausführlich: https://www.kba.de/DE/ZentraleRegister/ZFZR/Auskunft/zfzr_auskunft_node.html

den zitierten Gutachten gefordert, mindestens genauso sicher und einfach bestimmbar zu sein wie der vermeintliche Lageort des Fahrzeugs nach der *Lex rei sitae*. Gerade dann sollte es zu einer Anknüpfung an den Registrierungsort kommen.

Eine Bestimmung des auf sachenrechtliche Verhältnisse anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes könnte zu folgendem Beispiel führen:

Ein in Frankreich zugelassenes Kraftfahrzeug, das zum Beispiel in Deutschland veräußert wird und in Frankreich registriert ist, unterläge in der Frage des Erwerbs des Eigentums nicht mehr dem deutschen, sondern dem französischen Sachenrecht.

Dies würde zu einer neuen rechtlichen Bewertung des Vorgangs führen. Denn aufgrund der Anwendung des nun geltenden französischen Sachenrechts wird nun der Übergang des Eigentums mit dem Verpflichtungsgeschäft, das heißt mit dem Vertragsschluss, „vereint“. Hierdurch würde der Vorgang des Eigentumsübergangs durch Verpflichtungs- und gesonderten Verfügungsgeschäft nach dem in Deutschland geltenden Trennungs- und Abstraktionsprinzip wegfallen.

Schon aufgrund dieser Unterschiede in der möglichen rechtlichen Bewertung muss zu Beginn des Rechtsgeschäftes für die Parteien die Anwendung eines fremden und damit möglicherweise unterschiedlichen Rechts erkennbar sein, um vor möglichen rechtlichen Folgen zu warnen.

Diese Aufgabe könnten die Zulassungsbescheinigung sowie die KFZ-Kennzeichen des jeweiligen Registerstaates übernehmen.

1. Anhand der Zulassungsbescheinigung

So wird im Rahmen des deutschen Zulassungsverfahrens²⁹⁴ gemäß § 6 FZV ein Fahrzeug nicht nur in einem zentralen Fahrzeugregister eingetragen, sondern es werden auch noch weitere Zulassungsdokumente ausgestellt. Sie beweisen sowohl die ordnungsgemäße Zulassung als auch explizit den Registrierungsort.

²⁹⁴ Hierzu: *Liebermann*, Neue Fahrzeug-Zulassungsverordnung, NZV 2006, 357.

Dies sind die amtliche Zulassungsbescheinigung (Teil I und II) sowie das amtliche KFZ-Kennzeichen.

Grundsätzlich ist nur das zentrale Fahrzeugregister als Grundlage für den Registrierungsort anzusehen und wird daher als alleiniger Anknüpfungspunkt qualifiziert, da sich nach der Registrierung im Register auch der Registrierungsort bemisst.

Dem Anknüpfungspunkt des zentralen und nationalen Fahrzeugregisters würden somit zwei mögliche Manifestationspunkte zur Seite stehen, die sich durch ihre individuelle Art zur Bestimmung des anwendbaren Rechts grundsätzlich eignen könnten.

Als Erstes wird die Zulassungsbescheinigung dargestellt:

Die Zulassungsbescheinigung wird als amtliches Dokument zur Bestätigung der ordnungsgemäßen Zulassung von den Zulassungsbehörden ausgefüllt und ausgegeben. Daher wird der Inhalt der Zulassungsbescheinigung im Folgenden kurz dargestellt. Die Zulassungsbescheinigung ist in Deutschland in zwei selbstständige Teile unterteilt. Aufgrund ihrer Ausgestaltung könnte sie dazu geeignet sein, bei der Frage des anwendbaren Rechts eben dieses Recht anhand des Registrierungsortes sicher zu bestimmen.

a) *Die Zulassungsbescheinigung Teil I*

In der Zulassungsbescheinigung Teil I müssen entsprechend § 33 I S. 1 Nr. 2 StVG die Halterdaten angegeben und auch nachgewiesen werden.

Halter ist gemäß § 31 StZVO, wer ein Fahrzeug auf eigene Rechnung in Gebrauch hat und ferner die Verfügungsgewalt²⁹⁵ über das Kraftfahrzeug besitzt.²⁹⁶ Bei Leasingfahrzeugen im Sinne des § 31 a StZVO ist dies regelmäßig nur der Leasingnehmer. Dies gilt unter gewissen Umständen selbst dann, wenn

²⁹⁵ Zur Abgrenzung der Laufzeitlänge des Leasingvertrages zur Miete bzw. Leihe siehe: BGH, Urteil vom 22.03.1983 VI ZR 108/81, BGHZ 87, S. 133.

²⁹⁶ OVG Berlin-Brandenburg, *Beschluss* vom 30.06.2010 – 1 N 42/10, NJW 2010, 2743; VGH München, *Urteil* vom 15.3.2010 – 11 B 08.2521, BeckRS 2010, 31177, *ders.*, *Beschluss* vom 30.10.2012 – 11 ZB 12.1608, BeckRS 2012, 59073; VG München, *Beschluss* vom 12.04.2012 – M23 S. 12.734, BeckRS 2012, 49751; Kammergericht Berlin, *Beschluss* vom 12.04.2007 – 12 U 51/07 FD, StrVR 2007, 242483; hierzu auch *Burmann* in: *Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke*, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 5 mit weiteren Verweisen.

das Fahrzeug während der Laufzeit des Leasingvertrages auf den Leasinggeber zugelassen bleibt.²⁹⁷

Grundsätzlich gilt es bei der Eintragung des Halters zu unterscheiden, ob es sich beim Halter um eine natürliche Person, eine juristische Person beziehungsweise eine Behörde oder eine Vereinigung handelt.

Bei einer natürlichen Person müssen entsprechend § 6 I Nr. 1 FZV Familienname, Geburtsname, Vorname, Datum und Ort der Geburt, Geschlecht und Anschrift des Halters angegeben werden.

Ist der Halter eine juristische Person, genügt es, wenn gemäß § 6 I Nr. 2 FZV der Name beziehungsweise die Bezeichnung sowie die Anschrift angegeben werden.²⁹⁸

Bei Vereinigungen muss ein Vertreter bestimmt werden, der gemäß § 6 I Nr. 3 FZV auch die Daten entsprechend zu Nr. 1 bei den natürlichen Personen anzugeben hat sowie gegebenenfalls den Namen der Vereinigung.

Ist der Halter aus beruflicher Sicht selbstständig, sind darüber hinaus die zusätzlichen Angaben, dem § 33 II StVG entsprechend, anzugeben. Sie umfassen die Angaben zu Beruf und Gewerbe und sind ebenfalls auf Verlangen nachzuweisen. Die jeweiligen zutreffenden Angaben werden dann in der Zulassungsbescheinigung Teil I (vgl. des § 11 und der Anlage 5 FZV) durch die Zulassungsbehörde mit weiteren Ergänzungen eingetragen, hierzu § 6 IV FZV.

Bei erstmaliger Zulassung ist der Nachweis, dass das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht, durch Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung darzulegen, so § 6 III FZV. Die Übereinstimmungsbescheinigung oder auch Certificate of Conformity (CoC-Papier) ist die vom Hersteller ausgestellte Bescheinigung, dass ein Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung einem nach der EG-Typengenehmigungsrichtlinie²⁹⁹, genehmigten Typus entspricht³⁰⁰ und

²⁹⁷ Vgl. OVG Münster, *Beschluss* vom 12.06.2014 – 8 B 110/14, NJW 2014, 2811.

²⁹⁸ Die juristische Person bleibt auch dann Halter, wenn aufgrund des Dienstvertrages das Fahrzeug sowohl zur dienstlichen als auch zur privaten Nutzung überlassen wird. Vgl. hierzu: OVG Berlin-Brandenburg, *Beschluss* vom 30.06.2010 – 1 N 42/10, NJW 2010, 2743.

²⁹⁹ *Richtlinie* 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für dieses Fahrzeug; ausführlich hierzu: *Rebler*, Einzelbetriebslaubnis, Allgemeine Betriebslaubnis und Typengenehmigung, SVR 2010, 364; *Zunner*, Genehmigung von Fahrzeugen nach Umsetzung der Richtlinie 2007/46/EG in nationales Recht, SVR 2009, 441.

³⁰⁰ Zur Durchführung eines solchen Verfahrens, Art. 8 ff. der *Richtlinie* 2007/46/EG.

in allen Mitgliedsstaaten ohne technische Prüfung zugelassen oder in Betrieb genommen werden kann.³⁰¹ Darüber hinaus enthält dieses Papier alle relevanten Fahrzeugdaten, die für die Zulassungsbescheinigung benötigt werden.

Somit werden grundsätzlich nicht nur die Halterdaten in die Zulassungsbescheinigung eingetragen, sondern auch die Daten, welche die Identifikation des Fahrzeugs ermöglichen.

Ein ganz besonderes Augenmerk gilt der Angabe der Fahrzeug-Identifikationsnummer (FIN)³⁰² in der Zulassungsbescheinigung.

Diese international festgelegte Nummer ist grundsätzlich am Fahrzeug mehrfach angebracht und ermöglicht eine eindeutige Identifikation des Fahrzeugs. Hierbei lässt sich aus der FIN bei entsprechender Kenntnis der Hersteller die Baureihe, der Motorentyp und Ausstattung sowie Modelljahr und fortlaufende Fahrzeugnummer herauslesen.

Zusammengefasst lässt sich anhand dieser Nummer in der Zulassungsbescheinigung Teil I, in Verbindung mit den Fahrzeugangaben in der Zulassungsbescheinigung überprüfen, ob es sich bei dem Kraftfahrzeug auch um das handelt, zu dem die Bescheinigung gehört.

Doch selbst ohne die Kenntnis über die Entschlüsselung dieser Nummer ist sie ein geeignetes Kontrollinstrument, da die FIN in der Zulassungsbescheinigung Teil I unter Punkt E angegeben wird³⁰³ und somit eine Verbindung zwischen Zulassungsbescheinigung und Kraftfahrzeug herstellt.

b) *Die Zulassungsbescheinigung Teil II*

Es gilt zu beachten, dass eine Eintragung oder Änderung im Fahrzeugregister nur dann erfolgen kann, wenn zusätzlich gemäß § 6 II FZV die Zulassungsbescheinigung Teil II vorgelegt wird. Ist sie noch nicht beantragt, ist dies mit dem Antrag, dem § 12 FZV entsprechend, nachzuholen. Bei diesem Antrag auf

³⁰¹ Diese Nachweispflicht besteht unabhängig davon auch dann, wenn bereits eine ZB II besteht, vgl. hierzu: *Rebler*, Die Zulassung von Fahrzeugen nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV), SVR 2010, 459, mit Verweis auf: *Zunner*, Praxiswissen Fahrzeug-Zulassung, S. 399.

³⁰² *Verordnung* (EU) Nr. 19/2011 derer Kommission, vom 11. Januar 2011, über die Typgenehmigung des gesetzlich vorgeschriebenen Fabrikschildes und der Fahrzeug-Identifizierungsnummer für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit.

³⁰³ Eine Abbildung der Zulassungsbescheinigung ist in der Anlage 5 der FZV zu finden.

Ausfertigung ist nach § 12 I FZV der Zulassungsbehörde die Verfügungsbe-
rechtigung über das Kraftfahrzeug nachzuweisen.

Denn die Fahrzeugzulassungsbescheinigung Teil II enthält zusätzlich eine An-
gabe über die Eigentümerstellung am Kraftfahrzeug, und auch wenn diese Be-
weiskraft aus deutscher Sicht umstritten ist,³⁰⁴ so könnte sie doch erste An-
haltspunkte dafür liefern, wer befugt ist, über das Fahrzeug zu verfügen, womit
der Zulassungsbescheinigung ein weiterer Sicherheitsaspekt innewohnt.

In der Zulassungsbescheinigung II wird die Fahrzeugidentifikationsnummer
(FIN) ebenfalls angegeben. Auch in diesem Zusammenhang bildet diese Num-
mer die eindeutige und zu jeder Zeit überprüfbare Verbindung zwischen dem
Kraftfahrzeug und der Zulassungsbescheinigung Teil II.

c) *Die Zulassungsbescheinigung als Manifestationspunkt*

Wie aufgezeigt, bildet die Zulassungsbescheinigung einen durchaus geeigneten
Bestimmungspunkt. So bietet sie durch die in ihr angegebenen Halterdaten
nicht nur eine Verknüpfung zwischen der Person des Halters, sei es eine natür-
liche beziehungsweise juristische Person, und dem Kraftfahrzeug, sondern
durch die Angabe der Fahrzeugidentifikationsnummer auch eine Verbindung
zwischen Kraftfahrzeug und Zulassungsbescheinigung.

Diese Verbindung lässt im Zusammenhang mit der Erkennbarkeit des Ausstel-
lers einen einfachen Rückschluss darauf zu, in welchem Land ein Fahrzeug
registriert ist. Dies lässt sich bei einer Betrachtung der Muster der Zulassungs-
bescheinigungen in Anlage 5 und 7 FZV unschwer erkennen. Zu Beginn wer-
den das Land in Worten (Bundesrepublik Deutschland), das länderspezifische
Erkennungszeichen (D)³⁰⁵ sowie die Mitgliedschaft in der Europäischen Union
angegeben.

Sie zeigt daher unmissverständlich, in welchem Land das Kraftfahrzeug zuge-
lassen und somit auch registriert ist.

Ein weiterer Punkt, der die Relevanz der Zulassungsbescheinigung und ihre
Verwendung als Bestimmungspunkt unterstützen kann, besteht darin, dass

³⁰⁴ Diese Problematik wird unter A.I.h)aa) in einem anderen Zusammenhang ausführlich
behandelt.

³⁰⁵ Zum länderspezifischen Unterscheidungszeichen siehe ausführlich unter A.II.b)aa).

diese zwar nicht als amtlicher Ausweis gilt, die Zulassungsbescheinigung aber als Urkunde darüber hinaus durch das Strafrecht in § 267a StGB geschützt ist. Hiernach besteht für den Betrachter die Möglichkeit, zusammen mit dem Kennzeichen (ausführlich dazu unter 2) durch die Zulassungsbescheinigung Teil I mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit festzustellen, in welchem Land das entsprechende Fahrzeug registriert ist und damit, welches Recht im Fall der Anknüpfung an den Registrierungsort Anwendung findet.

Vorzuziehen ist die Frage, ob es an dieser Stelle bei dem unter A.I.h)ee) ausführlich dargestellten „roten“ Kennzeichen, das häufig als Überführungskennzeichen genutzt wird, zu Problemen kommen könnte.

Im Fall des „roten“ Kennzeichens liegt die Besonderheit vor, dass hier keine Zulassungsbescheinigung ausgestellt wird, sondern mit dem Kennzeichen ein Fahrzeugscheinheft ausgegeben wird (vgl. § 16 III FZV).

Bei diesem „roten“ Kennzeichen füllt gemäß § 16 III S. 3 FZV derjenige, dem ein solches Kennzeichen zugeteilt wird, bei der Anbringung an einem Fahrzeug für eben dieses Fahrzeug eine neue Seite im Fahrzeugscheinheft aus.

Dies hat zur Folge, dass keine amtlich ausgestellte Zulassungsbescheinigung für das Fahrzeug mit dem gegenwärtig angebrachten „roten Kennzeichen“ existiert. Zwar werden bei der Eintragung in das Fahrzeugscheinheft alle wesentlichen und grundsätzlich wichtigen Angaben eingetragen, aber die Vervollständigung erfolgt vonseiten des Inhabers und nicht von amtlicher Seite.

Folglich liegt der zuvor dargestellte Vorteil der Zulassungsbescheinigung darin, dass er von den Behörden ausgefüllt und ausgegeben wird und daher als amtliches Dokument eine stabile und sehr belastbare Verbindung zwischen Fahrzeug und der Bescheinigung darstellt.

An gerade dieser Eigenschaft muss sich auch das Fahrzeugscheinheft des „roten“ Kennzeichens messen lassen.

Daher ist zu überlegen, ob die händische Eintragung unter Umständen eine gleichwertige Verbindung darstellen könnte.

Grundsätzlich gilt, dass ein solches Kennzeichen nur demjenigen erteilt wird, der als zuverlässig im Rahmen der FZV gilt und daher eventuell eine besondere Erlaubnis haben könnte, die auch die wirksame nationale Zulassungsbescheinigung ersetzt, ein solches Fahrzeugscheinheft zu führen.

Jedoch ist dieser Überlegung entgegenzuhalten, dass eine solche Zulassungsbescheinigung grundsätzlich nur in Deutschland anerkannt wird. Eine Anerkennung im Ausland würde auch nicht durch ein bilateres Abkommen über die Dokumente erfolgen, da dies nur für amtliche Urkunden und Dokumente gilt.³⁰⁶

Daher ist festzustellen: Das Fahrzeugscheinheft ist in seiner gegenwärtigen Ausgestaltung noch nicht geeignet, um einen stabilen und anzuerkennenden Manifestationspunkt darzustellen.

Somit ist im Ergebnis festzuhalten: Die Zulassungsbescheinigung, mit Ausnahme des Fahrzeugscheinhefts, ist in tatsächlicher Hinsicht als möglicher Manifestationspunkt geeignet, da er grundsätzlich eine Verbindung zwischen Fahrzeug und Zulassungsbescheinigung herstellt und den Ausstellungsstaat und damit auch den Registrierungsort wiedergibt.

2. Die KFZ-Kennzeichen

In Deutschland werden Kraftfahrzeuge,³⁰⁷ wie bereits dargelegt, gemäß der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr durch die Ausgabe einer Zulassungsbescheinigung und die Zuteilung einer individuellen Erkennungsnummer zugelassen.

Dieser Umstand ermöglicht es, auch KFZ-Kennzeichen, wie die Zulassungsbescheinigungen Teil I und II, darauf zu überprüfen, ob sie dazu geeignet sein könnten, um als ein weiterer Manifestationspunkt des Registrierungsortes zu dienen.

a) *Generelles zum KFZ-Kennzeichen*

Das KFZ-Kennzeichen als solches wird bezüglich seines Inhalts in § 8 I FZV und seines Aussehens in der Anlage 4 FZV genau beschrieben.

³⁰⁶ Hierzu ausführlich: Kurzübersicht Apostille und Legalisation – Anerkennung deutscher öffentlicher Urkunden im Ausland und ausländischer öffentlicher Urkunden in Deutschland: Bilaterale Abkommen und Haager Übereinkommen, abrufbar unter www.dnoti.de unter Arbeitshilfen/IPR.

³⁰⁷ Siehe aber schon die Begriffsbestimmung in Art. 2, in: *Richtlinie* des Rates vom 06.02.1979 (70/156/EWG) zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger.

Das heute in Deutschland übliche KFZ-Kennzeichen mit EU-Kennung³⁰⁸ wurde mit seinem gegenwärtigen Aussehen und Aufbau im Jahr 1994 eingeführt.

Das KFZ-Kennzeichen ist mit einem Unterscheidungszeichen (Zuordnung zu einem Verwaltungsgebiet) und einer einzigartigen Erkennungsnummer (eine Kombination aus Buchstaben und Nummern) ausgestattet. Dabei dient die Kennzeichnung gemeinsam mit der Zulassungsbescheinigung als Nachweis für die Zulassung des Fahrzeugs zum Straßenverkehr. Das KFZ-Kennzeichen als solches ist in seiner inhaltlichen Abbildung, das heißt auch in Schrift und Größe, normiert, vgl. hierzu § 10 Nr. 2 FZV und die Anlage 4 der FZV. Darüber hinaus (vgl. § 10 Nr. 5 FZV) muss es an der Vorder- und Rückseite des Fahrzeugs angebracht werden.

b) *Das Aussehen*

Das auf einem weißen Grund abgebildete KFZ-Kennzeichen besteht aus einem blauen Streifen auf der linken Seite, in dessen Inneren zwölf Sterne abgebildet sind.³⁰⁹ Die Farbgestaltung ist der europäischen Flagge nachempfunden. Darunter ist das individuelle nationale Unterscheidungszeichen³¹⁰ zu finden. Bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen ist dies ein „D“, vergleiche hierzu § 10 X FZV.³¹¹

Darüber hinaus gilt in Europa und den Staaten der European Free Trade Association (EFTA)³¹² das EU-Kennzeichen als Ersatz für das bisher vorgeschriebene Unterscheidungszeichen, das in einem weißen oval geformten zusätzlichen Aufkleber am Heck des Fahrzeugs angebracht werden muss.³¹³

Das ovale Unterscheidungszeichen gemäß § 10 X FZV wird heutzutage meist nur noch zusätzlich zu Botschaftskennzeichen verwendet beziehungsweise von

³⁰⁸ Hierzu unter (1).

³⁰⁹ Siehe Anhang Nr. 1 und 2 der *Verordnung* des Rates (EG) Nr. 2411/98 vom 03.11.1998 über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaates von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr.

³¹⁰ Siehe Nr. 3 in *ders.*

³¹¹ Zum nationalen Unterscheidungszeichen ausführlich unter A.II.b)aa).

³¹² European Free Trade Association mit ihren Mitgliedern Island, Lichtenstein, Norwegen und Schweiz, siehe auch: Die EFTA-Staaten

³¹³ Wiener Übereinkommen vom 08.11.1968 im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen: Art. 37, in Kraft getreten und ratifiziert am 03.08.1979, BGBl. 1979, Teil II, Seite 932.

Staaten, die nicht den vorangehend vorgestellten Gruppen angehören.³¹⁴ Bei Ersteren ist bei der diplomatischen Zugehörigkeit zwischen zwei Unterscheidungszeichen zu differenzieren: zum einen „CC“ (Corps Consulaire International Vehicle) und zum anderen „CD“ (Corps Diplomatique International Vehicle), die nicht für das Botschaftsland stehen, sondern lediglich die Botschaftszugehörigkeit des Kraftfahrzeugs angeben.³¹⁵

Zusätzlich zum nationalen Unterscheidungszeichen werden beim deutschen KFZ-Kennzeichen noch ein bis drei Unterscheidungszeichen aufgeführt, die den Verwaltungsbezirk der Zulassungsbehörde angeben.

Diese Verwaltungsbezirke werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung³¹⁶ auf Antrag der Länder festgelegt beziehungsweise aufgehoben (gemäß § 10 II FZV) und im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass von einem Verwaltungsbezirk mehrere Unterscheidungszeichen (hierzu § 8 II FZV) geführt werden können. Dies ist auf Antrag des Verwaltungsbezirkes seit der Kennzeichenliberalisierung durch die Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderen verkehrsrechtlichen Vorschriften vom 01.11.2012 möglich.³¹⁷ Darüber hinaus können seit dem 01.11.2012 auch alte (auslaufende) Kennzeichen auf Antrag der zuständigen Länder mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erneut ausgegeben werden.³¹⁸ Diese Möglichkeit besteht bei Unterscheidungszeichen für Verwaltungsbezirke sowie für alle Buchstabenkombinationen, die in der Vergangenheit ausgegeben wurden. Hierunter versteht man Unterscheidungszeichen, die bis zur Außerbetriebsetzung des betroffenen Fahrzeugs weitergeführt werden dürfen.³¹⁹

³¹⁴ Die Unterscheidungszeichen bestimmen sich für den Zulassungsstaat nach Art. 37 i. V. m. Anhang 3 des Wiener Übereinkommens vom 08.11.1968 im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen.

³¹⁵ Über die Anbringung entscheidet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gem. § 11 Abs. XI Satz 2 FZV.

³¹⁶ Umbenannt in Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch den Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 17.12.2013, BGBl 2013 I S. 4310.

³¹⁷ Ausführlich hierzu: *Scheidler*, Wiedereinführung der Auto-Altkennezeichen, DAR 2013, 228 ff.

³¹⁸ Durch Art. 1 Nr. 5 b.) der Ersten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, BGBl. 2012 I, S. 2233.

³¹⁹ Siehe: KFZ-Kennzeichen für Deutschland, S. 11 ff.

Dagegen sollten neue, bisher nicht ausgegebene Buchstabenkombinationen nur dann von den Ländern beim BMVI beantragt werden, wenn neue Verwaltungsbezirke gegründet werden.³²⁰

Ein Beispiel: Der Landkreis Würzburg führt zwei Unterscheidungszeichen: zum einen „WÜ“ für Stadt und Kreis und zum anderen „OCH“ für Ochsenfurt, das dem Landkreis Würzburg zugehörig ist. Es war bis zum 10.06.2013 ein auslaufendes Unterscheidungszeichen und wurde durch das obige Verfahren wieder zur Vergabe eingeführt.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es in Deutschland 667 Unterscheidungszeichen, welche die Verwaltungsbezirke A wie Augsburg (Stadt und Kreis) bis ZZ für den Burglandkreis umfassen.³²¹ Darüber hinaus gibt es noch 107, von den vorangehend schon genannten, aufgehobene Unterscheidungszeichen, die in begrenztem Umfang, je nach Alter der Aufhebung, noch an Fahrzeugen geführt werden. Sie werden jedoch in der folgenden Berechnung nicht berücksichtigt.

c) *Die Erkennungsnummer*

Zusätzlich zu den Unterscheidungszeichen wird auf dem Kennzeichen eine Erkennungsnummer angegeben. Sie besteht aus einer Kombination von einem beziehungsweise zwei Buchstaben, gefolgt von ein bis vier Ziffern ohne eine führende Null.³²²

Hieraus können sich folgende Kombinationen ergeben:

A 1 bis Z 999	26 x 999	25.974
A 1000 bis Z 9999	26 x 8999	233.974
AA 1 bis ZZ 999	26 x 26 x 999	675.324
AA 1000 bis ZZ 9999	26 x 26 x 8999	6.083.324

Daraus ergibt sich für jeden Verwaltungsbezirk mit einem Unterscheidungszeichen bei Nutzung aller ihm zur Verfügung stehenden Erkennungszeichen eine rechnerische Kombinationsmöglichkeit von 7.018.596 Kennzeichen. Betrachtet man dies unter Berücksichtigung der aktuell ausgegebenen

³²⁰ Hierzu Einleitung in KFZ-Kennzeichen für Deutschland, S. 2.

³²¹ Eine vollständige Auflistung (Stand August 2014) ist zu finden in: KFZ-Kennzeichen für Deutschland, S. 2 ff.

³²² Das „Allgemeine“-Kennzeichen ist in Anhang 4 Abschnitt 2 FZV bildhaft dargestellt.

Unterscheidungszeichen, ergibt sich bei diesen 667 Unterscheidungszeichen eine Registrierungsmöglichkeit von insgesamt 4.681.403.532 Fahrzeugen.³²³ Da jedoch nicht alle Möglichkeiten genutzt werden, verringert sich diese Zahl noch einmal.³²⁴

d) *Die Schrift*

Darüber hinaus sind in der deutschen Fahrzeug-Zulassungsverordnung ebenfalls die Schriftart, die auf den KFZ-Kennzeichen abgebildet ist, sowie die Schriftgröße gemäß der Anlage 4 der FZV im Abschnitt 1 Nr. 2 genau normiert. Diese FE-Schrift soll nicht nur den Kennzeichenmissbrauch reduzieren, sondern auch die Fälschungen erheblich erschweren. Sie erlaubt darüber hinaus, durch die genaue Bestimmung der Schriftgröße und -breite auch die automatische Nummernschilderkennung.³²⁵

Um diese Fälschungssicherheit zu gewährleisten, ist ebenfalls eine maximale Abweichung in Anlage 4 FZV im Abschnitt 2.1.1 und 2.1.2 bestimmt.

e) *Die Abmessungen*

Auch bei den Abmessungen lässt der Gesetzgeber nur wenig Spielraum zu. So gibt es nach der Anlage 4 FZV Abschnitt 1 Nr. 1 genau vier Kennzeichengrößen, wobei nur zwei für Kraftfahrzeuge zulässig sind: das einzeilige und das zweizeilige Kennzeichen.³²⁶

f) *Die Materialien*

Bei den Materialien erlaubt der Gesetzgeber hingegen mehr Spielraum. So sind aktuell Kennzeichen aus Aluminium, Acryl- und Polypropylenkunststoff erhältlich. Sie müssen lediglich nach § 10 II FZV reflektierend sein und dem Normblatt DIN 74069, Ausgabe Juli 1996, entsprechen.

³²³ Gem. § 2 Nr. 3 FZV, Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger.

³²⁴ Siehe beispielsweise die Vergabemöglichkeiten des Landkreises Würzburg, der nicht alle Möglichkeiten ausnutzt, so wird hier die in der Tabelle angegebene V. Gruppe nicht ausgegeben.

³²⁵ Gesetzlich geregelt z. B. in § 14a Hessisches Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung; Zum allgemeinen Ablauf: *Roßnagel*, Verfassungsrechtliche Grenzen polizeilicher KFZ-Kennzeichenerfassung, NJW 2008, 2547; *Braun*, Verfassungsmäßigkeit der KFZ-Kennzeichenerfassung in Bayern, BayVerwBl 2011, 549; *Wefelmeier*, Automatische Kennzeichenerfassung zur Verhütung von Straftaten von erheblicher Bedeutung, NdsVBl, 89; zu verfassungsmäßigen Fragen siehe BVerfG, *Urteil* vom 11.03.2008 – 1 BvR 2074/05 und 1 BvR 1254/07, MMR 2008, 308 ff.

³²⁶ Genaue Abmessungen und Bestimmungen in Anlage 4 FZV Abschnitt 1 Nr.1.

g) *Die Anbringung des KFZ-Kennzeichens am Kraftfahrzeug*

Nicht nur die Kennzeichen, die im Gültigkeitsbereich der Fahrzeugzulassungsverordnung verwendet werden dürfen, sind darin geregelt, sondern auch die ordnungsgemäße Anbringung am Fahrzeug spielt eine wichtige Rolle.

Bei der Anbringung des KFZ-Kennzeichens gelten nach der deutschen Fahrzeug-Zulassungsverordnung gesonderte Vorschriften, welche die Sicht- und Erkennbarkeit regeln. Sie garantieren, dass das Kennzeichen jederzeit identifizierbar ist.³²⁷

Grundsätzlich ist zwischen der Anbringung an der Vorder- und der Rückseite zu unterscheiden.

Demnach gelten für das KFZ-Kennzeichen an der Rückseite die Maßgaben des § 10 VI Nr. 1 FZV, der auf Fahrzeugen Anwendung findet, die der Richtlinie (RiL) 2007/46/EG³²⁸ unterliegen.

Darunter fallen auch Kraftfahrzeuge und Transportmittel wie die hier untersuchten Personenkraftwagen. Die Anbringung muss der Verordnung (VO) (EU) Nr. 1003/2010³²⁹ entsprechen, deren Durchführung nach der Verordnung VO (EG) Nr. 661/2009³³⁰ erfolgt. Hierin wird genau festgelegt, wie das hintere Kennzeichen am Fahrzeug anzubringen ist.

Grundsätzlich ist das Kennzeichen am Fahrzeug mittig anzubringen. Dabei spielen die Form des Fahrzeugs, die Fläche und ihre Untergrundstruktur eine maßgebliche Rolle. Daher findet sich eine genaue Regelung dieser Punkte schon in Art. 1 der Verordnung Nr. 1003/2010 der Kommission über die Typgenehmigung der Anbringungsstelle und der Anbringung der hinteren amtlichen Kennzeichen an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern.

³²⁷ Vgl. §10 Abs. V FZV.

³²⁸ *Richtlinie* 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für dieses Fahrzeug.

³²⁹ *Verordnung* (EU) Nr. 1003/2010 der Kommission über die Typgenehmigung der Anbringungsstelle und der Anbringung der hinteren amtlichen Kennzeichen an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Durchführung der *Verordnung* (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit.

³³⁰ *Verordnung* (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für dieses Fahrzeug hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit.

Das Kennzeichen an der Fahrzeugfront wiederum muss nach den Maßgaben des § 10 VII FZV angebracht werden und darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad gegen die Fahrtrichtung geneigt sein. Eine zentrierte Anbringung ist nicht erforderlich.

Jedoch sind drei Besonderheiten bei der Anbringung zu beachten:

1. Das Kennzeichen muss mindestens 200 Millimeter über der Fahrbahn liegen und darf den vorhandenen Bodenabstand des Fahrzeugs nicht verringern.
2. Sowohl das vordere als auch das hintere Kennzeichen müssen in einem Winkelbereich von 30 Grad beiderseits der Fahrzeuglängsachse stets auf ausreichende Entfernung lesbar sein, vgl. hierzu detailliert § 10 Abs. VII FZV.
3. Sollte das hintere Kennzeichen durch Ladung oder einen Ladungsträger (zum Beispiel Fahrradträger) ganz oder teilweise verdeckt werden, muss das Kennzeichen wiederholt werden. Dies bedeutet, dass eine zusätzliche Anbringung des Kennzeichens erforderlich ist, damit seine Lesbarkeit wiederhergestellt und eine dauerhafte Erkennbarkeit gewährleistet ist.³³¹

Jedoch gilt die vorangehende Darstellung, wie ein Kennzeichen anzubringen ist, nicht für alle Kennzeichen. So bestehen zwei Ausnahmen:

1. Wie bereits dargelegt, ist das Versicherungskennzeichen lediglich am Heck des Kleinkraftrades anzubringen.
2. Nach § 16 V FZV müssen Kurzzeitkennzeichen und „rote“ Kennzeichen abweichend von der sonstigen Anbringung am Fahrzeug nicht fest am Auto angebracht werden. Damit wird ihrer besonderen Anwendungsform Rechnung getragen (hierzu sogleich unter A.I.h)ee)).

h) Die besonderen Kennzeichen

Neben dem ausführlich dargestellten und üblichen „allgemeinen“ KFZ-Kennzeichen, bei dem ein Fahrzeug dauerhaft zugelassen wird, existieren für den Geltungsbereich der deutschen Fahrzeug-Zulassungsverordnung noch weitere Arten des KFZ-Kennzeichens. Sie unterscheiden sich abhängig von ihrem Zweck in verschiedener Weise und stellen in ihrer Gesamtheit alle nach der

³³¹ Dies wurde ausführlich in § 10 Abs. IX FZV geregelt.

FZV möglichen Arten der Zulassung in Deutschland dar. Auch für diese wird überprüft, ob sie als mögliche Manifestationspunkte geeignet sind.

aa) Das Wechselkennzeichen

Besitzt ein Halter zwei Fahrzeuge, die auf ihn zugelassen sind, so kann er bei der zuständigen Behörde gemäß § 8 Ia FZV das sogenannte Wechselkennzeichen beantragen. Mit diesem kann der Halter zwei Fahrzeuge mit nur einem Kennzeichen zulassen, wobei immer nur das Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr bewegt oder abgestellt werden darf, das mit dem Kennzeichen ausgestattet ist. Eine gleichzeitige Verwendung an zwei Fahrzeugen zur gleichen Zeit ist gemäß § 8 Ia a.E. FZV unzulässig. In seiner optischen Ausgestaltung besteht das Kennzeichen als Einziges aus zwei Teilen: aus einem gemeinsamen Kennzeichenteil nach § 8 Ia Nr. 1 in Verbindung mit 10 I FZV und aus einer Erkennungsnummer im fahrzeugbezogenen Teil. Des Weiteren müssen die Fahrzeuge der gleichen Fahrzeugklasse nach Anhang XXIX der StVZO entsprechen.³³²

Das gemeinsame Kennzeichen, das gewechselt werden kann, ist mit dem Standardkennzeichen, das oben beschrieben wurde, bis auf ein sichtbares „W“ über der Stempelplakette identisch. Auf dem fahrzeugbezogenen Teil, der am Fahrzeug verbleibt, sind die Nummer „1“ oder „2“ sowie darunter in kleiner Schrift die Erkennungsnummer des Kennzeichens angebracht.³³³

bb) Das Saisonkennzeichen

Für Halter, die ihr Fahrzeug nicht das ganze Jahr nutzen möchten, besteht die Möglichkeit einer Saisonzulassung mittels eines Saisonkennzeichens. Es wird von einem nicht unbeachtlichen Teil der KFZ-Halter genutzt. So waren zum 01.01.2015 immerhin 2,2 Millionen Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen angemeldet.³³⁴

³³² Das Fahrzeug muss für die vorliegende Fragestellung der Fahrzeugklasse M₁ entsprechen: „Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz“, nach Anlage XXIX StVZO, basierend auf der *Richtlinie* 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für dieses Fahrzeug.

³³³ Das Wechselkennzeichen ist in Anlage 4, Abschnitt 2a FZV bildlich dargestellt.

³³⁴ Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes zum Fahrzeugbestand im Überblick am 01.01.2019.

Gemäß § 9 III FZV entspricht das Saisonkennzeichen in seiner optischen Ausgestaltung dem § 10 I FZV, das mit dem allgemeinen Kennzeichen (A.I.b.) identisch ist. Jedoch wird zusätzlich am rechten Rand des Kennzeichens in einem weiteren, in diesem Fall gelben Balken, der Betriebszeitraum angegeben.³³⁵ Dieser muss gemäß § 9 III FZV mindestens zwei, maximal jedoch elf Monate umfassen. Das Fahrzeug darf nur während dieses Zeitraums auf öffentlichen Straßen abgestellt werden und am Straßenverkehr teilnehmen. Es enthält zudem ein nationales Unterscheidungszeichen.

cc) Das Kurzzeitkennzeichen

Soll ein Fahrzeug nur für einen kurzen Zeitraum zugelassen werden, so besteht die Möglichkeit der sogenannten „Tageszulassung“.

Hierbei können auch Fahrzeuge, die keine EG-Typengenehmigung, nationale Typengenehmigung oder Einzelgenehmigung besitzen, zum Zweck von Prüfungs-, Probe-, oder Überführungsfahrten in Betrieb genommen werden, vgl. § 16 I 1. Alt. FZV. Es ist nach § 16 II FZV auf Antrag hin zu erteilen und besteht in seiner Ausgestaltung aus dem Unterscheidungszeichen des Zulassungsbezirks sowie aus einer maximal sechsstelligen mit 03 oder 04 beginnenden Nummer.

Darüber hinaus ist das Ablaufdatum des Kennzeichens am rechten Rand in einem weiteren gelben Balken angegeben.³³⁶

Einen blauen „EU-Balken“ im Zusammenhang mit einem nationalen Unterscheidungszeichen besitzt das Kurzzeitkennzeichen („gelbes Kennzeichen“) nicht.

dd) Kennzeichen historischer Fahrzeuge

Immer häufiger werden Fahrzeuge aus verschiedenen Gründen länger im Verkehr gefahren, als dies im Zyklus eines durchschnittlichen Fahrzeuglebens vorgesehen ist. Daher weisen diese sogenannten Young- und Oldtimer meist ein erheblich höheres Alter auf als das vergleichbare Durchschnittsalter der sonst im Straßenverkehr gefahrenen Fahrzeuge. Hierbei besteht die Möglichkeit, das Fahrzeug nach einem von den Bundesländern bestimmten Zeitraum mit einem

³³⁵ Das Saisonkennzeichen ist in Anlage 4, Abschnitt 5 FZV bildlich dargestellt.

³³⁶ Das Kurzzeitkennzeichen ist in Anlage 4, Abschnitt 6 FZV bildlich dargestellt.

Kennzeichen für historische Fahrzeuge zu versehen. Mit dem Stand vom 01.01.2015 waren dies 636.515 Fahrzeuge.³³⁷

Dieses Kennzeichen bringt nicht nur steuerliche Vergünstigungen mit sich, sondern befreit die Fahrzeuge auch von Abgasnormen beziehungsweise anderen Aspekten der Fahrzeugsicherheit, zum Beispiel Kopfstützen oder Ähnlichem.

Allerdings ist zwischen drei für historische Fahrzeuge vorgesehenen Kennzeichen zu unterscheiden.

i) Das „H“-Kennzeichen

Historische Fahrzeuge, sogenannte Oldtimer, können gemäß § 9 I FZV mit einem sogenannten „H“-Kennzeichen versehen und zugelassen werden.

Hierunter versteht man gemäß § 2 Nr. 22 FZV:

„Oldtimer sind Fahrzeuge, welche vor mindestens 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen.“

Gemäß § 9 I FZV muss für solche Fahrzeuge ein Gutachten nach § 23 StVZO vorliegen, das von einem amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer oder Prüfingenieur ausgestellt wurde. Darüber hinaus haben die Länder das Recht, nach § 9 I FZV vom Zeitraum des erstmaligen Inverkehrbringens abzuweichen.

Das „H“-Kennzeichen ist mit dem „allgemeinen“ Kennzeichen nach § 8 I FZV identisch, jedoch befindet sich am Ende der Erkennungsnummer noch der Kennbuchstabe „H“.³³⁸

ii) Das „H“-Wechselkennzeichen

Nach Anlage 4 Abschnitt 2a FZV kann ein H-Kennzeichen wie das allgemeine Wechselkennzeichen in Form des „allgemeinen“ Kennzeichens ebenfalls als solches ausgestellt werden. Hierfür gelten die gleichen Maßgaben wie für das Wechselkennzeichen, das vorangehend unter A.I.h)aa) beschrieben wurde. Dies gilt auch für die Ausgestaltung des Kennzeichens.

³³⁷ Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes zum Fahrzeugbestand im Überblick zum 01.01.2019.

³³⁸ Das „H“-Kennzeichen ist in Anlage 4, Abschnitt 4 FZV abgebildet.

iii) Das „rote“ Oldtimerkennzeichen

Darüber hinaus besteht für Oldtimer, die üblicherweise nicht zugelassen sind, die Möglichkeit, diese mit einem „roten“ Oldtimerkennzeichen zu versehen und gemäß § 17 FZV unter bestimmten Voraussetzungen im Straßenverkehr zu bewegen.

Das Kennzeichen ist wie das „allgemeine“ Kennzeichen aufgebaut, ist jedoch gemäß Anlage 4, Abschnitt 7 in roter Schrift und mit einem roten Rand auszuführen und verzichtet bei der Erkennungsnummer auf eine Buchstabenkombination.

Das „rote“ Oldtimerkennzeichen besitzt aufgrund seiner Ausgestaltung, entsprechend zum „allgemeinen“ Kennzeichen, ebenfalls den blauen „EU-Balken“, der auch das nationale Unterscheidungszeichen -D- wiedergibt.

ee) Das „rote“ Kennzeichen

Außerdem gibt es für den Fall, dass Fahrzeuge nur kurzzeitig eingesetzt werden, das sogenannte „rote“ Kennzeichen.

Dieses Kennzeichen, auch „Händlerkennzeichen“ genannt, ist eine Besonderheit, da es als einziges Kennzeichen an kein Fahrzeug gebunden ist. Es wird gemäß § 16 III FZV durch die zuständige Behörde nur an den zuverlässigen Kraftfahrzeughersteller, den Kraftfahrzeugteilehersteller, die Kraftfahrzeugwerkstatt und den Kraftfahrzeughändler herausgegeben, und zwar befristet sowie widerruflich zur wiederkehrenden betrieblichen Verwendung an unterschiedlichen Fahrzeugen.

Darüber hinaus ist dies auch gemäß § 16 IIIa FZV für die technischen Prüfstellen beziehungsweise die anerkannten Überwachungsorganisationen nach Anlage VIIIb StVZO, zum Beispiel TÜV, möglich.

Seine Ausgestaltung richtet sich ebenfalls nach der Maßgabe des „allgemeinen“ Kennzeichens, jedoch mit der Erweiterung, dass gemäß der Legaldefinition des § 16 I Alt. 2 FZV das Kennzeichen mit roter Beschriftung auf weißem, rot gerandetem Grund ausgegeben wird. Darüber hinaus besteht die Erkennungsnummer nur aus einer Ziffernkombination, die immer mit der Zahlenkombination 06 beginnt.

Das „rote“ Kennzeichen besitzt aufgrund seiner Ausgestaltung, entsprechend zum „allgemeinen“ Kennzeichen, ebenfalls den blauen „EU-Balken“, der auch das nationale Unterscheidungszeichen -D- wiedergibt.

ff) Das Ausfuhrkennzeichen

Soll ein Fahrzeug aus dem deutschen Hoheitsgebiet in ein anderes überführt werden, so ist das Fahrzeug mit einem Ausfuhrkennzeichen (Exportkennzeichen) auszustatten. Das Kennzeichen besteht gemäß § 19 I Nr. 3 FZV aus dem Unterscheidungszeichen nach § 8 I FZV, einer Erkennungsnummer und dem Ablaufdatum am rechten Rand des Kennzeichens auf rotem Grund (vgl. Anlage 4, Abschnitt 8 Nr. 3).³³⁹

Darüber hinaus ist das Ablaufdatum des Kennzeichens am rechten Rand in einem weiteren roten Balken angegeben.³⁴⁰

Einen blauen „EU-Balken“ im Zusammenhang mit einem nationalen Unterscheidungszeichen besitzt das Ausfuhrkennzeichen nicht.

gg) Die Sonderkennzeichen

Zusätzlich zu den regulären KFZ-Kennzeichen gibt es noch die sogenannten Sonderkennzeichen. Sie unterscheiden sich im Aussehen mehr oder weniger stark von den regulären KFZ-Kennzeichen, besitzen jedoch die gleichen Eigenschaften mit Ausnahme der Versicherungskennzeichen³⁴¹, die von der KFZ-Haftpflichtversicherung ausgegeben werden.

Das Versicherungskennzeichen ist als solches in § 26 FZV geregelt und findet hiernach für Kraftfahrzeuge, sogenannte zulassungsfreie Fahrzeuge, im Sinne des § 4 III S. 1 FZV Anwendung. Dabei dürfen Kraftfahrzeuge, die im Sinne des § 4 II Nr. 1 FZV bauartbedingt nicht schneller als 20 km/h fahren, nur am Straßenverkehr teilnehmen, wenn sie über ein Versicherungskennzeichen verfügen. Da die vorliegende Bearbeitung nur Kraftfahrzeuge in Form von Personenkraftwagen erfasst, werden Kleinkrafträder und motorisierte Krankenfahrstühle von der Fallfrage ausgeschlossen.

³³⁹ Das Ausfuhrkennzeichen ist bildlich in Anlage 4, Abschnitt 8 FZV dargestellt.

³⁴⁰ Das Kurzzeitkennzeichen ist in Anlage 4, Abschnitt 6 FZV bildlich dargestellt.

³⁴¹ Ausführlich hierzu § 26 f. FZV mit weiteren Verweisen.

Die Ausgestaltung und Anbringung des Versicherungskennzeichens regelt der § 27 FZV.

Grundsätzlich handelt es sich um ein zweizeiliges Kennzeichen, bei dem sich in der ersten Zeile eine dreiteilige Zahlenkombination befindet, in der zweiten Zeile wiederum eine dreiteilige Buchstabenkombination. Das Kennzeichen wechselt im Jahresrhythmus die Schriftfarbe (vgl. § 27 I FZV), die sich aber alle drei Jahre wiederholt.³⁴²

Das Kennzeichen selbst wird nur am Heck des Fahrzeugs angebracht, wofür die Vorschriften des § 27 III FZV gelten.

Ein „EU-Balken“ beziehungsweise ein nationales Unterscheidungszeichen ist auf diesem Kennzeichen nicht abgebildet.

Als weiteres Sonderkennzeichen ist das „grüne“ Kennzeichen aufzuführen. Gemäß § 9 II FZV sind diese für Halter zu erwerben, die von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind. Hierbei handelt es sich laut der darin ebenfalls enthaltenen Legaldefinition des „grünen“ Kennzeichens um ein Kennzeichen mit grüner Beschriftung auf weißem Grund, abweichend von § 10 I FZV. Ansonsten entspricht dieses Kennzeichen jedoch dem „allgemeinen“ Kennzeichen. Gemäß § 9 III a.E. FZV ist die Erteilung auch als Saisonkennzeichen möglich.³⁴³

Abschließend sei noch auf die weiteren Sonderkennzeichen verwiesen. So werden die Unterscheidungszeichen der Fahrzeuge der Bundes- und der Landesorgane, der Bundesministerien, der Bundesfinanzverwaltung, der Bundespolizei, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, der Bundeswehr, des Diplomatischen Corps und bevorrechtigter internationaler Organisationen wie der NATO³⁴⁴, OSZE³⁴⁵ oder auch UN³⁴⁶ gemäß § 8 I Satz 5 FZV in Verbindung mit Anlage 3 FZV bestimmt.

³⁴² Das Versicherungskennzeichen ist in Anhang 12 der FZV abgebildet.

³⁴³ Siehe schon unter „Saisonkennzeichen“, A.I.h)bb).

³⁴⁴ North Atlantic Treaty Organization, Unterscheidungszeichen X mit einer vierstelligen Erkennungsnummer, auch wenn die Zulassung gem. § 46 III FZV bei der Zulassungsbehörde der Zentralen Militärkraftfahrstelle der Bundeswehr liegt, die als Unterscheidungszeichen das Y führt.

³⁴⁵ Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa.

³⁴⁶ United Nations.

Dabei besteht die Erkennungsnummer regelmäßig nur aus einer Zahlenkombination, die aber nicht mehr als sechs Stellen umfassen darf.

Zusammenfassend lässt sich für diese Kennzeichen feststellen: Sie entsprechen in ihrer Grundform dem „allgemeinen“ Kennzeichen nach § 10 I FZV. Etwas anderes gilt nur für die Kennzeichen der Bundeswehr. Sie beginnen mit einem „Y“ und haben anstatt des EU-Balkens eine Deutschlandflagge auf dem Kennzeichen abgebildet.

3. Die deutschen KFZ-Kennzeichen als Manifestationspunkt

Damit stellt sich die Frage, ob sich das KFZ-Kennzeichen grundsätzlich dazu eignet, mit seinen nach außen getragenen Informationen einen Manifestationspunkt darzustellen, der es dem Betrachter erlaubt, Rückschlüsse auf den Registrierungsort zu ziehen.

Dies wäre gewährleistet, wenn anhand des Kennzeichens zweifelsfrei erkannt werden kann, in welchem Land das Fahrzeug registriert ist.

a) *Die Bestimmung des Registrierungsortes anhand des KFZ-Kennzeichens*

Um die Erkennbarkeit des Registrierungsortes zu garantieren, müsste gewährleistet sein, dass sich bei jedem deutschen KFZ-Kennzeichen klar bestimmen lässt, dass das Fahrzeug in Deutschland registriert ist mit der Folge, dass auf sachenrechtliche Vorgänge, das KFZ betreffend, deutsches Recht anwendbar ist.

Setzt man diese Überlegung in den Kontext zu den vorangehend vorgestellten Kennzeichen, ist zu erkennen: Alle entsprechen in ihrer Grundsystematik dem „allgemeinen“ Kennzeichen, da sie mit einem nationalen Länderzeichen versehen sind und sich zumeist nur in der Farbe unterscheiden.

Lediglich zwei Kennzeichen verzichten auf die Wiedergabe des nationalen Unterscheidungszeichens verzichten.

Entscheidend für die geforderte Bestimmbarkeit ist, dass es durch den blauen „EU-Balken“ auf dem Kennzeichen in Verbindung mit dem Unterscheidungszeichen „D“ für den Betrachter auf den ersten Blick ersichtlich ist, in welchem Land das Fahrzeug registriert wurde.

Somit kann für das „allgemeine“ Kennzeichen, Saison-Kennzeichen, „rote“ Kennzeichen, „grüne“ Kennzeichen und alle weiteren sonstigen Kennzeichen zweifelsohne eine Bestimmbarkeit des Registrierungsortes bejaht werden.

Darüber hinaus gewährleisten die eben schon beschriebenen Regelungen zur Anbringung der Kennzeichen, dass bei diesen Kennzeichen zu jedem Zeitpunkt und für jede außenstehende Person die Erkennbarkeit gegeben ist.

b) Ausnahmefälle

Geht man von einer Anknüpfung an den Registrierungsort aus, so ermöglicht das Länderzeichen eine unmittelbare Bestimmbarkeit des auf das Fahrzeug anwendbaren Rechts.

Problematisch ist eine Bestimmung jedoch dann, wenn das Kennzeichen kein Länderzeichen aufweist, so könnte dies auch der Fall bei den folgenden deutschen KFZ-kennzeichen sein:

aa) Wechselkennzeichen

Das Wechselkennzeichen ermöglicht es, mehrere Fahrzeuge mit demselben KFZ-Kennzeichen zu versehen und damit am Straßenverkehr teilzunehmen.

Um dies zu ermöglichen weist das Wechselkennzeichen einen signifikanten Unterschied zu den bereits vorgestellten KFZ-Kennzeichen auf, denn es besteht aus zwei separaten Teilen, die zweigeteilt auf der Halterung des KFZ-Kennzeichens angebracht werden, dem sogenannten individuellen Teil und dem gemeinsamen Teil.

Der gemeinsame Teil des Kennzeichens entspricht in seinem Aussehen dem „Allgemeinen“ Kennzeichen und ist an dem Fahrzeug anzubringen, das gefahren wird. Der gemeinsame Teil gibt die Möglichkeit festzustellen, an welches Recht angeknüpft werden kann.

Auf dem individuellen Teil, der ständig am Fahrzeug zu verbleiben hat, wird zwar das Kennzeichen wiederholt, eine Angabe des Unterscheidungszeichens bleibt jedoch aus.

Auch wenn der Anteil dieser Fahrzeuge in Deutschland mit 3.488 zum 1. Januar 2019 noch sehr gering war, könnten sich dennoch Probleme bei der Feststellung ergeben.³⁴⁷

³⁴⁷ Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes zum Fahrzeugbestand im Überblick vom 01.01.2019.

Für diese Fahrzeuge gilt es abzuwägen, wie erheblich dieser Umstand der Verwendung dieses KFZ-Kennzeichens als Manifestationspunkt widerspricht. Denn ohne den gemeinsamen Teil darf das Fahrzeug nicht auf einer öffentlichen Straße abgestellt werden und nimmt dadurch auch nicht am Straßenverkehr teil. Jedoch wäre weder dem Wortlaut der Fahrzeugzulassungsverordnung noch einem anderen Gesetz folgend, ein Verkauf oder eine sonstige Teilnahme des Fahrzeugs am sonstigen Rechtsverkehr ausgeschlossen.

Es gilt zu beachten: Am individuellen Teil des Kennzeichens, der dauerhaft am Fahrzeug verbleibt, ist dennoch stets zu erkennen, dass dieses registriert ist.

Eine Überlegung zu diesem Punkt wäre, ob sich daraus nicht sogar eine gewisse Sorgfaltspflicht des Gegenübers ableiten ließe. Diese Möglichkeit sollte bedacht werden, denn würde man für einen solchen Fall den gleichen Maßstab wie für die Frage der Sorgfaltspflicht bezüglich der Zulassungsbescheinigung Teil II anlegen, so könnte sich hieraus aus Sicht des deutschen Rechts eben eine solche Sorgfaltspflicht ergeben.³⁴⁸

In der Frage um eine vermeintliche Gutgläubigkeit nach § 932 BGB ist bezüglich der Zulassungsbescheinigung Teil II die im Folgenden dargestellte Entwicklung in der Rechtsprechung festzustellen. Es gilt zu beachten, dass sich die Funktion, welche die Zulassungsbescheinigung Teil II seit dem Jahr 2005 einnimmt, seit ihrer Einführung als Fahrzeugbrief im Jahr 1934 stark gewandelt hat.

Die Zulassungsbescheinigung, die ursprünglich ein Dokument mit öffentlich-rechtlicher Wirkung war, dient nun bei der Sicherungsübereignung, dem Eigentumsvorbehalt und den vielfältigen Erscheinungen der Gebrauchsüberlassung als Zeichen der Verfügungsbefugnis.³⁴⁹

Zivilrechtlich dient die Zulassungsbescheinigung Teil II der Eigentumssicherung. Trotz dieser Funktion als Nachweis zur Verfügungsberechtigung ersetzt

³⁴⁸ Zur Sorgfaltspflicht beim Autokauf vgl. A.I.b).

³⁴⁹ *Reinking/Eggert*, Der Autokauf, S. 1122, Rn. 4673, mit Verweis auf: *Bormann*, Über die öffentlichen Aufgaben des Kraftfahrzeugbriefes, DRK 1949/50, 180 ff.; *Schlechtriem*, Zivilrechtliche Probleme des Kraftfahrzeugbriefes, NJW 1970, 2088 ff.; *Fritsche/Würdinger*, Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbriefes im Zivilrecht, DAR 2007, 501 ff.

die Übergabe der Zulassungsbescheinigung grundsätzlich nicht die Übereignung des Fahrzeugs nach § 929 BGB.³⁵⁰

Der Besitz des Briefes begründet lediglich die Vermutung, dass der Betreffende auch Eigentümer des Fahrzeugs ist.³⁵¹ Dies hat sich auch seit der Einführung der Zulassungsbescheinigung Teil II nicht geändert³⁵² und erfüllt hiernach mehrere Aufgaben. So ist ein gutgläubiger Erwerb des Fahrzeugs grundsätzlich auszuschließen, wenn dieser Teil fehlt. Denn beim Verkauf des Fahrzeugs gehört deren Aushändigung durch den Verkäufer zu dessen Pflicht.³⁵³ Darüber hinaus entsteht sogar schon dann eine Untersuchungspflicht, wenn der Verkäufer und der in der Zulassungsbescheinigung Teil II eingetragene Halter nicht identisch sind. Wird dieser nicht nachgekommen, so kann man sich nicht mehr auf einen gutgläubigen Erwerb nach § 932 BGB berufen.³⁵⁴ Dasselbe gilt auch beim Kauf des Kraftfahrzeugs von Privaten.³⁵⁵

Dies zeigt, dass die Gerichte dem Fahrzeugbrief/Zulassungsbescheinigung Teil II eine Sperrfunktion zugewiesen haben, denn die Rechtswirkung wird nur an den Brief geknüpft.³⁵⁶

Hiermit wird deutlich: Die Zulassungsbescheinigung stellt als solches kein Legitimationspapier dar. Jedoch kann man daraus zumindest einen „Verdacht“ schöpfen, ob eventuell andere rechtliche Positionen dem Kraftfahrzeug anhaften könnten, zum Beispiel die Eigentümerstellung und die Sicherungsübereignung.

³⁵⁰ MüKo/Ochsler zum BGB, Band 8, § 932 Rn. 53; *Reinking/Eggert*, Der Autokauf, S. 498, Rn. 1927, mit Verweis auf: BGH, *Urteil* vom 13.09.2006 – VIII ZR 184/05, NJW 2006, 3488; *Rebler*, Die Zulassung von Fahrzeugen nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV), SVR 2010, 458, mit Verweis auf: BGH, *Urteil* vom 08.05.1978 – VIII ZR 46/77.

³⁵¹ BGH, *Urteil* vom 01.02.1993 – II ZR 260/91, NJW 1993, 1649, hierzu auch: *Reinking/Eggert*, Der Autokauf, S. 1122, Rn. 4673, mit Verweis auf: OLG Hamburg, *Urteil* vom 20.07.1938, RdK 1939, 23; OLG Dresden, *Urteil* vom 30.06.1938, RdK 1939, 18.

³⁵² BGH, *Urteil* vom 04.05.1977 – VIII ZR 3/76, BGHZ 68, 323; OLG Köln, *Beschluss* vom 28.04.2014 – 11 U 14/14; OLG Saarbrücken, *Urteil* vom 28.02.2013 – 4 U 406/11-126, BeckRS 2013, 05325; zu einer differenzierteren Ansicht kommt hierbei das LG Görlitz, *Beschluss* vom 03.06.2014 – 2 S 7/14, SVR 2014, 389 f.

³⁵³ BGH, *Urteil* vom 25.06.1953 – IV ZR 20/53, NJW 1953, 1347; LG Wiesbaden, *Urteil* vom 17.07.2009 – 7 O 68/09; MüKo/Ochsler zum BGB, § 932 Rn. 56.

³⁵⁴ Mit der Frage, wann eine Nachforschungspflicht vonseiten des Autokäufers entsteht, befasst sich für den Kauf von Gebrauch- und Neufahrzeugen sowie Vorführwagen ausführlich: *Reinking/Eggert*, Der Autokauf, S. 1122, Rn. 4661 ff.

³⁵⁵ *ders.*, Der Autokauf, S. 1122, Rn. 4661 ff.

³⁵⁶ *Reinking/Eggert*, Der Autokauf, S. 1123, Rn. 4675.

Somit gilt es die Gutgläubigkeit hinsichtlich der Frage um die Bestimmung des anwendbaren Rechts beim individuellen Teil des Wechselkennzeichens dann auszuschließen, wenn es der vermeintlich Gutgläubige unterlässt, sich aufgrund des Erklärungsinhalts des verbleibenden individuellen Teils näher über den Registrierungsort zu erkundigen.

Sollte ein solcher Umstand tatsächlich eintreten, wäre es für den Betroffenen mit einem Blick in die Zulassungsbescheinigung Teil I beziehungsweise Teil II, die automatisch mit der Zulassung und Registrierung vom jeweiligen Land der Registrierung ausgegeben werden, möglich, den Registrierungsort zu erkennen und daraus das anwendbare Recht abzuleiten.

Denn betrachtet man im vorliegenden Zusammenhang die in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU) einheitlich ausgegebenen Zulassungsbescheinigungen, so ist jeweils auf der ersten Seite des jeweiligen Teils angegeben,³⁵⁷ woher die Zulassungsbescheinigung stammt und von welchem Mitgliedsland sie ausgegeben wurde.³⁵⁸

Nach dieser Überlegung ist zumindest für den gemeinsamen Teil festzustellen: Der Registrierungsort wird daraus ersichtlich. Für die sich beim zweiten Fahrzeug ergebende Problematik könnte durch die vorangehend angestellten Überlegungen hiernach eine Lösungsmöglichkeit für eine mögliche Manifestation des Registrierungsortes bestehen.

bb) Ausfuhrkennzeichen

Das Ausfuhrkennzeichen dient der Verbringung von Kraftfahrzeugen ins Ausland im Rahmen einer Überführung. Dies kann sowohl nach einem Verkauf in Deutschland als auch für einen Verkauf im Ausland geschehen.

Gerade der letzte Fall ist für die aufgeworfene Fragestellung immanent, da gerade hier ein stabiler Manifestationspunkt benötigt wird, um nach außen das potenziell anwendbare Recht zu erkennen.

Betrachtet man jedoch das Ausfuhrkennzeichen unter Berücksichtigung der vorangehenden Beschreibung des allgemeinen Kennzeichens, ist festzustellen: Es wird sowohl auf den blauen „EU-Balken“ als auch auf die Angabe eines

³⁵⁷ Die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sind in der Anlage 5 und Anlage 7 der FZV bildlich dargestellt.

³⁵⁸ Ausführlich zur Zulassungsbescheinigung unter Punkt 2.

länderspezifischen Unterscheidungszeichens verzichtet. Folglich ist es als Manifestationspunkt unter den bisher angewendeten Aspekten nicht geeignet.

Jedoch ist hier auf die Vorschrift des § 10 X FZV (hierzu auch b) zu verweisen, die hier eingreift. Gemäß der Verordnung des Rates (EG) Nr. 2411/98 vom 03. November 1998 über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaates von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr³⁵⁹ muss dies, wenn das Kennzeichen nicht das Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates aufweist, anderweitig am Fahrzeug angebracht werden und erkennbar sein.

Somit ist verpflichtend das Fahrzeug, wenn es aus dem europäisch/asiatischen Ausland stammt, mit dem weißen ovalen Länderkennzeichen zu versehen, das länderspezifische Unterscheidungszeichen aufweist.

Sodass hierdurch wieder zweifelsfreie Rückschlüsse auf den Ort der Registrierung getroffen werden können.

cc) Versicherungskennzeichen

Somit bleibt einzig das Versicherungskennzeichen übrig, das aufgrund seiner beschriebenen Ausgestaltung ebenfalls nicht als Manifestationspunkt geeignet ist, da es den Registrierungsort nicht erkennen lässt.

Auch in diesem Fall müsste auf die bereits beschriebene Lösung mit dem weißen Länderoval zurückgegriffen werden, vgl. hierzu A.II.f).

dd) Oldtimerkennzeichen

Etwas anders gestaltet sich die Problematik beim „roten“ Oldtimerkennzeichen. Geht man davon aus, dass an den Registrierungsort angeknüpft wird, so ist darauf hinzuweisen, dass hier das Vorhandensein eines solchen fraglich sein könnte.

Denn gemäß § 17 I FZV gilt:

„Oldtimer, die an Veranstaltungen teilnehmen, die der Darstellung von Oldtimerfahrzeugen und der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, benötigen hierfür sowie für Anfahrten zu und Abfahrten von solchen Veranstaltungen keine Betriebserlaubnis und keine Zulassung, wenn sie ein rotes

³⁵⁹ Vgl. Fn. 420.

Oldtimerkennzeichen führen. Dies gilt auch für Probefahrten und Überführungsfahrten sowie für Fahrten zum Zweck der Reparatur oder Wartung der betreffenden Fahrzeuge.“

Ohne eine solche Zulassung verfügt das Fahrzeug über keine Zulassungsbescheinigung, da es nicht im zentralen Fahrzeugregister eingetragen ist, das heißt keine Registrierung besitzt. Somit fehlt auch der hier notwendige Registrierungsort.

Ausgehend von der Annahme, das anwendbare Recht würde anhand des Registrierungsortes bestimmt werden, müsste für diesen Fall eine Alternative gesucht werden.

Hierbei bestünde gegenwärtig nur die Möglichkeit, also als Ausnahmefall, lediglich an das KFZ-Kennzeichen anzuknüpfen, was als Vorgehen bereits im Gutachten von *Kreuzer* beschrieben, von ihm jedoch aus den bereits genannten Gründen abgelehnt wurde.³⁶⁰

Dies wäre möglich, wenn das Kennzeichen seinen Herkunftsstaat erkennen lässt.

Der Unterschied zwischen dem „allgemeinen“ Kennzeichen und dem hier besprochenen „roten“ Oldtimerkennzeichen gemäß § 17 II FZV in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 7 besteht lediglich darin, dass die Schrift rot ist und das Kennzeichen zusätzlich noch einen roten Rand aufweist. Vor allem der für diesen Ausnahmefall entscheidende blaue „EU-Balken“ ist vorhanden, inklusive des deutschen Unterscheidungszeichens „D“, wodurch ein geeigneter Manifestationspunkt gewährleistet wäre.

Das „rote“ Oldtimerkennzeichen kann gemäß § 17 II FZV nur an einen Halter ausgegeben werden, dessen Fahrzeug sich mindestens 186 Tage im Jahr in Deutschland befindet, vergleiche hierzu die Pflicht zur Umregistrierung von Fahrzeugen nach der erfolgten Verbringung in den Geltungsbereich der deutschen FZV und damit verbunden in den deutschen Straßenverkehr, unter Teil 3.A.III.a). Das Fahrzeug befindet sich also gewöhnlicherweise in Deutschland. Hiernach bestünde daher durchaus die Möglichkeit, auch bei der Verwendung dieses Kennzeichens, anhand dessen eine Bestimmung an das deutsche Recht als das anwendbare Recht durchzuführen. Demnach wäre eine Bestimmung

³⁶⁰ Siehe schon unter A.II.b).

auch ohne Registrierung in Deutschland möglich, wenn nach der deutschen Fahrzeug-Zulassungsverordnung der Halter ein solches Kennzeichen führen darf.

II. Das im EU-Ausland beziehungsweise einem Drittstaat zugelassene Kraftfahrzeug

Somit muss für die geforderte Sicherheit des Rechtsverkehrs auch für die EU-Mitgliedsstaaten und die benannten Drittstaaten garantiert sein, dass es geeignete Manifestationspunkte gibt, anhand derer sich der Registrierungsort abzeichnet.

1. Die Teilnahme im deutschen Straßenverkehr

Um in entsprechender Form darzustellen, wie der Registrierungsort im EU-Ausland und den Drittstaaten bestimmt werden kann, wird der Vollständigkeit halber kurz auf die Voraussetzungen eingegangen, unter denen ausländische Kraftfahrzeuge überhaupt am deutschen Straßenverkehr teilnehmen dürfen.

Bei der vorübergehenden Teilnahme am Straßenverkehr finden bei Kraftfahrzeugen zusätzlich die Vorschriften des § 20 I FZV Anwendung. Hierin wird unterschieden, ob ein Kraftfahrzeug aus einem EU-Mitgliedsstaat der Europäischen Union beziehungsweise einem EWR-Vertragsstaat³⁶¹ oder aus einem Drittstaat stammt.

Fahrzeuge, die in diesen Ländern registriert sind, vorausgesetzt, dass sie nach den nationalen Vorschriften als betriebs- und verkehrssicher im Sinne des § 20 III FZV³⁶² gelten, dürfen nur unter den nachfolgenden zusätzlichen Voraussetzungen am Straßenverkehr teilnehmen.

a) *Die Herkunft aus einem EU-Mitglieds- beziehungsweise EWR-Staat*

Dies ist für Fahrzeuge aus einem EU-Mitglieds- beziehungsweise EWR-Staat dann möglich, wenn von der zuständigen Stelle des jeweiligen Staates beziehungsweise des Vertragsstaates eine gültige Zulassungsbescheinigung im Sinne des § 20 I S. 1 FZV ausgestellt wurde. Darüber hinaus darf sich aus dem

³⁶¹ Mitglied des EWR sind die Mitglieder der Europäischen Union sowie Island, Liechtenstein und Norwegen, Liste des Auswärtigen Amtes zum EWR.

³⁶² Huppertz, Betriebs- und Verkehrssicherheit ausländischer Fahrzeuge, SVR 2010, 121 ff., mit Verweis auf Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, zu § 20 FZV, Rn. 14.

vorübergehenden Aufenthalt des Fahrzeugs kein regelmäßiger Standort ergeben.

Die Zulassungsbescheinigung muss gemäß Satz 2 die Mindestanforderungen des Fahrzeughefts des „roten“ Kennzeichens³⁶³ enthalten.

Solche Zulassungsbescheinigungen, die nur zur Überführung gemäß § 20 I S. 3 FZV ausgestellt wurden, werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung³⁶⁴ im Verkehrsblatt bekannt gegeben. Seit der Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung ist es ausreichend, wenn ein solches Ausfuhrkennzeichen vorhanden ist.

Ein internationaler Zulassungsschein, wie in § 18 FZV beschrieben, beziehungsweise eine gültige Zulassungsbescheinigung nach Art. 35 des Wiener Übereinkommens ist nicht mehr erforderlich.³⁶⁵

b) *Die Herkunft aus einem Drittstaat*

Wenn das entsprechende Fahrzeug aus einem Drittstaat kommt, kann es vorübergehend am Straßenverkehr teilnehmen, wenn es von der zuständigen Zulassungsstelle des Herkunftslandes eine gültige Zulassung besitzt und betriebs- sowie verkehrssicher ist, vergleiche hierzu § 20 III FZV. Eine weitere Möglichkeit ist aber auch hier der schon genannte internationale Zulassungsschein. Zudem darf in beiden Fällen kein regelmäßiger Standort begründet werden, vergleiche hierzu den Wortlaut des § 20 II FZV.

2. Die Zulassungsbescheinigung

Auch für die Zulassungsbescheinigungen im europäisch/asiatischen Raum wird nun festgestellt, ob sich diese als geeigneter Manifestationspunkt zur Bestimmung des Registrierungsortes verwenden lassen könnten.

Da in der vorliegenden Fallgruppe der Import von Kraftfahrzeugen im Vordergrund steht, gilt es zu überlegen, ob die jeweiligen nationalen Zulassungsbescheinigungen einen geeigneten Rückschluss auf den Registrierungsort zulassen.

³⁶³ Hierzu die Ausführungen zum „roten“ Kennzeichen sowie die Anlage 10 FZV.

³⁶⁴ Jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach Umbenennung durch den Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 17.12.2013, BGBl. 2013 I S. 4310.

³⁶⁵ Liebermann, Neue Fahrzeug-Zulassungsverordnung, NZV 2006, 360.

Die Feststellungen hinsichtlich der deutschen Zulassungsbescheinigung lassen sich für die Europäische Union und ihre Mitgliedsstaaten sowie für die hier ausgegebenen Zulassungsbescheinigungen übertragen. Diese wurden gemäß Art. 2 § 2 der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge³⁶⁶ vereinheitlicht,³⁶⁷ sodass diese in allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union einheitlich aufgebaut ist.

Folglich gibt die Zulassungsbescheinigung nicht nur die ausstellende Behörde an, sondern auch immer ihre staatliche Zugehörigkeit. Betrachtet man die vereinheitlichte Zulassungsbescheinigung im europäischen Raum, so weist diese am linken Rand folgende Merkmale auf, die am Beispiel des Königreichs Spaniens dargestellt werden. In drei Spalten wird folgender Inhalt angegeben:

1. „Comunidad Europea“
2. die Abbildung des nationalen Unterscheidungszeichens³⁶⁸ „E“³⁶⁹
3. die Länderbezeichnung „Reino de España“.

Dies lässt für jeden Betrachter unmittelbar zu jedem Zeitpunkt erkennen, welchem registrierenden Staat das Fahrzeug angehört.

Diese Zulassungsdokumente werden bei der Registrierung und Zulassung durch die jeweilige zuständige Behörde ausgegeben und sind aufgrund ihres Inhalts mit dem jeweiligen Kraftfahrzeug dahin gehend verbunden, dass aufgrund der Wiedergabe der Fahrzeugidentifikationsnummer die Zusammengehörigkeit nachgewiesen werden kann.³⁷⁰

Daher ist für einen Betrachter auch hier umgehend ersichtlich, welches Land die entsprechenden Fahrzeugpapiere aufgestellt hat, da immer der Name des

³⁶⁶ Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12. 2003 Richtlinie, ABl. L 10 vom 16.01.2004, S. 29 ff.; Richtlinie 1999/37/EG vom 29.04.1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, ABl. L 138/57.

³⁶⁷ *Rebler*, Die Zulassung von Fahrzeugen nach der Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung (FZV), SVR 2010, 458.

³⁶⁸ Vgl. das länderspezifische Unterscheidungszeichen Spaniens „E“, im Folgenden.

³⁶⁹ Zu den einzelnen nationalen Unterscheidungszeichen und bezüglich der nach dem Wiener Übereinkommen festgelegten sowie den Unterscheidungszeichen, die außerhalb des genannten Abkommens bestehen, auch hierzu im Folgenden.

³⁷⁰ An dieser Stelle wird ausdrücklich auf die ausführliche Darstellung der Zulassungsbescheinigung, ihrem Inhalt und die Details zur Ausgabe unter 1 hingewiesen. Die Zulassungsbescheinigung wird im Rahmen der in Deutschland ausgegebenen Zulassungsbescheinigungen besprochen.

ausstellenden Mitgliedsstaates sowie das jeweilige nationale Unterscheidungszeichen angegeben werden.

Dies lässt zumindest schon für die Mitgliedsstaaten vorab den Rückschluss zu, dass sich der Registrierungsort anhand der Zulassungsbescheinigung zweifelsohne bestimmen lässt.

Um diese Überlegungen fortzuführen, müsste sich diese Eigenschaft für die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes auch bei den europäisch/asiatischen Staaten feststellen lassen.

Daher wird überprüft, ob in allen genannten Ländern die ordnungsgemäße Registrierung mit der Ausgabe einer Zulassungsbescheinigung verbunden ist. Denn gerade, wenn ein vergleichbares Vorgehen nach den jeweiligen nationalen Zulassungsvorschriften besteht, würde dies für die Wahl des Registrierungsortes als Anknüpfungsmoment sprechen. Demnach wäre dann eine Anknüpfung bei Fahrzeugen des „europäisch/asiatischen“ Raums nach dem EGBGB sicher und zweifelsfrei möglich.

Alle hier überprüften Länder geben eine Zulassungsbescheinigung aus, Albanien,³⁷¹ Belgien,³⁷² Bosnien-Herzegowina,³⁷³ Bulgarien,³⁷⁴ Dänemark,³⁷⁵

³⁷¹ Gem. der Fahrzeug-Zulassungsverordnung Albaniens nach Art. 1 II; 3 ff. Udhëzim Nr. 3551 datë 23.07.2003 mbi regjistrimin e mjeteve rrugore.

³⁷² Die KFZ-Zulassung in Belgien, hier nach Art 6 ff. Koninklijk besluit betreffende de inschrijving van voertuigen, BS 08.08.2001, die Ausgestaltung der Zulassungsbescheinigung entspricht gem. Art. 2 § 2 der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

³⁷³ Die Zulassung und Registrierung nach dem Straßenverkehrsgesetz von Bosnien-Herzegowina, erfolgt gem. Art. 205 ff. Zakon o Osnovama Sigurnosti Saobraćaja na Putevima u Bosni i Hercegovini i. V. m. Art. 4 ff. Pravilniko Registriranju Vozila. Eine Besonderheit ist hier, dass es drei Bescheinigungen, eine Bescheinigung über die Zulassung, eine Bescheinigung über den Fahrzeugbesitz (vergleichbar mit der Deutschen Fahrzeugzulassungsbescheinigung Teil II), sowie eine Bescheinigung über die Eintragung (entspricht der Zulassungsbescheinigung Teil I). Das Aussehen der Zulassungsbescheinigung entspricht gem. Art. 28 ff. i. V. m. Art. 2 I Pravilniko Registriranju Vozila der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

³⁷⁴ Die Zulassungsbescheinigung bestimmt sich nach Art. 5 f. ЗАПЕДБА № I-45 vom 24.03.2000 und entspricht damit dem Vorbild der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

³⁷⁵ Die Vorschriften zur Zulassungsbescheinigung finden sich in § 56 des Bekendtgørelse om registrering af køretøjer, diese entspricht ebenfalls der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

Estland,³⁷⁶ Finnland,³⁷⁷ Frankreich,³⁷⁸ Griechenland,³⁷⁹ Irland,³⁸⁰ Island,³⁸¹ Italien,³⁸² Kosovo,³⁸³ Kroatien,³⁸⁴ Lettland,³⁸⁵ Liechtenstein,³⁸⁶ Litauen,³⁸⁷

-
- ³⁷⁶ Die Zulassungsbescheinigung nach § 11 f des Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord, vom 01.06.2015. Sie entspricht in ihrer Ausgestaltung der Anmerkung 1, und somit der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁷⁷ Zur Zulassungsbescheinigung siehe §18 Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä, 11.10.2007/893, diese entspricht darüber hinaus der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁷⁸ Die Zulassungsbescheinigung bestimmt sich hier gem. Art 2, 18 Arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules und ist in Ihrer Ausgestaltung im Anhang II detailliert beschrieben. Darüber hinaus entspricht diese ebenfalls der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁷⁹ Die Zulassungsbescheinigung bestimmt sich nach der Änderung: Nr. A-33824/2683 / 2004.09.30 (B 1514) CMD „Anpassung der griechischen Rechtsvorschriften an die Bestimmungen der Richtlinien 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 (EE L 138 vom 1.6.0,1999, p. 57-65) und 2003/127/EG des Rates vom 23. Dezember 2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge“.
- ³⁸⁰ Die Vorschriften zur Zulassungsbescheinigung ergeben sich aus den Bestimmungen des Road Vehicles (Registration and Licensing) (Amendment) Regulations 2004, S.I. No. 213 of 2004 i. V. m. dem Road Vehicles (Registration and Licensing) (Amendment) Regulations, 1992, S.I. No. 385/1992den; diese entspricht hiernach auch der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁸¹ Die Zulassungsbescheinigung entspricht gem. REGLUGERÐum skráningu ökutækja 751/2003 i.V.m. Art. 5 der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁸² Das Straßenverkehrsgesetz Italiens, hierzu der Abschnitt über die Zulassungsbescheinigung nach Titolo III, Art. 93 Codice della strada, 30.04.1992.
- ³⁸³ Die Zulassungsbescheinigungen werden nach § 304 Ligjin për sigurinë në komunikacionin rrugor, Ligji Nr. 02/L-70, geregelt.
- ³⁸⁴ Die Zulassungsbescheinigung bestimmt sich nach Art. 4, 8 ff. Pravilnik o Registraciji i Označavanju Vozila. Die Zulassungsbescheinigung ist zusätzlich unter Punkt 4 abgebildet. Diese entspricht darüber hinaus der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁸⁵ Die Vorschriften zur Zulassungsbescheinigung finden sich in Art. 6 Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi, 1080/2010. Darüber hinaus findet sich im Anhang unter Nr. 1 eine bildliche Darstellung, gefolgt von einer Aufzählung aller relevanten Daten. Die Zulassungsbescheinigung entspricht darüber hinaus der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁸⁶ Die Zulassungsbescheinigung bestimmt sich nach Art. 62 ff. der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (VZV) Liechtensteins.
- ³⁸⁷ Die Ausgestaltung der Zulassung hingegen bestimmt sich nach Vertybinių popierių, dokumentų blankų, banderolių, oficialių žymėjimo ženklų gamybos įstatymo pakeitimo, 2007 mit seiner Erweiterung. Die Zulassungsbescheinigung entspricht darüber hinaus der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

Luxemburg,³⁸⁸ Malta,³⁸⁹ Mazedonien,³⁹⁰ Moldawien,³⁹¹ Monaco,³⁹² Montenegro,³⁹³ Niederlande,³⁹⁴ Norwegen,³⁹⁵ Österreich,³⁹⁶ Polen,³⁹⁷ Portugal,³⁹⁸ Rumänien,³⁹⁹ Russland,⁴⁰⁰ San Marino,⁴⁰¹ Schweden,⁴⁰² Schweiz,⁴⁰³

-
- ³⁸⁸ Die Zulassungsbescheinigung bestimmt sich nach § 5 i. V. m. Art. 93 Circulation sur toutes les voies publiques Loi du 14.02.1955, Arrêté grand-ducal du 23.11.1955. Im Anschluss zu Art 93 finden sich darüber hinaus Abbildungen und genauere Angabe über den Inhalt der Zulassungsbescheinigung (carte gris), diese entspricht darüber hinaus der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁸⁹ Die Zulassungsbescheinigung entspricht gem. Nr. 7 Motor Vehicles Registration and Licensing Act, hierin Kapitel 368/2a f. Registration and licensing of motor vehicles regulations, subsidiary legislation 368.02. Sie entspricht in ihrer Ausgestaltung der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁹⁰ Regelungen zur Zulassung von Kraftfahrzeugen nach dem Gesetz über Kraftfahrzeuge gem. Art. 26 ff. Закон за Возила.
- ³⁹¹ Die Ausgestaltung der neuen Zulassungsbescheinigung erfolgt gem. Hotărîre Nr. 770 vom 15.10.2012 cu privire la aprobarea și punerea în aplicare a modelelor certificatului de înmatriculare și certificatului de înmatriculare provizoriu de tip nou pentru vehicule mit Abbildungen der selbigen im Anhang.
- ³⁹² Die Zulassungsbescheinigung nach Art. 103 Code de la Route.
- ³⁹³ Die Zulassungsbescheinigung wird geregelt durch Art. 2 Pravilnik o registraciji motornih i priključnih vozila, 2013. Im Anhang wird diese darüber hinaus auch abgebildet.
- ³⁹⁴ Die Zulassungsbescheinigung bestimmt sich nach Art. 17 ff. Kentekenreglement, 06.10.1994. Sie entspricht darüber hinaus der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁹⁵ Die Zulassungsbescheinigung findet ihren Ursprung in §§ 2 ff. Forskrift om bruk av kjøretøy.
- ³⁹⁶ Die Zulassungsbescheinigung bestimmt sich nach § 41 der Gesamten Rechtsvorschriften der Kraftfahrzeuge 1967, Fassung vom 20.05.2015. Sie entspricht darüber hinaus der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁹⁷ Nach dem polnischen Straßenverkehrsgesetz erfolgt die Zulassung nach Art. 71 ff. Prawo o ruchu drogowym, 20.06.1997 i. V. m. §§ 2 ff. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów. Die Zulassungsbescheinigung ist im Anhang Nr. 3 bildlich dargestellt.
- ³⁹⁸ Die Vorschriften zur Zulassungsbescheinigung finden sich in Art 118 Código da estrada, Decreto-Lei n.º 265-A/2001. Sie entspricht darüber hinaus der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.
- ³⁹⁹ Die Ausgestaltung der Zulassungsbescheinigung ist geregelt in Ordinul nr. 1454/2006 privind forma, dimensiunile și conținutul certificatului de înmatriculare și ale celui de înregistrare.
- ⁴⁰⁰ Die Vorschriften zur Zulassungsbescheinigung unter 1.3 Приказ от 24 ноября 2008 г. N 1001 о порядке регистрации транспортных средств. In den Anhängen hierzu finden sich jeweils weitere detaillierte Angaben sowie optische Darstellungen.
- ⁴⁰¹ Die Zulassungsbescheinigung wird geregelt nach Art 1 ff. Norme sulla Carta di Circolazione e sulle targhe di immatricolazione, Legge 10.03.1989 N. 23.
- ⁴⁰² Die Zulassungsbescheinigung bestimmt sich nach Kapitel 7 § 1 a.E. und § 2 f. Förordning (2001:650) om vägtrafikregister, 23.08.2001.
- ⁴⁰³ Die Zulassung ist geregelt in den Vorschriften des Art. 73 ff. Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (Kantonales Strassenverkehrsgesetz, kSVG), vom 22. Oktober 2008.

Serbien,⁴⁰⁴ Slowakei,⁴⁰⁵ Slowenien,⁴⁰⁶ Spanien,⁴⁰⁷ Tschechische Republik,⁴⁰⁸ Türkei,⁴⁰⁹ Ukraine,⁴¹⁰ Ungarn,⁴¹¹ Vatikan,⁴¹² Vereinigtes Königreich,⁴¹³ Zypern.⁴¹⁴

Wie bei den deutschen Zulassungsdokumenten ist es auch bei den hier überprüften ausländischen Dokumenten üblich, dass sie nicht nur den Aussteller erkennen lassen, sondern auch das Land, in dem das Fahrzeug registriert wurde.

Für den Importfall sei noch auf die besonderen Vorschriften der deutschen Fahrzeug-Zulassungsverordnung des Art. 20 IV FZV hingewiesen: Eine Zulassungsbescheinigung, die nicht in deutscher Sprache abgefasst wurde und auch nicht der Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge⁴¹⁵ oder dem Art. 35 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr entspricht, muss mit einer von einem Berufskonsularbeamten oder Honorarkonsul der Bundesrepublik Deutschland im Ausstellungsstaat bestätigten

⁴⁰⁴ Die Zulassungsbescheinigung ist geregelt in Art 14 f. Правилник о регистрацији моторних и прикључних возила.

⁴⁰⁵ Die Zulassungsbescheinigung regelt sich nach Art 115 der selbigen Vorschrift.

⁴⁰⁶ Angaben zur Zulassungsbescheinigung finden sich in Art. 194 I, Zakon o varnosti cestnega prometa, vom 06.06.2008.

⁴⁰⁷ Die Zulassungsbescheinigung ist geregelt in Art. 29 Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Weitere Vorschriften zur Ausgestaltung finden sich im Anhang unter Nr. 13.

⁴⁰⁸ Die Zulassungsbescheinigung ergibt sich aus § 7 des 243/2001 Sb. o registraci vozidel.

⁴⁰⁹ Die Türkische Straßenverkehr-Zulassungsverordnung, zur Zulassungsbescheinigung gem. §§ 30 ff. Karayollari Trafik Yönetmeliği Bğrncü Kisim, 18.07.1997.

⁴¹⁰ Die Vorschrift zur Zulassungsbescheinigung gem. 1.16 Інструкція про порядок здійснення підрозділами Державтоінспекції МВС державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них, 11.08.2010.

⁴¹¹ Die Zulassungsbescheinigung bestimmt sich nach §§ 81 f. Korm. Rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról, 326/2011. Im Anhang unter Nr. 15 finden sich weitere Angaben zur Zulassungsbescheinigung. Diese entspricht darüber hinaus der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

⁴¹² Gesetz bezüglich der Kraftfahrzeuge des Vatikans nach den Gesetzen des Vatikans, hier in Art. 9 ff. Nr. XII. Regolamento per la circolazione degli autoveicoli.

⁴¹³ Die entsprechende Vorschrift für die Zulassungsbescheinigung konnte zwar nicht gefunden werden, ihre Ausgestaltung richtet sich aber nach der Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

⁴¹⁴ Die zypriotischen Vorschriften zur Zulassungsbescheinigung nach § 8 Οι Περι Μηχανοκινήτων Οχημάτων Και Τροχαιας Κινησεως Κανονισμοι Του, 1984.

⁴¹⁵ Hierzu die Richtlinie 1999/37/EG vom 29.04.1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, ABl. L 138/57.

Übersetzung oder mit einer Bescheinigung durch einen international anerkannten Automobilklub des Ausstellungsstaates oder durch eine vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung⁴¹⁶ bestimmte Stelle verbunden sein.

Doch auch außerhalb der vereinheitlichten Zulassungsbescheinigungen wird in allen überprüften Staaten auf der jeweiligen Zulassungsbescheinigung ebenfalls der Ausstellungsstaat angegeben.⁴¹⁷

Unabhängig davon lässt sich für die jeweiligen nationalen Zulassungsbescheinigungen feststellen: Sie eignen sich grundsätzlich zur Bestimmung des Registrierungsortes und lassen sich daher als Werkzeug zur Bestimmung qualifizieren.

3. Die KFZ-Kennzeichen

Wie schon die Zulassungsbescheinigungen, sollen nun im Folgenden die KFZ - Kennzeichen näher betrachtet werden.

a) *In der Europäischen Union*

Wie bei den Zulassungsbescheinigungen lässt sich auch für die KFZ-Kennzeichen feststellen: Auch sie wurden vereinheitlicht und sind daher im gesamten Bereich der Europäischen Union in ihrer Ausgestaltung identisch mit dem „allgemeinen“ Kennzeichen. Denn 1998 beschloss die EU-Kommission, die von Irland seit 1992 und Portugal seit 1991 verwendete Form als Standard zu übernehmen.⁴¹⁸ Gemäß Art. 2 Nr. 1 der Verordnung des Rates (EG) Nr. 2411/98 vom 03.11.1998 über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaates von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern wird im innergemeinschaftlichen Verkehr die optische Ausgestaltung der „allgemeinen“ (also der regulär/üblich zugelassenen Fahrzeuge) Kennzeichen in Europa für alle Mitgliedsstaaten einheitlich geregelt.

Durch diese Vereinheitlichung besteht das Aussehen des KFZ-Kennzeichen mit wenigen Ausnahmen wie im Vereinigten Königreich, Finnland und seit

⁴¹⁶ Nach dem Wortlaut des Gesetzes nun Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, vom 17.12.2013, BGBl 2013 I S. 4310.

⁴¹⁷ Vgl. die hierzu angegebenen Vorschriften zu den Zulassungsbescheinigungen.

⁴¹⁸ Vgl. *Verordnung* des Rates (EG) Nr. 2411/98 vom 03.11.1998 über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaates von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr.

2009 Dänemark⁴¹⁹ in ganz Europa aus einem blauen Streifen auf der linken Seite des Kennzeichens, in dessen Inneren zwölf Sterne abgebildet sind.⁴²⁰ Die Farbgestaltung ist der europäischen Flagge nachempfunden. Darunter ist das individuelle nationale Unterscheidungszeichen⁴²¹ zu finden, dass in weißer beziehungsweise gelber Schrift zu halten ist.

Daher ist es innerhalb der EU für den Betrachter ohne Weiteres zu erkennen, in welchem Land ein Fahrzeug registriert ist beziehungsweise ist es für diesen ohne größere Anstrengungen identifizierbar.

Ob die Kennzeichen ein länderspezifisches Unterscheidungszeichen führen und vor allem, wonach sich diese bestimmen, wird hiernach ausführlich dargestellt, um anschließend die Frage zu bewerten, ob das Kennzeichen einen geeigneten Manifestationspunkt darstellen kann.

b) *Die KFZ-Kennzeichen der EU-Mitgliedsstaaten und der Drittstaaten*

In allen vorgestellten Ländern gibt es nicht nur das als „allgemein“ beschriebene Kennzeichen,⁴²² sondern die überprüften Länder kennen ebenfalls auch mehrere Arten des KFZ-Kennzeichens⁴²³ und unterscheiden ebenfalls nach dem jeweiligen Verwendungszweck.

aa) *Das länderspezifische Unterscheidungszeichen*

Aus deutscher Sicht ist auf den § 21 II FZV hinzuweisen, der in seinem zweiten Satz bestimmt, dass ein in einem anderen Staat zugelassenes Fahrzeug das Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates führen muss, in dem es registriert ist. Einer Zuordnung eines Fahrzeugs zu seinem Registrierungsort wäre dann mithilfe dieser Vorschrift eine gesetzliche Grundlage gegeben.

⁴¹⁹ Im Vereinigten Königreich, Finnland und seit 2009 in Dänemark ist das Europasymbol jedoch nicht vorgeschrieben (siehe die Verweise im Rahmen der Ausgestaltung der KFZ-Kennzeichen unter 3).

⁴²⁰ Siehe Anhang Nr. 1 und 2 der *Verordnung* des Rates (EG) Nr. 2411/98 vom 03.11.1998 über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaates von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr.

⁴²¹ Siehe Nr. 3 in *ders.*

⁴²² Zu beachten ist, dass diese Bearbeitung nur die gegenwärtig, nach der jeweiligen gültigen Fassung der Regelungen zu den KFZ-Kennzeichen, ausgegebenen KFZ-Kennzeichen berücksichtigt. Kennzeichen, die eventuell noch gültig sind, jedoch nicht mehr von den zuständigen Stellen ausgegeben werden, wurden nicht berücksichtigt.

⁴²³ Vgl. beispielhaft die Auflistung der deutschen Kennzeichen unter 2.

Für Fahrzeuge, die der Europäischen Union beziehungsweise den Staaten des EWR entstammen, ist dies grundsätzlich erfüllt.⁴²⁴ Dies basiert auf Art. 3 FZV in Verbindung mit dem Anhang zur Verordnung über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaates von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr.⁴²⁵

Die Kennzeichen dieser Staaten führen, wie bereits exemplarisch am deutschen „allgemeinen“ Kennzeichen beschrieben, ebenfalls das länderspezifische Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates am linken Kennzeichenrand.

Etwas anders verhält es sich jedoch mit den KFZ-Kennzeichen aus Drittstaaten, die weder der EU noch dem EWR angehören.

Gemäß § 21 II Satz 1 FZV finden auf Fahrzeuge aus Drittstaaten die Vorschriften des Art. 5 und Anlage C des Pariser Abkommens über Kraftfahrzeugverkehr (KfzVAbk) beziehungsweise des Art. 37 in Verbindung mit Anhang 3 des Wiener Übereinkommens⁴²⁶ mit der folgenden Maßgabe Anwendung:

Hiernach gilt: Diese Fahrzeuge im internationalen Verkehr müssen ebenfalls mit einem Unterscheidungszeichen versehen werden. Es kann entweder am Fahrzeug selbst oder aber auch auf der Kennzeichentafel abgebildet werden. Der aktuell geltenden Fassung des Wiener Übereinkommens folgend, muss es grundsätzlich am Heck des Fahrzeugs angebracht werden.

Ist das Unterscheidungszeichen jedoch Teil des Kennzeichens, so ist es gemäß Art. 37 I Nr. 1a) auch auf dem vorderen Kennzeichen anzugeben.

i) Die länderspezifischen Unterscheidungszeichen nach dem Wiener Übereinkommen

Die Unterscheidungszeichen bestimmen sich grundsätzlich nach dem Wiener Übereinkommen, dem bis heute⁴²⁷ eine Vielzahl von Ländern beigetreten ist: Albanien, Armenien, Aserbaidschan, Bahamas, Bahrein, Belgien, Bosnien-Herzegowina, Brasilien, Bulgarien, Côte d'Ivoire, Dänemark, Deutschland, Estland, Equador, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Guyana,

⁴²⁴ Hierzu auch: *Tomášek*, Roots and perspectives of approximation of laws on motor vehicles registration among EU Member States, TLQ 2012, 185 ff.

⁴²⁵ Gem. Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23.12.2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

⁴²⁶ Zum Wiener Übereinkommen siehe ausführlich Fn 316.

⁴²⁷ Stand: 08.05.2019.

Indonesien, Iran, Israel, Italien, Jugoslawien, Kasachstan, Katar, Kenia, Kirgistan, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Liberia, Litauen, Luxemburg, Marokko, Mazedonien, Moldau, Monaco, Mongolei, Montenegro, Niederlande, Niger, Norwegen, Österreich, Pakistan, Peru, Philippinen, Polen, Portugal, Qatar, Rumänien, Russische Föderation, San Marino, Schweden, Schweiz, Senegal, Serbien, Serbien-Montenegro, Seychellen, Simbabwe, Slowakei, Slowenien, Südafrika, Tadschikistan, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Turkmenistan, Ukraine, Ungarn, Uruguay, Usbekistan, Vereinigte Arabische Emirate, Weißrussland, Zaire, Zentralafrikanische Republik.⁴²⁸

Bis heute wurden nach diesem Übereinkommen folgende Unterscheidungszeichen der Länder gemäß Art. 45 IV Wiener Übereinkommens in Verbindung mit den Bestimmungen des Anhangs 3 beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt⁴²⁹:

Albanien	AL
Armenien	AM
Aserbaidtschan	AZ
Bahrain	BRN
Belgien	B
Bosnien-Herzegowina	BIH
Brasilien.	BR
Bulgarien	BG
Dänemark	DK
Bundesrepublik Deutschland	D
Deutsche Demokratische Republik	DDR
Elfenbeinküste (Anm.: Côte d'Ivoire)	CI
Estland	EST
Finnland	SF
Frankreich	F
Georgien	GE
Guyana	GUY
Griechenland	GR
Iran	IR
Israel	IL
Italien	I

⁴²⁸ Siehe: United Nations Treaty Collection zum Wiener Übereinkommen.

⁴²⁹ Aufgeführt sind auch umbenannte und als solche nicht mehr existierende Staaten.

Jugoslawien	YU
Kasachstan	KZ
Kenia	E.A.K.
Kroatien	HR
Kuwait	KWT
Lettland	LV
Litauen	LT
Luxemburg	L
Marokko	MA
Ehem. jugosl. Republik Mazedonien	MK
Moldau	MD
Monaco	MC
Mongolei	MGL
Montenegro	MNE
Niger	RN
Norwegen	N
Pakistan	PK
Philippinen	RP
Polen	PL
Rumänien	RO
Russische Föderation	RUS
San Marino	RSM
Schweden	S
Schweiz	CH
Senegal	SN
Serbien	SRB
Serbien und Montenegro	SCG
Seychellen	SY
Simbabwe	ZW
Slowakei	SK
Slowenien	SLO
Sowjetunion	SU
Südafrika	ZA
Tadschikistan	TJ
Tschechische Republik	CZ
Tschechoslowakei	CS
Tunesien	TN
Turkmenistan	TM
Ukraine	UA
Ungarn	H
Uruguay	ROU
Usbekistan	UZ

Weißrussland	SU
Zaire	ZRE
Zentralafrikanische Republik	RCA

Diese Auflistung zeigt deutlich: Hier wurden bereits die meisten länderspezifischen Unterscheidungszeichen, die für diese Überprüfung wichtig sind, beim Sekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Sodann stellt sich die Frage, wie es sich mit den Ländern verhält, die zwar kein länderspezifisches Unterscheidungszeichen hinterlegt haben, aber in den Bereich der Europäischen Union und der benannten Drittstaaten fallen.

Jedoch ist festzustellen: Auch die nicht dem Wiener Übereinkommen beigetretenen Staaten führen ein länderspezifisches Unterscheidungszeichen, das durch entsprechende autonome nationale Regeln bestimmt wird.

Die für die Europäische Union und die Drittstaaten noch fehlenden länderspezifischen Unterscheidungszeichen ergeben sich wie folgt:

ii) Die nicht beigetretenen Staaten der Europäischen Union

Irland ⁴³⁰	IRL
Malta ⁴³¹	M
Niederlande ⁴³²	NL
Österreich ⁴³³	A
Portugal ⁴³⁴	P
Spanien ⁴³⁵	E
Vereinigtes Königreich ⁴³⁶	GB, UK, ENG

⁴³⁰ Gemäß des S.I. No. 318/1992 - Vehicle Registration and Taxation Regulations, 1992.

⁴³¹ Nach Chapter 368 – Motor Vehicles Registration and Licensing Act sowie hiernach die KFZ-Kennzeichen.

⁴³² Die Registrierung und die Kennzeichen der Niederlande gem. Kapitel 2 Art. 1a.) Kentekenreglement i. V. m. Kapitel IV § 7 Art. 70 a ff. Wegenverkeerswet 1994.

⁴³³ Die Zulassung zum Straßenverkehr und die KFZ-Kennzeichen Österreichs nach § 48 f. der Gesamten Rechtsvorschriften für Kraftfahrzeugesetze.

⁴³⁴ Das KFZ-Kennzeichen Portugals, entsprechend dem Kapitel 1, Art. 2 ff. des Decreto-Lei n.o 54 Prova o Regulamento do Número e Chapa de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Triciclos e Quadriciclos de Cilindrada Superior a 50 cm³”; Abbildungen des KFZ-Kennzeichens befinden sich im Anexo III.

⁴³⁵ Die königliche Verordnung über die Zulassung zu den KFZ-Kennzeichen gem. Art. 49 Real Decreto 2822/1998, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, mit Verweis auf den Anhang Nr. 18.

⁴³⁶ Die KFZ-Kennzeichen im Vereinigten Königreich gem. The Road Vehicles (Display of Registration Marks) Regulations 2001, 2001 No. 561.

Zypern ⁴³⁷	CY
-----------------------	----

iii) *Die nicht beigetretenen Drittstaaten*

Andorra ⁴³⁸	AND
Island ⁴³⁹	IS
Kosovo	RKS
Liechtenstein ⁴⁴⁰	FL
Moldawien ⁴⁴¹	MD
San Marino ⁴⁴²	-
Türkei ⁴⁴³	TR
Vatikan ⁴⁴⁴	V

Dies zeigt, dass in allen überprüften Staaten ein länderspezifisches Unterscheidungszeichen gemäß den nationalen Vorschriften vorhanden ist.

Grundsätzlich besitzt auch der Kosovo ein nationales Unterscheidungszeichen, jedoch konnte hierfür keine Quelle gefunden werden.

bb) *Die einzelnen KFZ-Kennzeichen des EWR und der Drittstaaten*

Nachdem die nationalen Unterscheidungszeichen festgestellt wurden, wird in einem nächsten Schritt überprüft, ob und inwiefern diese Unterscheidungszeichen auf den nationalen Kennzeichen angegeben werden.

⁴³⁷ Die zypriotische Verordnung über die Zulassung von Kraftfahrzeugen über die Ausgestaltung des KFZ-Kennzeichens nach Nr. 16 i. V. m. der Κανονισμός 6., S. 131 ff.

⁴³⁸ Die optische Ausgestaltung des KFZ-Kennzeichens sowie die gesetzlichen Bestimmungen nach dem Straßenverkehrsgesetz von Andorra, hier Art. 140 ff. Llei del Codi de la circulació, de 10.06.1999.

⁴³⁹ Verordnung Islands über die Zulassung von Fahrzeugen, Art. 17 ff. Reglugerð um skráningu ökutækja.

⁴⁴⁰ Nach Art. 71 ff. der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (VZV) Liechtensteins.

⁴⁴¹ Das KFZ-Kennzeichen Moldawiens nach dem Standard-MS-122, Plăci de înmatriculare pentru autovehicule și remorci. Condiții tehnice generale.

⁴⁴² Das KFZ-Kennzeichen von San Marino, nach der Verordnung über die KFZ-Kennzeichen, Legge Nr. 23, vom 10.03.1989 (Veröffentlicht, am 22.03.1989).

⁴⁴³ Hierzu: Die Türkische Straßenverkehr-Zulassungsverordnung zu den Nummernschildern gem. Art. 53 ff. Arayollari Trafik Yönetmeliği.

⁴⁴⁴ Gesetz bezüglich der Kraftfahrzeuge des Vatikans nach den Gesetzen des Vatikans Nr. XII. Regolamento per la circolazione degli autoveicoli.

Daher werden in der folgenden Auflistung die Abweichungen zum deutschen „allgemeinen“, das heißt zum in der Europäischen Union üblichen Kennzeichen⁴⁴⁵ bezüglich des Inhalts aufgeführt und dargelegt.⁴⁴⁶

Die Darstellung greift explizit die Kennzeichen heraus, die kein länderspezifisches Unterscheidungszeichen führen und daher für eine Manifestation des Registrierungsortes ungeeignet sein könnten. Das sind in den überprüften Staaten die jeweils folgenden nationalen KFZ-Kennzeichen:

Land:	Kennzeichen <u>ohne</u> länderspezifisches Unterscheidungszeichen:
Albanien ⁴⁴⁷	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.
Andorra ⁴⁴⁸	Führt im Kennzeichen den Landesnamen „Principat d'Andorra“ und das Landeswappen. Das Händlerkennzeichen führt nur das Landeswappen als Hoheitszeichen.
Belgien ⁴⁴⁹	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.
Bosnien-Herzegowina ⁴⁵⁰	Diplomatenkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen. Die Teilrepubliken Srpska und Brcko führen ein identisches Kennzeichen wie Bosnien-Herzegowina.
Bulgarien ⁴⁵¹	Vorläufiges, temporäres und Diplomatenkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.

⁴⁴⁵ Hierzu ausführlich Art. 2 Nr. 1 der *Verordnung* des Rates (EG) Nr. 2411/98 vom 03.11.1998 über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaates von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr.

⁴⁴⁶ Hierbei wurde lediglich auf die „üblichen“ Kennzeichen eingegangen. Kennzeichen des Militärs, der Feuerwehr oder Ähnlichem wurden nicht berücksichtigt.

⁴⁴⁷ Keine Angabe.

⁴⁴⁸ Die optische Ausgestaltung des KFZ-Kennzeichens sowie die gesetzlichen Bestimmungen hierzu nach dem Straßenverkehrsgesetz von Andorra gem. der Vorschrift *Les matrícules d'automòbil i motocicleta canvien de disseny i de mida per Decret 23.02.2011 del Govern d'Andorra*.

⁴⁴⁹ Die KFZ-Kennzeichen in Belgien, hierzu Art. 3 ff. *Arrêté ministériel relatif à l'immatriculation de véhicules*, 23.07.2015.

⁴⁵⁰ Die Ausgestaltung in Bosnien-Herzegowina bestimmt sich nach Art. 32 ff. des *Pravilniko Registriranju Vozila*; eine Abbildung ist im Anhang zu finden.

⁴⁵¹ Das KFZ-Kennzeichen und die Registrierung nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung in Bulgarien gem. *НАРЕДБА № I-45* vom 24.03.2000; das Aussehen des KFZ-Kennzeichens ist unter Art. 23 f. *НАРЕДБА № I-45* vom 24.03.2000 geregelt.

Dänemark ⁴⁵²	Das Kennzeichen ist mit und ohne das EU-Symbol erhältlich.
Estland ⁴⁵³	Kurzzeit- und Händlerkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Finnland ⁴⁵⁴	Diplomaten-, Zollkennzeichen, ohne Unterscheidungszeichen, Besonderheit: Åland (AL) Name der autonomen Provinz mit Wappen als Hoheitszeichen im Kennzeichen.
Frankreich ⁴⁵⁵	Diplomatenkennzeichen und das Kennzeichen für Fahrzeughersteller ohne Unterscheidungszeichen.
Griechenland ⁴⁵⁶	Kurzzeitkennzeichen, steuerreduzierte Kennzeichen und Zollkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Vereinigtes Königreich ⁴⁵⁷	Persönliche- und Diplomatenkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen. Gesonderte Kennzeichen für Schottland (SCO), Isle of Man (GBM), Jersey (GBJ), Nordirland (NI), Wales (CYM) und Gibraltar (GBZ) mit eigenen Unterscheidungszeichen.
Irland ⁴⁵⁸	Oldtimer-, Händler-Kennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.

⁴⁵² Hier nach Art. 66 ff. Bekendtgørelse om registrering af køretøjer.

⁴⁵³ Für die Ausgestaltung der KFZ-Kennzeichen Estlands, ausführlich in Bildern die Anmerkung 3 zu: Majandus- ja kommunikatsiooniministri 21.06.2011. a määruse nr 49 „Riiklikele registreerimismärkidele ja nende valmistamisele esitatavad nõuded“.

⁴⁵⁴ Die KFZ-Kennzeichen Finnlands nach Art. 26 ff. Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä, 11.10.2007/893.

⁴⁵⁵ Die KFZ-Kennzeichen sind im Anhang VII des Arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules dargelegt, werden jedoch in Arrêté du 9 février 2009 fixant les caractéristiques et le mode de pose des plaques d'immatriculation des véhicules noch einmal konkret beschrieben. Darüber hinaus findet sich im Anhang desselben Erlasses eine detaillierte Abbildung des französischen KFZ-Kennzeichens.

⁴⁵⁶ Die KFZ-Kennzeichen Griechenlands finden ihre Gesetzesgrundlage in Art. 90 Αστικός Κώδικας, vom 23.02.1946, die Ausgestaltung wird ausführlich geregelt, in Verordnung Πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων και ρυμουλκούμενων, YA OIK.4700/330/2004 ΦΕΚ 192/Β/4.2.2004.

⁴⁵⁷ Die KFZ-Kennzeichen im Vereinigten Königreich Großbritanniens sind geregelt nach Nr. 27A des Vehicle Exercise and Registration Act 1994 i. V. m. dem The Road Vehicles (Display of Registration Marks) Regulations 2001, Nr. 561, der die Anforderungen an die KFZ-Kennzeichen ausführlich regelt.

⁴⁵⁸ Die KFZ-Kennzeichen bestimmen sich nach der Vehicle Registration and Taxation (Amendment) Regulations, 1999, S.I. No. 432/1999.

Island ⁴⁵⁹	Persönliches-, Diplomaten-, Kurzzeitkennzeichen, sowie Kennzeichen für Firmenfahrzeuge und schwere Fahrzeuge ohne Unterscheidungszeichen.
Italien ⁴⁶⁰	Diplomaten- und Ausfuhrkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen Sonderkennzeichen für den Souveränen Malteserorden SMOM.
Kosovo ⁴⁶¹	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.
Kroatien ⁴⁶²	Kein Kennzeichen führt ein Unterscheidungszeichen ausschließlich Landeswappen als Hoheitszeichen.
Lettland ⁴⁶³	Diplomatenkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Liechtenstein ⁴⁶⁴	Führt in allen Kennzeichen das Unterscheidungszeichen und das Landeswappen als Hoheitszeichen.
Litauen ⁴⁶⁵	Diplomatenkennzeichen enthält kein Unterscheidungszeichen.
Luxemburg ⁴⁶⁶	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.

⁴⁵⁹ Verordnung Islands über die Zulassung von Fahrzeugen, Art. 17 ff. REGLUGERÐum skráningu ökutækja 751/2003.

⁴⁶⁰ Straßenverkehrsgesetz Italiens über die KFZ-Kennzeichen, hier zu finden unter Titolo III, Art. 100 Codice della strada, 30.04.1992 mit Verweis auf die Ausführungen in der Verordnung zu Art.100.

⁴⁶¹ Die KFZ-Kennzeichen bestimmen sich nach den § 304 ff. Ligjin për sigurinë në komunikacionin rrugor, Ligji Nr. 02/L-70, sie werden durch die Art. 21 ff. der Administrative Instruction No. 14/2009 – mia on Vehicle Registration.

⁴⁶² Vorschriften über die Kennzeichnung und Registrierung von Fahrzeugen in Kroatien gem. Art. 13 ff. Pravilnik o Registraciji i Označavanju Vozila, vgl. Art. 26. Eine Abbildung des KFZ-Kennzeichens findet sich im Anhang der Vorschrift unter Punkt 5.

⁴⁶³ Die KFZ-Kennzeichen bestimmen sich nach Art. 7 und 9 Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi, 1080/2010. Im Anhang unter Nr. 7 findet sich darüber hinaus noch eine detaillierte Beschreibung.

⁴⁶⁴ Nach Art. 71 ff. der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (VZV) Liechtensteins. Die Vorschriften werden ausführlich durch die Bestimmungen in der Verordnung vom 21. April 1981 über Ausweise und Bewilligungen sowie Kontrollschilder und Kennzeichen im Straßenverkehr bestimmt.

⁴⁶⁵ Nach Nr. 1 ff. Vardinių valstybinio numerio ženklų užsakymo ir išdavimo taisyklės i. V. m. Art 26 I Saugaus Eismo Automobilių Keliais, dem Straßenverkehrsgesetz Litauens.

⁴⁶⁶ Die KFZ-Kennzeichen nach dem Straßenverkehrsgesetz Luxemburgs entsprechend Paragraphe 6 des Circulation sur toutes les voies publiques Loi du 14.02.1955, Arrêté grand-ducal du 23.11.1955, die Ausgestaltung und die Ausgabe der KFZ-Kennzeichen wird durch das Règlement grand-ducal du 17.06.2003 ausführlich geregelt.

Malta ⁴⁶⁷	Besonderheit: Der Souveräne Malteserorden SMOM führt zusätzlich das Wappen.
Mazedonien ⁴⁶⁸	Kurzzeit-, Händler- und Diplomatenkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Moldawien ⁴⁶⁹	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.
Monaco ⁴⁷⁰	Führt im Kennzeichen das Landeswappen als Hoheitszeichen sowie den Landesnamen „Principat de Monaco“.
Montenegro ⁴⁷¹	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.
Niederlande ⁴⁷²	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.
Norwegen ⁴⁷³	Oldtimer-, Händler-, Kurzzeit- und Ausfuhrkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Österreich ⁴⁷⁴	Vorübergehende Zulassung, Probefahrt- und Überstellungskennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.

⁴⁶⁷ Das KFZ-Kennzeichen wird geregelt durch Nr. 30 ff Registration and licensing of motor vehicles regulations, subsidiary legislation 368.02. Das Kennzeichen wird im Anhang darüber hinaus dargestellt und der Inhalt genauer erläutert.

⁴⁶⁸ Gem. Abschnitt 2, Art. 2 ff. Правилник за формата и содржината на регистарските таблици и на пробните таблици на возилата и начинот и постапката на нивно издавање.

⁴⁶⁹ Das KFZ-Kennzeichen Moldawiens nach: Vehicule rutiere Plăci de înmatriculare pentru autovehicule și remorci, SM 122:2014, mit Abbildungen der KFZ-Kennzeichen im Anhang.

⁴⁷⁰ Das KFZ-Kennzeichen Monacos gem. Art. 2 ff. Arrêté ministériel n. 78-5 du 09.01.1978 relatif à l'immatriculation des véhicules automobiles.

⁴⁷¹ Verordnung über die Anmeldung von Kraftfahrzeugen, Amtsblatt von Montenegro, No. 19/2013, über die KFZ-Kennzeichen Montenegros nach Art. 9 ff. Pravilnik o Registraciji Motornih i Priključnih Vozila; Abbildungen des KFZ-Kennzeichens finden sich im Anhang.

⁴⁷² Die Registrierung und die Kennzeichen der Niederlande gem. Art. 3 und 5. Die Ausgestaltung ist ausführlich im Erlass „Regeling kentekens en kentekenplaten“ geregelt und im Anhang bildlich dargestellt.

⁴⁷³ Die Zulassung von Kraftfahrzeugen nach § 14 Straßenverkehrsgesetz und KFZ-Kennzeichen in Norwegen i. V. m. Kapitel 2, § 5.2 ff. Forskrift om bruk av kjøretøy, vom 25.01.1990, Nr. 92.

⁴⁷⁴ Die Ausgestaltung der KFZ-Kennzeichen bestimmt sich nach § 49 der Gesamten Rechtsvorschriften für Kraftfahrzeuge aus dem Jahr 1967 in der gültigen Fassung vom 20.05.2015.

Polen ⁴⁷⁵	Diplomatenkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Portugal ⁴⁷⁶	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.
Rumänien ⁴⁷⁷	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.
Russland ⁴⁷⁸	Das Transitkennzeichen besteht aus Papier und wird lediglich von innen an die Scheibe geklebt.
San Marino ⁴⁷⁹	Führt in allen Kennzeichen den Landesnamen „Repubblica di San Marino“ und das Landeswappen als Hoheitszeichen.
Schweden ⁴⁸⁰	Überführungs-/Kurzzeit-, Diplomatenkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Schweiz ⁴⁸¹	Führt in allen Kennzeichen lediglich das Landeswappen als nationales Hoheitszeichen.
Serbien ⁴⁸²	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.

⁴⁷⁵ Das polnische KFZ-Kennzeichen i. S. d. Straßenverkehrsgesetzes nach Art. 71 ff. Prawo o ruchu drogowym, OJ 1997 Nr. 98, Pos. 602; i. V. m. Erklärung der Minister für Infrastruktur und Entwicklung vom 11. Juli 2014 über die Veröffentlichung der Neufassung der Verordnung des Ministers für Infrastruktur über die Registrierung und Kennzeichnung von Fahrzeugen nach §16 ff. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie rejestracji i oznaczenia pojazdów; eine Abbildung der KFZ-Kennzeichen ist zu finden unter Załącznik Nr. 6.

⁴⁷⁶ Das KFZ-Kennzeichen Portugals entspricht Art. 3 ff. Decreto-Lei n.o 54/2005 „Prova o Regulamento do Número e Chapa de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Triciclos e Quadriciclos de Cilindrada Superior a 50 cm³“.

Eine detaillierte Abbildung des KFZ-Kennzeichens befindet sich im Anexo III (Anhang).

⁴⁷⁷ Hierzu der Codul rutier, OUG 195/2002 republicata privind circulatia pe drumurile publice mit seinen Änderungen durch OUG Nr. 63/2006 Art. 90 ff. Ordin Nr. 1501/2006 privind procedura înmatriculării, înregistrării, radierii și eliberarea autorizației de circulație provizorie sau pentru probe a vehiculelor.

⁴⁷⁸ Die technischen Anforderungen sind umfassend geregelt in: ГОСТ Р 50577—93 государственный стандарт российской федерации знаки государственные регистрационные транспортных средств, die technische Ausgestaltung der KFZ-Kennzeichen regelt. Darüber hinaus finden sich unter Nr. 2 weitere Verweise auf Regelungen zur weiteren optischen Ausgestaltung.

⁴⁷⁹ Das KFZ-Kennzeichen bestimmt sich nach Art. 1 ff. Istituzione di nuovo modello di targa per i veicoli, Decreto 18.12.1986 N. 151.

⁴⁸⁰ Die KFZ-Kennzeichen in Schweden nach Kapitel 7 § 5 Förordning (2001:650) om vägtrafikregister, 23.08.2001. Die Ausgestaltung des KFZ-Kennzeichens wird mit weiteren Verweisen durch die Verordnung Förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregistervom 23.08.2001 detaillierter geregelt.

⁴⁸¹ Die Kontrollschilder bestimmen sich nach Art. 82 ff. Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Straßenverkehr (Kantonales Straßenverkehrsgesetz, kSVG), vom 22. Oktober 2008.

⁴⁸² Verordnung Serbiens über die Zulassung von Kraftfahrzeugen und Anhängern, bezüglich der KFZ-Kennzeichen gem. Art. 26 ff. Правилник о регистрацији моторних и прикључних возила. Im Anhang der Verordnung findet sich unter Nr. 1 b) darüber hinaus eine bildliche Darstellung.

Slowakei ⁴⁸³	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.
Slowenien ⁴⁸⁴	Export- und Testkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Spanien ⁴⁸⁵	Oldtimer-, Kurzzeit-, Händler- und Diplomatenkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Tschechische Republik ⁴⁸⁶	Kurzzeit- und Ausfuhrkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Türkei ⁴⁸⁷	Ausfuhrkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Ukraine ⁴⁸⁸	Diplomatenkennzeichen ohne Unterscheidungszeichen.
Ungarn ⁴⁸⁹	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.
Vatikanstadt ⁴⁹⁰	Führt in seinem Kennzeichen kein Unterscheidungszeichen.
Zypern ⁴⁹¹	Alle Kennzeichen führen Unterscheidungszeichen.

- ⁴⁸³ Der Aufbau der KFZ-Kennzeichen in der Slowakei gem. § 123 ff. Zákon 8/2009 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, vom 3.12.2008.
- ⁴⁸⁴ Regelungen zu den KFZ-Kennzeichen Sloweniens gem. Art. 195. Zakon o varnosti cestnega prometa, vom 06.06.2008. Der Inhalt des KFZ-Kennzeichens wird ausführlich geregelt, in Pravilnik o registrskih tablicah motornih in priklopnih vozil, vom 04.08.2006. Im Anhang Nr. 3 findet sich eine bildliche Darstellung des KFZ-Kennzeichens.
- ⁴⁸⁵ Die KFZ-Kennzeichen gem. Art. 49 Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Die inhaltliche Ausgestaltung wird im Anhang unter Nr. 18 ausführlich geregelt. Eine Abbildung des Kennzeichens ist an dieser Stelle ebenfalls zu finden.
- ⁴⁸⁶ Die Ausgestaltung der KFZ-Kennzeichen bestimmt sich nach § 15 ff. 243/2001 Sb. o registraci vozidel.
- ⁴⁸⁷ Die Türkische Straßenverkehr-Zulassungsverordnung zur Ausgestaltung der Nummernschilder gem. Art. 53 ff. Karayollari Trafik Yönetmeliği Bırgıncı Kisim, 18.07.1997.
- ⁴⁸⁸ Zum KFZ-Kennzeichen Art. 3.16 Інструкція про порядок здійснення підрозділами Державтоінспекції МВС державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них, 11.08.2010. Die Vorschrift zu den KFZ-Kennzeichen wird erweitert durch die Norm 3650:2004, welche die technische sowie optische Ausgestaltung des KFZ-Kennzeichens ausführlich regelt.
- ⁴⁸⁹ Die ungarische Verordnung zum Straßenverkehr über die KFZ-Kennzeichen gem. Art. 53 ff. Korm. Rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról, 326/2011. Im Anhang unter Nr. 11 findet sich darüber hinaus auch eine bildliche Darstellung.
- ⁴⁹⁰ Gesetz bezüglich der Kraftfahrzeuge des Vatikans nach den Gesetzen des Vatikans Nr. XII. Art. 18 Regolamentoo per la circolazione degli autoveicoli.
- ⁴⁹¹ Die zypriotische Verordnung über die Zulassung von Kraftfahrzeugen über die Ausgestaltung des KFZ-Kennzeichens nach 16 Οι Περι Μηχανοκινήτων Οχημάτων Και Τροχιασ Κινησεως Κανονισμοι Του, 1984. Hierzu Ausführlich der Anhang in Nr. 5.

Diese Auflistung zeigt: In allen überprüften Staaten gibt es nahezu ausschließlich Kennzeichen, die – wie die deutschen KFZ-Kennzeichen – länderspezifische Unterscheidungszeichen führen.

Im Zusammenhang mit Kennzeichen, die kein länderspezifisches Unterscheidungszeichen führen, sei jedoch auf die Besonderheiten der Nutzung von ausländischen KFZ-Kennzeichen zumindest im Geltungsbereich der deutschen Fahrzeug-Zulassungsverordnung hingewiesen:

Denn aus deutscher Sicht besteht für ausländische Kraftfahrzeuge, die gemäß § 21 FZV am deutschen Straßenverkehr teilnehmen, nach Absatz I die generelle Pflicht, das jeweilige nationale Kennzeichen an der Vorder- sowie Rückseite des Fahrzeugs anzubringen.

Das nationale Kennzeichen muss nach dem Wortlaut des § 21 I FZV in seinem Aufbau dem Art. 36 sowie dem Anhang 2 des Wiener Übereinkommens entsprechen, soweit diese Vorschriften Anwendung finden. Ansonsten gilt Art. 3, Abschnitt 2, Nummer 1 des Pariser Abkommens über den Kraftfahrzeugverkehr, wonach das Kennzeichen entweder ausschließlich aus Ziffern oder aus Ziffern und Buchstaben zu bestehen hat, wobei arabische Ziffern und lateinische Großbuchstaben zu verwenden sind. Andere Ziffern und Buchstaben wären nur dann zulässig, wenn das Kennzeichen nach der zuvor genannten Maßgabe wiederholt wird.

Ein Beispiel hierzu wäre das KFZ-Kennzeichen von Dubai,⁴⁹² das grundsätzlich aus Zahlen und arabischen Schrift besteht, bei dem jedoch die arabischen Zahlen noch einmal in römischen Lettern wiederholt werden müssen.

Darüber hinaus gilt: Wenn das Heimatrecht nur eine Anbringung des Kennzeichens bei der Teilnahme am inländischen, das heißt deutschen, Straßenverkehr am Heck vorsieht, ist an der Vorderseite zusätzlich ein weiteres Kennzeichen anzubringen.⁴⁹³

Zusammenfassend lässt sich grundsätzlich sagen: Schon jetzt wäre es bei den folgenden Ländern ausnahmslos möglich, anhand aller vorhandenen Kennzeichen einen sicheren Manifestationspunkt zu bejahen, da diese Staaten in jedem

⁴⁹² Hierzu ausführlich: *Haus/Krumm/Quarch (Hrsg.)*, *Gesamtes Verkehrsrecht*, § 21, Rn. 2.

⁴⁹³ *ders.*, *Gesamtes Verkehrsrecht*, § 21, Rn. 2.

der von ihnen ausgegebenen und hier geprüften Kennzeichen das länderspezifische Unterscheidungszeichen führen.

Dies sind: Albanien, Andorra, Belgien, Dänemark (wenn das Kennzeichen mit EU-Symbol gewählt wurde), Kosovo, Kroatien, Liechtenstein, Luxemburg, Malta, Moldawien, Monaco, Montenegro, Niederlande, Portugal, Rumänien, San Marino, Schweiz, Serbien, Slowakei, Ungarn, Zypern.

Daher scheint aus deutscher Sicht eine Bestimmung des auf sachrechtliche Verhältnisse anwendbaren Rechts entsprechend der gegenwärtigen Anwendung des Art. 45 I EGBGB grundsätzlich möglich.

c) *Die „besonderen“ Kennzeichen*

aa) *Oldtimer- und Diplomatenkennzeichen*

Zu vernachlässigen sind aufgrund ihrer geringen Anzahl die nationalen Oldtimer- und Diplomatenkennzeichen der folgenden Staaten, die am deutschen Straßenverkehr teilnehmen: Bosnien-Herzegowina Bulgarien Finnland, Frankreich, Irland, Island, Italien, Lettland, Litauen, Mazedonien, Norwegen, Polen, Schweden, Spanien, Ukraine, Vereinigtes Königreich.

Die in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge des diplomatischen Dienstes anderer Staaten führen alle die Länderkennung D und lassen den jeweiligen Staat nur durch einen Zahlencode erkennen. Lediglich die im diplomatischen Dienst stehenden Fahrzeuge der jeweiligen Staaten, die auch in diesen zugelassen sind, führen ein KFZ-Kennzeichen ohne Länderkennung.

Dasselbe gilt für im Ausland zugelassenen Oldtimer.

bb) *Ausfuhr-, Händler-, Überführung- und Zollkennzeichen*

Anders verhält es sich mit den Ausfuhr-, Überführungs- und Zollkennzeichen, da gerade diese im grenzüberschreitenden Handel mit Kraftfahrzeugen eingesetzt werden.

Wirft man einen Blick auf die tatsächlich häufigen Kennzeichen im Straßenverkehr, so ist auch an dieser Stelle festzustellen: Ähnlich wie beim deutschen Ausfuhrkennzeichen⁴⁹⁴ führen viele Staaten in ihren nationalen Überführungs-

⁴⁹⁴ Vgl. A.I.h)ff).

beziehungsweise Zollkennzeichen kein länderspezifisches Unterscheidungszeichen.

Dazu zählen Bulgarien, Finnland, Griechenland, Irland, Island, Italien, Norwegen, Österreich, Russland, Schweden, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei.

Dies gilt vereinzelt auch für die Händlerkennzeichen sowie für Kurzzeitkennzeichen,⁴⁹⁵ in diesem Fall: Griechenland, Irland, Island, Mazedonien, Norwegen, Spanien.

Gerade im Binnenhandel und bei Fahrzeugen, die für die Überführung gedacht sind, ist dieser Mangel einer signifikanten Angabe des Registrierungslandes anhand des KFZ-Kennzeichens problematisch. Denn eben in diesen beiden Fällen ist der Export von vornherein gewollt und damit der Eintritt in eine Situation, in der die Frage des anwendbaren Rechts erheblich sein könnte.

Dies mag beim Händlerkennzeichen für die Mehrheit der Händler noch unerheblich sein. Doch auch hier ist der Kauf und Verkauf über die Landesgrenzen hinweg ein nicht zu vernachlässigender Bereich für Anknüpfungsfragen. Das zeigt erneut ein Blick auf die bereits erwähnten Anfragen bei der Neuregistrierung exportierter und in Deutschland bereits zugelassener Kraftfahrzeuge.

Setzt man diese Kennzeichen zu den „allgemeinen“ Kennzeichen in Bezug, so zeigt sich eine große Bandbreite an vorhandenen und belastbaren Manifestationspunkten mit insgesamt nur wenigen Ausnahmen.

d) *Die Kennzeichen ohne länderspezifisches Unterscheidungszeichen*

Über die bereits beschriebenen Kennzeichen hinaus bestehen noch weitere Besonderheiten, zum Beispiel bei den Kennzeichen von San Marino, dem Fürstentum Monaco und von Andorra.

Sie zeigen auf, dass man nicht notwendigerweise auf das länderspezifische Unterscheidungszeichen angewiesen ist. Denn in diesen drei Fällen enthält das Kennzeichen nicht nur das jeweilige Landeswappen als Hoheitskennzeichen, sondern auch den Namen des jeweiligen Herkunftslandes.

⁴⁹⁵ Für die EU: Erläuternde Mitteilungen zu den Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge, die aus einem anderen Mitgliedsstaat in einen anderen verbracht werden (2007/C 68/04), vom 24.03.2007 unter Punkt 4: Die Verbringung eines Kraftfahrzeugs in einen anderen Mitgliedsstaat.

Weniger Angaben zum Registrierungsort enthalten hingegen die KFZ-Kennzeichen der Schweiz und von Kroatien. Das Kennzeichen der Schweiz besteht auf der linken Seite aus dem Landeswappen der Schweizer Eidgenossenschaft und auf der rechten Seite aus dem Wappen des Kantons, in dem das Fahrzeug gemeldet ist. Kroatien führt ausschließlich das Landeswappen in seinem KFZ-Kennzeichen.

In diesen Fällen wäre zu überlegen, ob dies für einen Manifestationspunkt ausreichen könnte, da ein Betrachter grundsätzlich auch hier erkennen kann, in welchem Land ein Fahrzeug registriert ist.

Dies wäre dann gegeben, wenn es ausreichen würde, dass ein Dritter grundsätzlich an der Landesfahne in Form eines Wappenschildes erkennen kann, wo ein Fahrzeug registriert ist, um hiernach das Recht zu bestimmen, das im gegenwärtigen Fall Anwendung finden könnte. Somit wäre anhand des roten Schildes mit weißem Kreuz zu erkennen, dass das entsprechende Fahrzeug in der Schweiz registriert ist und demnach schweizerisches Recht auf sachenrechtliche Fragen Anwendung fände.

Auch hier könnte man hinsichtlich der Gutgläubigkeit bezüglich der anzuwendenden Rechtsordnung bei einer Anknüpfung an den Registrierungsort auf die Ausführungen zum deutschen Wechselkennzeichen⁴⁹⁶ verweisen.

Dann könnte es nach der hier vertretenen Ansicht durchaus schon genügen, dass der Betrachter erkennt, dass das Fahrzeug nicht dem nationalen Recht unterliegt und er sich danach zu erkundigen hat.

e) *Die Kennzeichen ohne Hoheitszeichen*

Der Vatikan führt auf seinen Kennzeichen kein Unterscheidungszeichen. Jedoch gibt es für diesen Staat auch nur zwei verwendete Kennzeichen, von denen keines das länderspezifische Unterscheidungszeichen „V“ aufweist. Allerdings könnte eine Anknüpfung an die jeweiligen Abkürzungen der Kennzeichen möglich sein, da das Kennzeichen auch sonst kein weiteres Hoheitszeichen führt.

In den Kennzeichen wird lediglich angegeben:

SCV	Vatican City and Department of the Holy See
-----	---

⁴⁹⁶ Vgl. A.I.h)aa).

CV	Property of Vatican City citizen
----	----------------------------------

Jedoch könnte man dem Betrachter unterstellen, dass er erkennen kann, ob ein Kennzeichen ein „heimisches“ oder ein „ausländisches“ darstellt. Des Weiteren kommt es auch nicht abschließend auf die tatsächliche Bestimmbarkeit an, da hier grundsätzlich immer noch die Möglichkeit gegeben ist, den Registrierungsort anhand der Fahrzeugzulassungsbescheinigung zu bestimmen.

Die vorangegangene Prüfung bezieht sich nur auf die gegenwärtig von den zuständigen Stellen ausgegebenen Kennzeichen. Ein nicht unbeachtlicher Teil der zuvor aufgeführten Länder hat erst in den vergangenen 10 bis 15 Jahren ihre Kennzeichen geändert, wobei hiernach die Unterscheidungszeichen in die Kennzeichen aufgenommen wurden.

Dies bedeutet für den gegenwärtigen Zeitpunkt: Gerade in den einkommensschwachen Ländern ist noch eine Großzahl von Fahrzeugen mit Kennzeichen ohne ein länderspezifisches Unterscheidungszeichen unterwegs.

Dies ist durchaus problematisch, wenn auch KFZ-Kennzeichen als Bestimmungspunkt genutzt werden sollen, um aus ihnen den Registrierungsort abzuleiten. Gerade in diesem Fall ist eben für den Betrachter nicht immer ersichtlich, in welchem Land das Fahrzeug registriert ist.

Diese Problematik wird dadurch gelöst, dass im gegebenen Fall die Vorschrift des § 10 X FZV (hierzu auch I.b) eingreift. Gemäß der Verordnung des Rates (EG) Nr. 2411/98 vom 3. November 1998 über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaates von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr⁴⁹⁷ muss dies, wenn das Kennzeichen nicht das Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates aufweist, anderweitig am Fahrzeug angebracht werden und ersichtlich sein. Somit ist das Fahrzeug, wenn es aus dem europäisch/asiatischen Ausland stammt, mit dem weißen ovalen Länderkennzeichen versehen werden, das länderspezifische Unterscheidungszeichen aufweist.

Ebenso stellt das KFZ-Kennzeichen auch nur eines von zwei möglichen Anhaltspunkten für den Registrierungsort dar, sodass ebenso noch auf die Zulassungsbescheinigung abgestellt werden kann.

⁴⁹⁷ Vgl. Fn. 420.

f) *Die nicht mehr „ausgegebenen“ KFZ-Kennzeichen*

Hiernach stellt sich nur noch die Frage, wie mit noch vorhandenen Kennzeichen umgegangen werden soll, die nicht mehr ausgegeben werden und den überprüften Anforderungen nicht entsprechen, jedoch weiterhin zulässig geführt werden dürfen.

Auch wenn ihre Zahl im Lauf der kommenden Jahre zügig zurückgehen sollte, muss ein Weg gefunden werden, mit dieser Problematik umzugehen, um auch für diese Fälle eine umfassende Rechtssicherheit zu gewährleisten.

Hier könnte sich alternativ die Möglichkeit ergeben, ein separat zum Kennzeichen anzubringendes länderspezifisches Unterscheidungszeichen als Bestimmungspunkt zu nutzen. Dabei sei auf die vergleichbare Problematik wie schon im Punkt zuvor hingewiesen, die sich ebenfalls für gegenwärtig ausgegebenen KFZ-Kennzeichen ergibt, die auch kein länderspezifisches Unterscheidungszeichen führen.

Deswegen wird der an dieser Stelle genannte Lösungsvorschlag ebenfalls herangezogen. Denn auch für diesen Fall lässt sich auf die an dieser Stelle ausgeführte Argumentation verweisen, die darlegt, dass es sich hier lediglich um einen Bestimmungspunkt handelt, und dem, wie ebenfalls dargestellt, mit der Zulassungsbescheinigung noch ein zweiter Bestimmungspunkt zur Seite gestellt wird.

g) *Zusammenfassung*

Zusammenfassend lässt sich nach den aufgezeigten Möglichkeiten bezüglich eines Anknüpfungspunktes anhand des Registrierungsortes sowie zwei überaus geeigneter Manifestationspunkte, der Zulassungsbescheinigung und der KFZ-Kennzeichen, festlegen: Dadurch ist für Dritte ein zuverlässiger und einfach zu bestimmender Bezugspunkt gegeben. Er gewährleistet die Bestimmung des anwendbaren Rechts. Aus deutscher Sicht wird diese Überlegung darüber hinaus durch den Leitsatz des „Ferrari“-Falls durch den BGH unterstützt:⁴⁹⁸

„Wird im Inland ein im Ausland zugelassenes gebrauchtes Kraftfahrzeug verkauft, dann hat sich der Käufer grundsätzlich die Kraftfahrzeugpapiere im Original (hier: italienische carta di circolazione mit dem zugehörigen foglio

⁴⁹⁸ BGH, Urteil vom 11.03.1991 – II ZR 88/90, NJW 1991, 1415 ff.

complementare) vorlegen zu lassen, um sich - notfalls unter Einschaltung eines sprachkundigen Fachmanns - darüber zu vergewissern, dass er nach dem Inhalt der ausländischen Papiere unbelastetes Eigentum erwerben kann.“

Somit besteht für den Vertragspartner beim Kauf eines Kraftfahrzeugs (hier gebraucht), die Pflicht, sich die Fahrzeugpapiere vorzeigen zu lassen. Die Überprüfung des Registrierungsortes lässt sich ohne Weiteres bei allen Fahrzeugen durchführen, die mindestens einen Tag in einem der zuvor aufgeführten Staaten zugelassen waren.

Dabei wäre es für den Käufer ohne Weiteres möglich, sich über das anwendbare Recht zu vergewissern.

Auch der Fall des Bestehens möglicher Pfandrechte, zum Beispiel durch den Werkunternehmer, findet hier Berücksichtigung (vergleiche hierzu auch den Beispielsfall 1).

Als ein Hauptanwendungsfall ist die Reparatur von Fahrzeugen zu sehen, die sich auf der „Durchreise“ befinden. Im Rahmen des Werkvertrages gemäß §§ 631 ff. BGB, der sich auf die Reparatur eines KFZ richtet, entsteht für den Werkunternehmer ein Unternehmerpfandrecht gemäß § 647 BGB.

Handelt es sich um ein im Ausland zugelassenes Fahrzeug, wäre zu prüfen, ob auch/überhaupt in diesen Ländern ein vergleichbares Recht be- und entsteht.

Hier ist es grundsätzlich für den Unternehmer entscheidend, dass er schnell erkennen kann, wo das Fahrzeug zugelassen ist, um sodann weitere Maßnahmen zu treffen.

Aufgrund der Gepflogenheit, die Zulassungsbescheinigung beim Reparaturauftrag zu hinterlegen, lässt somit auch eine Überprüfung dieses Umstandes zu.

Des Weiteren ist es auch üblich, die Reparatur unmittelbar bei der Abholung des Fahrzeugs zu vergüten, sodass hier kaum Probleme zu erwarten sind.

Somit lässt sich abschließend feststellen: Der Registrierungsort lässt sich anhand der Manifestationspunkte Zulassungsbescheinigung und KFZ-Kennzeichen bis auf die wenigen bereits aufgezählten Ausnahmen zuverlässig bestimmen.

C. Formulierungsvorschlag für eine Regelung unter Berücksichtigung sich aufzeigender Problemfelder

Wie aufgezeigt, gewährt der Registrierungsort ein stabiles Anknüpfungsmoment zur Bestimmung des anwendbaren Rechts. Diese sich daraus ergebenden Vorteile sollen im Folgenden kurz herausgearbeitet werden, jedoch auch eventuelle Nachteile und Einschränkungen benannt werden, um final einen Formulierungsvorschlag herauszuarbeiten, der diesen Rechnung trägt.

I. Die Erkennbarkeit des Registrierungsortes

Für die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes spricht, dass anhand der dargelegten Manifestationspunkte, die Erkennbarkeit des Registrierungsortes stets gewährleistet ist und sich dieser, wie aufgezeigt, auch nur durch eine Umregistrierung verändern lässt und daher zu einem stabilen Anknüpfungspunkt führt.

Zu einem Statutenwechsel durch Grenzübertritt, wie bei einer Bestimmung des anwendbaren Rechts nach dem Belegenheitsort, kann es nicht kommen.

II. Der Entfall des Statutenwechsels

Wie aufgezeigt, ermöglichen die Bestimmungen des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes dem Anwender rechtssicher, auch dem deutschen Recht unbekanntes Rechtsinstrumente, in die rechtliche Bewertung einzubeziehen.

Eine Transpositionslösung, wie vom BGH in seiner „Ferrari-Entscheidung“⁴⁹⁹ genutzt, wäre in diesem Zusammenhang nicht erforderlich gewesen.

So hätte nach den Vorschriften des italienischen Rechts festgestellt werden können, ob an dem Fahrzeug eine wirksame Hypothek bestellt worden war.

Im Ergebnis würde die Transposition ausländischer Rechte insgesamt entfallen, was eine Rechtsunsicherheit bei der Findung analoger beziehungsweise gleichgearteter nationaler Rechtsinstitute insgesamt ausschließt.

III. Die Anerkennung publizitätsloser Besitzrechte

Im Umkehrschluss könnte die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes auch dazu führen, dass Staaten, welche die

⁴⁹⁹ BGH, *Urteil* vom 11.03.1991 – II ZR 88/90, NJW 1991, 1415.

publizitätslose Sicherungsübereignung nach dem deutschen Sachenrecht ablehnen könnten, diesen zur Anwendung verhelfen müssten.

So erkennen die Rechtsordnungen Österreichs, der Schweiz, Spaniens und der Niederlande einen Eigentumserwerb mittels eines publizitätslosen Besitzkonstituts zum Sicherungszweck nicht an. Insbesondere die Schweiz misst diesem keine Außenwirkung zu.⁵⁰⁰

Sodass es im Ergebnis zu einer erhöhten Rechtssicherheit kommt, da bei der Bestimmung, ob Rechte Dritter an einem Kraftfahrzeug bestehen nunmehr anhand des Rechts am Registrierungsort zu bemessen sind.

IV. Insolvenz- und Zwangsvollstreckungsrecht

Nach den Feststellungen der Ziffern I. und III. ist herauszuarbeiten, in welchem Umfang das Recht des Registrierungsortes angewendet werden soll.

Es könnte sich an dieser Stelle nämlich der Verdacht aufdrängen, dass aufgrund der Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes, es im Folgenden zu einer vollumfänglichen Anwendung der nationalen Vorschriften des Registrierungsortes kommt. Dies gilt es jedoch zu verneinen, da nicht außer Acht gelassen werden soll, dass mit dieser Regelung nur eine Klärung der Frage erfolgen soll, welche Rechte an dieser Sache bestehen oder nicht. Somit also nur Fragen des Sachenrechts sowie allenfalls Fragen des Schuldrechts im Hinblick auf die Begründung potentieller dinglicher Rechte vom Verweis auf das Recht des Registrierungsortes erfasst sind.

Mitnichten führt dies daher dazu, dass auch Folgefragen nach dem möglicherweise fremden Recht gelöst werden sollen, so zum Beispiel Fragen des Insolvenzrechts, des Zwangsvollstreckungsrecht oder des Verfahrensrechts, welche ganz eindeutig über das nationale Recht (*Lex fori*) zu lösen sind.

V. Die Rechtssicherheit erhöht sich

Der Umstand, dass an den Registrierungsort angeknüpft wird, führt im Ergebnis vor allem dazu, dass Fälle des Statutenwechsels auf ein absolutes Minimum reduziert werden. Dies führt dazu, dass sich in jedem Fall die Rechtsfrage, ob ein Recht an einer Sache besteht oder auch nicht, anhand des Rechts des

⁵⁰⁰ Hierzu ausführlich: *Krimphove*, Das europäische Sachenrecht, S. 197 f., mit weiteren Verweisen.

Registrierungsortes ermitteln lässt und im Ergebnis dazu führt, dass die Anwendung fremder Rechte reduziert wird.

Selbst in dem Fall, in dem der Gerichtsort und der Registrierungsort auseinanderfallen, reduziert sich die Anwendung des fremden Rechts nur noch auf die Frage, ob das Recht an der Sache nach dem Recht des Registrierungsortes wirksam entstanden ist oder nicht.

VI. Das Schicksal von Rechten Dritter bei der Umregistrierung

Des Weiteren stellt sich die Frage, wie mit bestehenden Rechten von Dritten an einem Fahrzeug umgegangen wird, wenn diese ins Ausland verbracht und sodann umregistriert werden.

Greift man an dieser Stelle noch einmal auf den Ausgangsfall der „Ferrari-Entscheidung“⁵⁰¹ des BGH zurück, so stellt sich die Frage, wie hier mit der bestellten Mobiliarhypothek nach dem italienischen Recht umzugehen wäre, wenn nach dem Kauf des Ferraris 208 Turbo S, dieser in Deutschland zugelassen wird.

Würde sich hier das Recht an der Sache nach dem nunmehr begründeten Registrierungsort richten, so würde zum Beispiel bei einer Anwendung des deutschen Rechts wieder eine Transpositionslösung benötigt werden, um dem fremden Sicherungsrecht Rechnung zu tragen.

Auch könnte unabhängig hiervon darüber nachgedacht werden, ob nicht zur Absicherung von Dritten, im Hinblick auf deren Rechte an einem Fahrzeug und zur Verhinderung der Umregistrierung, ein Sperrvermerk in den Fahrzeugregistern eingeführt werden sollte, um zumindest den nicht publizitätslosen Sicherungsrechten Rechnung zu tragen.

Zumindest bestehen die entsprechenden Datenbanken und ihre Verknüpfungen mit REGINA⁵⁰² (Registration and Information Agreement) und EUCARIS⁵⁰³ (European Car and Driving Licence Information System), welche auf S. 133 f. ausführlich dargestellt werden, die eine Umregistrierung verhindern könnten.

⁵⁰¹ BGH, *Urteil* vom 11.03.1991 – II ZR 88/90, NJW 1991, 1415.

⁵⁰² Fachartikel des KBA zum Thema Registration and Information Agreement (REGINA), S. 3.

⁵⁰³ Quelle: https://www.kba.de/DE/ZentraleRegister/EUCARIS/eucaris_node.html.

Dies würde auch die Rechte des Dritten noch umfassender schützen, wenn das Recht am betroffenen Fahrzeug Gefahr laufen würde, verloren zu gehen.

VII. Die Anwendung des Art. 45 EGBGB analog?

Auch müsste geklärt werden, welche Vorschriften einer Bestimmung des anwendbaren Rechts, zur Anwendung verhelfen könnten. Es könnte sich sowohl die Aufnahme von Kraftfahrzeugen in den Wortlaut des Art. 45 EGBGB anbieten als auch die analoge Anwendung auf Kraftfahrzeuge.

Ein Vorteil wäre die ebenfalls mögliche Anwendung des Art. 45 II EGBGB, der seinem Wortlaut nach, die Entstehung gesetzlicher Sicherungsrechte an diesen Fahrzeugen umfasst und die hiernach dem Recht unterliegen, das auf die zu sichernde Forderung anzuwenden ist. Dies wäre in diesem Fall der Ort der Begründung. Diese Formulierung könnte jedoch zu kurz greifen, da diese lediglich gesetzliche Sicherungsrechte umfasst.

Um allen zuvor aufgeworfenen Punkten Rechnung zu tragen, würde sich daher die Formulierung eines ergänzenden Paragraphen anbieten, welcher den folgenden Wortlaut haben könnte:

Art 45 a:

1. Rechte an einem Kraftfahrzeug unterliegen dem Recht des Registrierungsortes.
2. Die Entstehung von gesetzlichen oder vertraglichen Sicherungsrechten an diesem Kraftfahrzeug unterliegend dem Recht des Registrierungsortes, zum Zeitpunkt der Begründung.

D. Beispielfälle

Nachdem umfassen die Manifestationspunkte zur Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes vorgestellt wurden und auch die Geeignetheit mit einem Formulierungsvorschlag dargelegt wurde, soll mithilfe von Beispielfällen aus der Rechtsprechung, die hier angestellten theoretischen Gedankengänge auf ihre Praxistauglichkeit hin erläutert werden.

I. Fall 1: „Die Sicherungsübereignung unter französischem Recht“⁵⁰⁴

Autohändler A verkauft an die C-GmbH, beide mit Sitz in Würzburg, einen PKW. Zur Finanzierung nimmt die C-GmbH bei der B-Bank AG ein Darlehen auf. Da die C-GmbH das Darlehen in Raten zurückzahlt, vereinbaren die Parteien eine Sicherungsübereignung an dem Fahrzeug. Auf einer Geschäftsreise in Frankreich hat das Auto einen Motorschaden und muss in Frankreich repariert werden, und der Geschäftsführer von C erteilt hierzu den Reparaturauftrag.

Da der Geschäftsführer von C die Reparaturrechnung nicht bezahlen will, behält der KFZ-Mechaniker O den Wagen als Pfand und betreibt die Sicherungsvollstreckung (*saisie conservatoire*).

B verlangt das Auto auf Grundlage ihres Sicherungseigentums heraus.

Hat dieses Vorgehen Aussicht auf Erfolg?

1. Lösung Fall 1 nach dem Recht der *Lex rei sitae*:

Um das Fahrzeug durch Pfändung überhaupt belasten zu können, ist zu prüfen, nach welchem Recht diese Belastung überhaupt erfolgen soll: nach deutschem oder französischem Recht.

Die angerufene Cour de Cassation kam in ihrer Entscheidung zu folgendem Schluss: Das Fahrzeug kann trotz der Sicherungsübereignung und des damit verbundenen Übergangs des Eigentums auf den Sicherungseigentümer nicht von der B-Bank herausverlangt werden.

Denn die publizitätslose Sicherungsübereignung entspricht nicht dem entsprechenden Rechtinstrument des KFZ-Pfandrechts nach französischem Recht.

⁵⁰⁴ Nach Cour de Cassation 8.07.1969, Rev. crit. d. i. p. 1970, 75 ff.

Der Cour de Cassation ging hier vom Vorliegen einer zum damaligen Zeitpunkt unzulässigen Pfandverfallsklausel, einer sogenannten *pacte comissoire*, aus.⁵⁰⁵

Im Ergebnis bestand zu Gunsten des KFZ-Mechanikers die Möglichkeit an dem streitgegenständlichen Fahrzeug wirksam ein Pfandrecht auszuüben und das Fahrzeug zu belasten.

Gemäß der gegenwärtig geltenden Vorschriften nach Art. 2353 Code Civil hat der Gläubiger die Rechte,⁵⁰⁶ die auch dem allgemeinen Pfandrechtsgläubiger zustehen, was sich aus einem Verweis auf Art. 2346 ff. Code Civil ergibt⁵⁰⁷ und es ihm ermöglicht, sich hierdurch zu befriedigen.

Das Tribunal Civil de Strasbourg⁵⁰⁸ entschied in einer noch früheren Entscheidung entsprechend dem Art. 3 Code civil nach der *Lex rei sitae*, wonach auf das französische Recht abzustellen ist, da sich zum streitgegenständlichen Zeitpunkt das Fahrzeug auf französischem Staatsgebiet befand, über die nach deutschem Recht erfolgte Sicherungsübereignung des Fahrzeugs auf die B-Bank.

Entsprechend der schuldrechtlichen Sicherungsübereignung, nach den Voraussetzungen des § 930 BGB, stand das Eigentum am Fahrzeug der B-Bank zu. Eine Sicherungsübereignung ist jedoch im deutschen Recht publizitätslos, das heißt, dass dieser Vorgang nach außen hin nicht sichtbar ist und auch nicht von Dritten nachgeprüft werden kann, da ein Register wie nach dem französischen Recht nicht existiert.

Die Herausgabe wurde vom Tribunal Civil de Strasbourg abgelehnt, da das französische Recht ein vergleichbares Rechtsinstrument nicht kennt.

⁵⁰⁵ Umfassend dargelegt in: *Reich*, Das stille Pfandrecht der Niederlande, S. 58 ff. Der Vollständigkeit halber ist zu ergänzen, dass mit der Reform im Jahr 2006 die Vereinbarung zur Verwendung einer Pfandverfallsklausel jedoch nun für zulässig erklärt wurde. Diese Abrede war in der Vergangenheit zum Schutz des Schuldners verboten, außerdem nahm sie den Parteien die gestalterische Freiheit und erschwerte eine Verwertung. Ausführlich hierzu: *Wilhelm*, Das neue französische Mobiliarkreditsicherungsrecht, ZEuP 2009, 152, 159.

⁵⁰⁶ *Simler/Delebecque*, Droit civil: Les sûretés, la publicité foncière, Dalloz, Rn. 710.

⁵⁰⁷ *Legeais*, Droit des sûretés et garanties du crédit, LGDJ, Rn. 478; *Simler/Delebecque*, Droit civil: Les sûretés, la publicité foncière, Dalloz, Rn. 710.

⁵⁰⁸ Tribunal Civil de Strasbourg, Rev. crit. d. i. p. 1959, 95 ff.

2. Lösung Fall 1 anhand des Rechts des Registrierungsortes

Um die Auswirkungen einer veränderten Bestimmung des anwendbaren Rechts, nun anhand des Registrierungsortes, zu verdeutlichen, soll der gleiche Fall nunmehr hiernach gelöst werden.

Das Fahrzeug war zum Zeitpunkt des sachenrechtlich relevanten Vorgangs in Deutschland registriert. Es führte ein deutsches KFZ-Kennzeichen und besaß eine deutsche Zulassungsbescheinigung.

Hiernach war nach außen erkennbar, dass die Begründung des Werkunternehmerpfandrechts nach den deutschen Vorschriften des BGB erfolgt.

Im vorliegenden Fall hätte das Fahrzeug zwar in einem ersten Schritt ebenfalls durch den KFZ-Mechaniker belastet werden können, hier im Rahmen des Werkunternehmerpfandrechts gemäß § 647 BGB, aber der Eigentümer, hier die B-Bank als Sicherungseigentümerin des KFZ, kann dieses gemäß § 985 BGB herausverlangen. Da im vorliegenden Fall der Geschäftsführer der C-GmbH den Auftrag erteilte und nicht die B-Bank, steht dem KFZ-Mechaniker kein Unternehmerpfandrecht zu.

Ein Zurückbehaltungsrecht kann er ebenfalls nicht geltend machen, da er allein gegen den Auftraggeber einen Anspruch auf Werklohn besitzt.⁵⁰⁹

Die B-Bank kann hiernach die Herausgabe verlangen, das KFZ dürfte nicht gemäß § 1235 I BGB zur Befriedigung des Werkunternehmers versteigert werden.

II. Fall 2: „Die Sicherungsübereignung nach spanischem Recht“

Ein weiterer Fall wurde der Audiencia Provincial de Barcelona zur Entscheidung vorgelegt:⁵¹⁰ In dieser spanischen Entscheidung war das Eigentum an einem in Deutschland erworbenen und auch dort zugelassenen Reisebusses zur Sicherung des Kaufpreises im Rahmen eines Besitzkonstituts (§ 930 BGB) publizitätslos an eine Bank übertragen worden.

⁵⁰⁹ Ausführlich hierzu: OLG Karlsruhe, *Urteil* vom 16.02.2012 – 9 U 168/11, NJW-RR 2012, 1442 f.

⁵¹⁰ Audiencia Provincial de Barcelona v. 13.09.1989, *Revista Española de Derecho Internacional* 1990, 664; Revisionsentscheidung Semenica Tribunal Supremo 22.06.1992 v. 13.09.1989, *Revista Española de Derecho Internacional* 1990, 664; Revisionsentscheidung Semenica Tribunal Supremo 22.06.1992.

1. Lösung Fall 2 nach dem Recht der *Lex rei sitae*

Der Eigentumsvorbehalt bot im spanischen Vollstreckungsverfahren, das im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes vollzogen wurde, keine Sicherheit, da sich sämtliche sachenrechtlichen Vorgänge (Beschlagnahme, Pfandrecht des Gläubigers, Herausgabeverlangen) nach spanischem Recht aufgrund des Belegenheitsortes der Sache, der sogenannten *Lex rei sitae*, durchgeführt wurden.

Dieser „einfache“ Eigentumsvorbehalt der Bank wurde im vorliegenden Fall nach den in Deutschland geltenden Vorschriften durch einen schriftlichen Vertrag (ohne fecha cierta) geschlossen und nicht in ein Register (gem. Art. 1217 Código civil) eingetragen worden. Dieser „einfache Eigentumsvorbehalt“ bedürfte nach spanischem Recht, um eine Wirksamkeit zu entfalten, jedoch eines „bestätigten“ Datum (fecha cierta) durch öffentliche Urkunde (Art. 1218 Código civil).⁵¹¹

Das spanische Sachenrecht kennt keine publizitätslosen Sicherungsübereignungen. Zwar kann in Spanien eine Mobiliarhypothek oder ein besitzloses Pfandrecht begründet werden, dies erfordert aber die Eintragung in ein Register. Im Ergebnis wurde die Sicherheit der Bank nicht anerkannt.⁵¹²

2. Lösung Fall 2 anhand des Rechts des Registrierungsortes

Anders sähe das Ergebnis für die Bank aus, wenn bei der Bestimmung des anwendbaren Rechts auf die Frage der Wirksamkeit von Rechten an der Sache, hier dem Reisebus, dem Recht unterliegen würde in dem der Reisebus registriert ist.

Hiernach wäre der publizitätslosen Sicherungsübereignung durch Besitzkonstitut zur Wirksamkeit verholfen worden (unter der Annahme der wirksamen Begründung nach dem deutschen Recht), was dazu führt, dass das Recht der Bank im Rahmen des Vollstreckungsverfahrens nach spanischem Recht (*Lex fori*) Berücksichtigung gefunden hätte und dadurch die Bank geschützt werden würde.

⁵¹¹ Hundertmark, Besitzlose Mobiliarsicherheiten und Insolvenzverfahren nach spanischem Recht, S. 151 f.

⁵¹² Umfassend hierzu: Kieninger, Die Zukunft des deutschen und europäischen Mobiliarkreditsicherungsrechts, AcP 208 (2008), 187 ff.

TEIL 4: GRENZEN DER BESTIMMUNG DES ANWENDBAREN RECHTS ANHAND DES REGISTRIERUNGORTES

Abschließend wird noch auf einige ausgewählte Sonderprobleme der Bestimmung des anwendbaren Rechts eingegangen: auf die Dauer der Umregistrierung beim Export sowie auf die Bestimmung des anwendbaren Rechts bei Kraftfahrzeugen ohne Registrierungsort, bei gestohlenen Kraftfahrzeugen und bei solchen auf dem Transport.

A. Die Dauer der Umregistrierung als möglicher Hinderungsgrund

Ein Umstand der in dieser Erörterung nicht fehlen darf, ist die Problematik der Dauer der Umregistrierung von Fahrzeugen beim Wechsel des Registrierungsortes.

Denn nur ein schnell durchgeführter Wechsel des Registrierungsortes beim Export des Fahrzeugs vermeidet es, dass das anwendbare Recht falsch bestimmt werden könnte. Denn wenn das Fahrzeug seinen ständigen Aufenthaltsort dauerhaft im Gültigkeitsbereich eines anderen Zulassungsbereich hat, dann muss auch dessen Recht für eine potenzielle Anknüpfung Berücksichtigung finden können.⁵¹³

Die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes stellt im ersten Moment kein Problem dar, da wie aufgezeigt bei Fahrzeugen, die am Straßenverkehr teilnehmen, grundsätzlich immer ein Registrierungsort vorhanden ist.

Bei der Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes soll immer an das Recht des Landes angeknüpft werden, in dessen Gültigkeitsbereich das Kraftfahrzeug auch registriert ist.

Dennoch muss trotz der dargelegten Konstanz dieses Registrierungsortes ein „schneller“ Wechsel möglich sein. Ein anderes Vorgehen würde sonst dazu führen, dass ein Kraftfahrzeug, das dauerhaft nach Frankreich überführt wurde und dort noch immer mit einem deutschen Kennzeichen am Straßenverkehr teilnimmt, bei einer Weiterveräußerung noch immer dem deutschen Recht

⁵¹³ Zu dieser Problematik ausführlich: Die Begründung zur Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts, COM (2012) 164 final.

unterliegen könnte, da es sich ja aufgrund der Registrierung noch immer um ein „deutsches“ Kraftfahrzeug handelt.

Um diesem aufwendigen Prozess entgegenzuwirken, wurde für den europäischen Raum im Jahr 2012 der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Vereinfachung der Verbringung von in anderen Mitgliedsstaaten zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarktes, COM (2012) 164,⁵¹⁴ in der Beratung. Da hier jedoch kein Fortkommen erzielt werden konnte, wurde der Vorschlag zurückgezogen⁵¹⁵

Diese Verordnung sollte den teils langwierigen Prozessen entgegenwirken, die bei einer Umregistrierung entstehen. Sie sollte eine schnelle und unkomplizierte Umregistrierung erlauben und somit erheblich dazu beitragen, dass bei einer Anknüpfung an den Registrierungsort dieser auch zeitnah dem tatsächlich gewöhnlichen Aufenthaltsort des Kraftfahrzeugs entspricht.

Diese schnelle Umregistrierung im Fall eines Wechsels des gewöhnlichen Aufenthaltsortes bewirkt, dass für ein Kraftfahrzeug nicht unverhältnismäßig lange eine Abweichung zwischen dem gewöhnlichen Aufenthalt und dem anwendbaren Recht entsteht. Die hierdurch geschaffene Möglichkeit zur schnellen und unkomplizierten Umregistrierung hätte zusätzlich die Stabilität des Registrierungsortes unterstützen. Denn gerade dadurch wäre im Rechtsverkehr gesichert, dass der gewöhnliche Aufenthalt des Kraftfahrzeugs grundsätzlich dem hiernach anwendbaren Recht entspricht. Darüber hinaus würde sich dies positiv auf die schon von *Drobnig* eingangs aufgeführte Wichtigkeit der Rechts- sowie Verkehrssicherheit auswirken.

Letztlich bleibt unter diesem Aspekt, in Ermangelung eines Registrierungsortes, nur die Bestimmung des anwendbaren Rechts nach den ausführlich dargelegten Möglichkeiten. Dabei gilt grundsätzlich die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Absende- beziehungsweise Bestimmungsortes als

⁵¹⁴ Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTES UND DES RATES zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des BinnenmarktsQuelle: EUR-Lex - 52012PC0164 - EN - EUR-Lex (europa.eu).

⁵¹⁵ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Arbeitsprogramm der Kommission 2018 - Agenda für ein enger vereintes, stärkeres und demokratischeres Europa – Anhang 4; Quelle: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/com-2017-650-final_complet_de.pdf.

sinnvoll, da Letzterer notwendigerweise als Zielort zum Ende des Transports feststeht.

B. Die Anknüpfung bei Kraftfahrzeugen ohne Registrierungsort

Im Jahr 2016 wurden Kraftfahrzeuge über die deutschen Landesgrenzen hinweg als Handelsgut im Wert von insgesamt 255,87 Milliarden Euro⁵¹⁶ im- und exportiert.

Von den produzierten 15.833.669 Fahrzeugen wurden im Jahr 2016 genau 4.411.152 Fahrzeuge exportiert, davon 2.851.790 PKW allein in das europäische Ausland.⁵¹⁷

Jedoch ist in diesem Zusammenhang fraglich, wie gerade mit solchen Kraftfahrzeugen umgegangen werden soll, die keinen Registrierungsort besitzen, weil ein solcher noch nicht existiert, so bei Neufahrzeugen, die noch keine Zulassung besitzen.

Jedoch betrifft die zu Beginn geschilderte Problematik ausnahmslos Neufahrzeuge, die direkt aus der Produktion stammen, denn selbst bei einer Stilllegung behält das Fahrzeug seine Fahrzeugpapiere beziehungsweise kann man bei Verlust den letzten bekannten Registrierungsort als Anknüpfungspunkt nutzen.

Um diese Problematik zu lösen, kann man sich auch an die Empfehlungen halten, die für den Art. 45 EGBGB ausgeführt wurden.

Hierbei schlägt die Literatur⁵¹⁸ für Fahrzeuge als Handelsgüter vor, auf die *Lex rei sitae* zurückzugreifen. Es wird ebenfalls davon ausgegangen, dass bei einem Fahrzeug dann nicht auf den Registrierungsort abgestellt werden kann, wenn es einen solchen entweder nicht gibt, da es noch nicht registriert ist, oder wenn es aus dem Register abgemeldet wurde. Eine entsprechende Anwendung lässt sich vornehmlich dadurch begründen, dass von der Art der Anknüpfung sowie der Ausführung dieser den bereits bekannten Grundsätzen ebenso einer entsprechenden Anwendung des Art. 45 EGBGB entspricht.

Nach den Feststellungen dieser Arbeit teilt der Verfasser insbesondere nicht die Ansicht der herrschenden Literatur (vgl. zuvor), dass eine Anknüpfung an die *Lex rei sitae* schon dann erfolgen sollte, wenn allein das amtliche Kennzeichen entfernt wurde. Denn da diese lediglich als ein Bestimmungspunkt angesehen werden, besteht bei Kraftfahrzeugen nach den hier dargestellten und überprüften Tatsachen grundsätzlich durch die Zulassungsbescheinigung ein weiterer Bestimmungspunkt, aus dem sich der Registrierungsort ableiten lässt.

Sollte auch diese nicht vorhanden sein, so besteht zumindest in Europa und den teilnehmenden Ländern aufgrund der individuellen Fahrzeugidentifikationsnummer die Möglichkeit, durch REGINA sowie EUCARIS den Registrierungsort zu bestimmen. Ersteres ermöglicht

⁵¹⁶ Wert der exportierten und importierten Kraftfahrzeuge in Deutschland im Jahr 2016.

⁵¹⁷ Verband der Automobilindustrie zu den Absatzzahlen 2015 und 2016.

⁵¹⁸ MüKo/Wendehorst zum BGB, zu Art 45 EGBGB, Rn. 30 f.

auf Anfrage die Abfrage fahrzeugrelevanter Daten. Das zweite System geht einen Schritt weiter und ermöglicht einen direkten und unmittelbaren Online-Abruf von Daten aus den zentralen Fahrzeug- und Führerscheinregistern der beteiligten Staaten.

Mit diesem System ist es zumindest in den teilnehmenden Staaten möglich, den Registrierungsort über die individuelle und zuvor bereits dargestellte und für jedes Fahrzeug individuelle Fahrzeugidentifikationsnummer zu bestimmen.

Sollte auch dies nicht möglich und eine Bestimmung des Registrierungsortes absolut unmöglich sein und somit auch die Bestimmung des anwendbaren Rechts, so kann dann die *Lex rei sitae* als Auffangvorschrift herangezogen werden.

C. Die Bestimmung des anwendbaren Rechts bei gestohlenen Kraftfahrzeugen

Im Jahr 2017 wurden in der Bundesrepublik Deutschland 17.493 Fahrzeuge gestohlen.⁵¹⁹

Nicht wenige gelangten danach in das benachbarte Ausland.⁵²⁰

Auch unter diesem Aspekt soll die Frage gestellt werden, ob sich auch bei gestohlenen Kraftfahrzeugen die Bestimmung des ursprünglichen Registrierungsortes zur Bestimmung des anwendbaren Rechts feststellen lässt. Diese Bestimmbarkeit ist entscheidend, um auch für diese Fälle einen stabilen Anknüpfungspunkt bereit zu halten, der nicht nur eine rechtssichere Bestimmung des anwendbaren Rechts gewährleistet, sondern auch in seiner folgenden Anwendung eine praktikable Lösung für die Anwender darstellt.

I. Die Bestimmung des Registrierungsortes bei gestohlenen Kraftfahrzeugen

Gerade bei gestohlenen Kraftfahrzeugen könnte sich die Bestimmung des Registrierungsortes als problematisch und schwierig erweisen, da diese grundsätzlich mit falschen Zulassungsbescheinigungen und KFZ-Kennzeichen ausgestattet worden sein könnten und damit eventuell auf einen falschen Staat verweisen. Aber auch einem solchen Einwand kann entgegengehalten werden, dass eine Registerauskunft ebenfalls immer Klarheit schaffen kann. Gerade für eine ähnlich gelagerte Problematik wurde in Europa das Registration and Information Agreement (REGINA) geschaffen sowie das bereits dargestellte EUCARIS.⁵²¹

Bei REGINA handelt es sich um ein Abkommen innerhalb der Europäischen Union, dem sich auf freiwilliger Basis auch schon die EWR- und EFTA-Staaten sowie Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz angeschlossen haben.⁵²²

REGINA ist ein auf Initiative der Europäischen Kommission zwischen den Staaten abgestimmtes Verfahren zum internationalen Nachrichtenaustausch über die erneute Zulassung von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedsstaat zugelassen waren.⁵²³

Gemäß Art. 5 II der RiL gilt Folgendes: *„Im Hinblick auf die erneute Zulassung eines Fahrzeugs, das vorher in einem anderen Mitgliedsstaat zugelassen war, verlangen die zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten die Abgabe der Zulassungsbescheinigung Teil I der*

⁵¹⁹ Quelle: Die Deutschen Versicherer: <https://www.gdv.de/de/zahlen-und-fakten/versicherungsgebiete/autodiebstahl-24028>.

⁵²⁰ Hierzu auch: *Drobnig*, Die gemeinschaftliche „Regelung“ des Eigentumsvorbehalts, in: *Lorenz/Trunk/Eidenmüller/Wendehorst/Adolff (Hrsg.)*, Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag, S. 572 ff.

⁵²¹ Quelle: https://www.kba.de/DE/ZentraleRegister/EUCARIS/eucaris_node.html.

⁵²² Fachartikel des KBA zum Thema Registration and Information Agreement (REGINA), S. 3.

⁵²³ Dieses Verfahren trägt dem Art. 5 II der Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge Rechnung.

früheren Zulassungsbescheinigung in jedem Fall und die Abgabe des Teils II für den Fall, dass ein solcher ausgestellt worden ist.

Diese Behörden ziehen den beziehungsweise die abgegebenen Teile der früheren Zulassungsbescheinigungen ein und heben diese beziehungsweise den abgegebenen Teil mindestens sechs Monate auf. Sie unterrichten hiervon die Behörden des Mitgliedsstaates, die die eingezogenen Zulassungsbescheinigungen ausgestellt haben innerhalb von zwei Monaten.“

Dies wurde in Deutschland durch die §§ 7 II und 13 VI FZV umgesetzt und das Kraftfahrt-Bundesamt mit der Abwicklung im Sachgebiet 224 beauftragt.

Hierbei wird von der zuständigen Arbeitsgruppe wie folgt vorgegangen: Wird ein bereits zugelassenes Fahrzeug aus einem der genannten Staaten in ein anderes der genannten Länder ein-/ausgeführt, so muss bei der Zulassung im Überführungsstaat die gültige Zulassungsbescheinigung vorgelegt werden. Hierbei dient die Zulassungsbescheinigung in dem Land, in dem die Zulassung begehrt wird, als Berechtigung hierzu. Sodann erfolgt die Einziehung, und eine neue Zulassungsbescheinigung wird ausgestellt. Auf der vereinheitlichten neuen Zulassungsbescheinigung ist auch der neue Zulassungsstaat ersichtlich.

Dieses Instrument ermöglicht es, gestohlene Kraftfahrzeuge schnell zu identifizieren und unter Verwendung der Fahrzeugidentifikationsnummer den ursprünglichen Registrierungs-ort festzustellen.

Dies führt dazu, dass für den gegebenen Fall ebenso festgestellt werden kann, welchem anwendbaren Recht das Kraftfahrzeug unterliegt. Gerade dieser enge Austausch von Daten und der Zugriff zumindest innerhalb der Europäischen Staaten und des EWR unterstreichen ein weiteres Mal den Vorteil des Registrierungsortes und dessen ständige Feststellbarkeit.

Bei EUCARIS handelt es sich um ein System für den sicheren EU-weiten Austausch von Fahrzeug- und Fahrerlaubnisregisterdaten zwischen berechtigten öffentlichen Stellen. Mit diesem System soll die Verfolgung grenzüberschreitender Kriminalität erleichtert werden, unter anderem die Aufdeckung von Fahrzeugdiebstählen.

Am 29. Juni 2000 schlossen fünf Staaten (Großbritannien, Belgien, Luxemburg, Niederlande und Deutschland) den „EUCARIS-Vertrag“, bei dem unter anderem Deutschland den Zugriff auf das Zentrale Fahrzeugregister erlaubt.

Daneben gibt es noch weitere Zusammenschlüsse: Am 27. Mai 2005 schlossen sieben EU-Mitgliedsstaaten (Belgien, Deutschland, Spanien, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Österreich) im rheinland-pfälzischen Prüm, ein zwischenstaatliches Abkommen. Der sogenannte „Prümer-Vertrag“ regelt die Vernetzung unter anderem der Fahrzeugdatenbanken.

Für die Abfrage von Fahrzeugregisterdaten wird das EUCARIS-System genutzt. Damit wurde sein Einsatz vom Datenaustausch im Bereich der Verwaltung auch auf den polizeilichen und justiziellen Bereich ausgeweitet. Mittlerweile wurde der multilaterale „Prümer-Vertrag“ in den EU-Rechtsrahmen überführt (hier durch die entsprechenden Ratsbeschlüsse 2008/615/JHA und 2008/616/JHA). Damit wurde der Einsatz des EUCARIS-Systems für diesen Bereich auf alle 27 EU-Mitgliedsstaaten ausgeweitet.

Mit dem EUCARIS-System können seit dem Jahr 2000 im Rahmen von Zulassungsfragen die Fahrzeugdaten von Fahrzeugen mit ausländischer Zulassung abgerufen werden. Darüber hinaus wird es heute auch als technische Plattform für diverse Datenaustauschverfahren genutzt, auf die an dieser Stelle jedoch nicht eingegangen wird.

Die grundlegende Funktion von EUCARIS ist die Vernetzung der zentralen nationalen Verkehrsregister. Hiermit besteht für die berechtigten öffentlichen Stellen (zum Beispiel Polizei, Zulassungs- und Fahrerlaubnisbehörden) die Möglichkeit, online über ihre nationale EUCARIS-Kopfstelle die Fahrzeugdaten für Fahrzeuge aus anderen Ländern abzufragen. In Deutschland ist hierfür das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die zuständige Kopfstelle.

Über das System werden jährlich über 10 Millionen Anfragen zu Fahrzeugen und Fahrerlaubnissen über EUCARIS gestellt.

Nachfolgend einige Einsatzfelder von EUCARIS:

„Fahrzeugzulassung:

Bei der Zulassung von aus dem Ausland importierten Fahrzeugen kann mittels EUCARIS geklärt werden, ob es im Fahrzeugregister des Herkunftsstaates einen Suchvermerk (zum Beispiel einen Diebstahlhinweis) für das Fahrzeug gibt und ob die Daten zum Fahrzeug mit den Registereintragungen übereinstimmen.

Ist die Zulassung erfolgt, kann die Registerbehörde des Herkunftsstaates hierüber zum Zweck der Abmeldung mittels EUCARIS informiert werden.“⁵²⁴

Somit besteht zumindest im Bereich der Europäischen Union schon heute die Möglichkeit, durch Abfragen ausländischer Fahrzeugregister anhand der Fahrzeugidentifikationsnummer den Registrierungsort eines Fahrzeugs zu bestimmen, soweit diese am Fahrzeug festgestellt werden.

⁵²⁴ Ausführlich hierzu auch: European Car and Driving Licence Information System (EUCARIS).

Auch in diesen Fällen könnte es durchaus sinnvoll sein, dass sich das anwendbare Recht bei nachfolgenden rechtlichen Auswirkungen auf das Recht des Registrierungsortes bezieht. Dies wäre gerade dann vorzugswürdig, wenn unter Umständen der Verlust des Eigentums drohen könnte.

Ein weiterer Punkt, der nicht ignoriert werden kann, ist die Frage: Was geschieht, wenn der Registrierungsort nicht bestimmt werden kann, weil die Fahrzeugidentifikationsnummer und die Papiere derart verändert beziehungsweise entfernt wurden, dass eine Bestimmung des ehemaligen Registrierungsortes unmöglich wird?

Im Folgenden wird daher anhand eines Ausgangsfalls die Problematik in diesem Zusammenhang aufgezeigt. Hiernach werden Möglichkeiten und Instrumente aufgezeigt, wie der Registrierungsort bestimmt und mit der Problemstellung umgegangen werden kann.

II. Fall 3, „Der gestohlene Renault“⁵²⁵

Der A hatte vom B am 30.10.1997 in Deutschland einen gebrauchten PKW Renault Espace zum Preis von 27.500 DM erworben und den Wagen an den Käufer C in Deutschland weiterverkauft. Bei diesem wurde das Fahrzeug am 15.12.1999 von der Kriminalpolizei beschlagnahmt. Es war auf den französischen Eigentümer E in Frankreich zugelassen, wurde entwendet und dann im Schengener Informationssystem (SIS) als gestohlen zur Fahndung ausgeschrieben. Der Wagen wurde dann von dem B in Südfrankreich am 29.10.1997 gekauft. Die französische Kaskoversicherung erhielt den Kraftwagen durch die Polizei ausgehändigt. C nahm daraufhin den A in Rückgriff und erwirkte ein Anerkenntnisurteil über 29.500 DM. Hieraus betreibt er nunmehr die Vollstreckung. Er hat die im vorliegenden Verfahren in Höhe von 27.500 DM rechtshängige Forderung des A gegen den B gepfändet und sich zur Einziehung überweisen lassen.

1. Lösung Fall 3 nach den Vorschriften des EGBGB

Grundsätzlich unterfällt dem Art. 43 EGBGB auch die Frage des Gutgläubenserwerbs, des Erwerbs und der Ersitzung nach dem Recht des Belegenheitsortes der Sache.⁵²⁶ Dies spielt vor allem dann eine Rolle, wenn ein Fahrzeug gestohlen und damit abhandengekommen ist. Denn nicht in allen hier untersuchten Staaten gilt wie in Deutschland, mit den Ausnahmen des § 935 II BGB, dass ein Erwerb des Eigentums an abhandengekommenen Sachen nicht

⁵²⁵ Dieser Beispielsfall beruht in seiner Abwandlung auf der Entscheidung des OLG Koblenz, *Urteil* vom 03.07.2003 – 5 U 28/02, NJW-RR 2003, 1563 ff.

⁵²⁶ Ausführlich hierzu: *Piekenbrock*, Befristung, Verjährung Verschweigung und Verwirkung, S. 90.

möglich ist (vergleiche hierzu die Ausführungen zum Beispielfall 2). Die Problematiken, die sich im Zuge der Vindikationszession ergeben könnten, werden im Anschluss betrachtet. Das OLG Koblenz⁵²⁷ kam in seiner Entscheidung zu folgendem Ergebnis: Kam es in Frankreich zu keinem gutgläubigen Erwerb am gestohlenen Fahrzeug und wird dieses nach Deutschland verbracht, sind die Vorschriften des deutschen Rechts auf den Erwerb in der Art anzuwenden, als sei dieser in Deutschland erfolgt.

Der dingliche Rechtserwerb bestimmt sich nach Art. 43 III EGBGB, wenn ein Tatbestand nach dem Recht des bisherigen Belegenheitsortes abgeschlossen war,⁵²⁸ somit nach dem alten Sachstatut.

Dies bedeutet: Wenn nach dem alten Sachstatut ein Erwerbsvorgang unmöglich oder nicht abgeschlossen ist, gilt dies im neuen Sachstatut weiterhin und wird auch nicht durch die Ankunft im neuen Sachstatut abgeschlossen.

Hiernach findet Art. 43 III Hs. 2 EGBGB mit der Maßgabe Anwendung, dass im neuen Belegenheitsstaat für den Erwerb eines Sachenrechts der Tatbestand derart gilt, als hätte er sich unter dem nun neuen Sachstatut ereignet.⁵²⁹

Für den vorliegenden Sachverhalt ist der sachenrechtliche Tatbestand daher als nicht abgeschlossen zu bewerten, da das Fahrzeug in Frankreich gestohlen wurde. Im französischen Recht wird unter den Begriff „Verlust“ das Abhandenkommen gegen oder ohne den Willen des Eigentümers (*dépossession involontaire*) unabhängig davon verstanden, ob Fahrlässigkeit gegeben war, ein Dritter mitgewirkt hatte oder höhere Gewalt vorlag.

Da im vorliegenden Sachverhalt zwischen dem Zeitpunkt des „Abhandenkommens“ und dem vermeintlichen gutgläubigen Erwerb die Dreijahresfrist des Art. 2279 II Code Civil noch nicht abgelaufen war, konnte nicht abschließend und gutgläubig Eigentum am Kraftfahrzeug erlangt werden. Mit dem Grenzübertritt und dem daraus resultierenden Statutenwechsel bestimmt sich die Möglichkeit des gutgläubigen Erwerbs daher nach den Regelungen des deutschen Sachenrechts.

Jedoch ist § 935 I BGB anzuwenden, der den gutgläubigen Erwerb an abhandengekommenen (hier auch gestohlenen) beweglichen Sachen nach § 932 BGB grundsätzlich ausschließt. Das Eigentum konnte nicht gutgläubig erworben werden.

⁵²⁷ Im Folgenden sind die Entscheidungsgründe zusammengefasst wiedergegeben. Die vollständige Entscheidung ist zu finden unter: OLG Koblenz, *Urteil* vom 03.07.2003 – 5 U 28/02, NJW-RR 2003, 1563 ff.

⁵²⁸ Vgl. im Einzelnen Staudinger/*Stoll*, Int. SachenR, 13. Bearb., Rn. 353 f. mit weiteren Nachweisen.

⁵²⁹ BeckOK/*Spickhoff*, BGB, 2003, Art. 43 EGBGB, Rn. 11.

2. Lösung Fall 3 unter Anwendung des Rechts am Registrierungsort

Im vorliegenden Fall wäre der Sachverhalt nach den Vorschriften des französischen Sachenrechts zu bewerten.⁵³⁰ Denn zum Zeitpunkt des Diebstahls war das streitgegenständliche Fahrzeug noch in Frankreich zugelassen. Nach einer möglichen analogen Anwendung Art. 45 I EGBGB würde nun das Recht des Registrierungsortes Anwendung finden. Dies wäre hiernach das französische Recht.

Der gewöhnliche Eigentumserwerb vollzieht sich nach dem Konsensprinzip des französischen Code Civil vom Berechtigten nach den Vorschriften des Art. 1583 in Verbindung mit Art. 711, 1138 II. Hierbei geht für diesen Fall das Eigentum durch eine formlose Einigung über. Dabei bedarf es nicht, wie bei dem im deutschen Rechtskreis üblichen Trennungs- und Abstraktionsprinzip, der Übergabe beziehungsweise dinglichen Einigung im Sinne des § 929 BGB. Im vorliegenden Fall wurde das Fahrzeug jedoch nicht vom dinglich Berechtigten erworben, sondern es handelte sich um eine abhandengekommene Sache. Hiernach könnte der Eigentümer die Sache grundsätzlich vom Besitzer herausverlangen.⁵³¹ Jedoch könnte dieser Herausgabeanspruch aufgrund des Ausschlusses der Revindikation nach Art. 2279 I Code Civil ausgeschlossen sein, wenn der Erwerber beim Erwerb des Besitzes vom Bösgläubigen (*détenteur/possesseur*) gutgläubig gewesen wäre. In diesem Fall kommt dem Erwerber die *fonction acquisitive* zugute, die den gutgläubigen Erwerber schützt und es ihm ermöglicht, unter gewissen Umständen auch das Eigentum an abhandengekommenen Sachen, hier dem gestohlenen Kraftfahrzeug, zu erwerben. Hierfür müsste ein Fall der *position utile* vorliegen.

Dazu ist analog der Art. 1141 Code Civil heranzuziehen, der die tatsächliche Sachherrschaft fordert. Dies war laut Sachverhalt gegeben. Der Besitzer besaß die tatsächliche Sachherrschaft über das Kraftfahrzeug.

Des Weiteren verlangt die Rechtsprechung, dass der Erwerber des Besitzes guten Glaubens war.⁵³² Im Sachverhalt sind keine gegensätzlichen Angaben gegeben, sodass dies anzunehmen ist.

Da es sich jedoch um eine gestohlene (im Sinne des Art. 379 Code pénal) Sache handelt, findet die *fonction acquisitive* für den gutgläubigen Erwerber aufschiebend, bedingt nach Art. 2279 II Code Civil, erst nach einem Ablauf von drei Jahren Anwendung. Bis dahin kann

⁵³⁰ Die Lösung erfolgt unter der Heranziehung von *Murad/Sonnenberger*, Das französische Zivilrecht, 3 B 1 ff.

⁵³¹ „Es gibt lediglich eine einzige Klage, die auf Herausgabe von Fahrnis gerichtet ist. Sie kann weder als rein petitorische, noch als rein possessorische Klage angesehen werden (...). Die Herausgabeklage wird von Art. 2279 beherrscht und damit weitestgehend ausgeschlossen“, so *Murad/Sonnenberger*, Das französische Zivilrecht, 3 B 144.

⁵³² Ausführlich hierzu mit weiteren Verweisen: *Murad/Sonnenberger*, Das französische Zivilrecht, 3 B 1 19.

sich auch der Gutgläubige bei gestohlenen Sachen nicht auf die *fonction acquisitive* berufen. Dieser Zeitraum war im vorliegenden Fall noch nicht abgelaufen. Dasselbe gilt auch für den Zweiterwerb im Beispielsfall, sodass auch dieser kein Eigentum erwerben konnte, da auch der Vordermann noch kein Eigentum nach § 2279 I Code Civil besaß.

Daher steht dem Eigentümer ein Herausgabeanspruch gegenüber dem tatsächlichen Besitzer der Sache zu.

Zwar führen in der hier dargelegten Fallgestaltung beide Lösungen sowohl nach dem Belegenheitsort als auch nach dem Registrierungsort zum selben Ergebnis, es zeigt sich aber, dass der Eigentümer nach dem französischen Sachenrecht durch die Funktion des *fonction acquisitive* Gefahr läuft, das Eigentum am Kraftfahrzeug zu verlieren. Dies ist der Fall, wenn seit dem Diebstahl eine Frist von drei Jahren abgelaufen ist.

Daher ist aus deutscher Sicht die Anknüpfung an den Registrierungsort aus kollisionsrechtlichen Gesichtspunkten vorzugswürdig. Ausgenommen mit Blick auf die Verkehrssicherheit könnte dies auch für das eigentlich nach der *Lex rei sitae* anwendbare Recht gelten.

Denn betrachtet man die Frage der Sachnähe, der Stabilität und damit verbunden auch der Verkehrssicherheit, so bietet die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes Vorteile.

Grundsätzlich liegt es nahe, im Rahmen der Sachnähe auf den Belegenheitsort der Sache schon aus Praktikabilitätsgründen abzustellen. Denn es lässt sich immer feststellen, wo eine gestohlene Sache aufgefunden wird. Jedoch überzeugt dieses Argument nicht zwangsläufig bei gestohlenen Kraftfahrzeugen. Denn der entscheidende Unterschied besteht hier darin, dass ein Kraftfahrzeug, das schon einmal offiziell am Straßenverkehr teilgenommen hat, immer eine Registrierung und damit verbunden einen Registrierungsort besitzt. Wird ein vermeintlich gestohlenen KFZ aufgefunden, so erfolgt zumindest in Europa, teilweise auch darüber hinaus (vgl. die Ausführungen zuvor) immer eine Abfrage über das REGINA- beziehungsweise EUCARIS-System. Aufgrund der einzigartigen Fahrgestellnummer kann daher immer das Fahrzeug identifiziert werden.

Der Registrierungsort weist auch bei gestohlenen Kraftfahrzeugen eine höhere Stabilität auf als der Belegenheitsort der Sache, da sich ersterer aus den genannten Aspekten nicht durch einen Diebstahl verändert. Das Recht des Registerortes lässt sich durch Auskunft, außer im Fall der genannten Ausnahme, zuverlässig feststellen.

III. Fall 4: „Der gestohlene Porsche“

Auch in Deutschland zugelassene Fahrzeuge nehmen am internationalen Verkehr teil, sodass für diese die gleichen Überlegungen anzustellen sind wie für die im europäisch/asiatischen Raum zugelassenen. Daher befasst sich die zweite Fallgruppe mit der gleichen Fragestellung, jedoch nun aus Sicht des europäisch/asiatischen Raums.

Im hier genutzten Beispiel soll es anhand der polnischen Kollisionsvorschriften unter der späteren Anwendung des polnischen Rechts zu einer Bestimmung des anwendbaren Rechts kommen.

Am 22.05.1992, wurde dem damaligen Eigentümer sein in Deutschland zugelassener PKW des Typs Porsche Carrera (993) gestohlen. Der Wagen wurde umgehend nach Polen verbracht, wo er erstmalig am 07.08.1992 auf einen Vorbesitzer registriert wurde. Drei Jahre später, am 21.10.1995, wurde das Fahrzeug auf einen Käufer im polnischen Kraftfahrzeugregister eingetragen. Im Jahr 1997 wurde das Fahrzeug auf Beschluss der polnischen Staatsanwaltschaft sachverständig überprüft, wobei sich die Identität mit dem in Deutschland gestohlenen Fahrzeug Porsche Carrera ergab. Jedoch hatte dies für den Besitzer des Porsche zu diesem Zeitpunkt keine Auswirkungen.

Im selben Jahr verlangt der Eigentümer vom Besitzer die Herausgabe des Fahrzeugs. Er behauptet, er sei immer noch der Eigentümer des Fahrzeugs und habe dieses Eigentum auch nicht durch die in Polen zu verzeichnenden Veräußerungs- und Erwerbsvorgänge verloren. Der Besitzer ist gegenteiliger Ansicht: Er hält sich für den Eigentümer, da er nach polnischem Recht, ungeachtet des Diebstahls des Fahrzeugs, Eigentum durch gutgläubigen Erwerb erlangt habe (von einem solchen ist auch auszugehen).

1. Lösung Fall 4: Unter Anwendung des polnischen Rechts⁵³³

In einem ersten Schritt ist aufgrund des grenzüberschreitenden Sachverhalts festzustellen, wonach sich das anwendbare Recht bestimmt.

Wie bereits der anfänglich dargestellten Liste zu entnehmen ist, findet auf diesen grenzüberschreitenden Sachverhalt aufgrund des Statutenwechsels durch die Überführung des Porsche Carrera in den Geltungsbereich des polnischen Rechts das polnische Kollisionsrecht Anwendung. Gemäß Art. 41.2 Prawo prywatne międzynarodowe bestimmt sich das anwendbare Recht, wie auch nach Art. 43 I EGBGB, nach der *Lex rei sitae*.

Zum Zeitpunkt des Kaufs durch den jetzigen Besitzer befand sich der Belegenheitsort der Sache in Polen, sodass das polnische Recht als anwendbares Recht zu qualifizieren ist.

⁵³³ In Anlehnung an ein Urteil des OLG Brandenburg, Urteil vom 12.12.2000 – 11 U 14/2000, JuS 2001, 609.

Ob der polnische Besitzer an dem gestohlenen Porsche Carrera Eigentum erwerben konnte, bestimmt sich daher nach den Vorschriften des polnischen Zivilgesetzbuches.

Durch den Diebstahl in Deutschland hätte der bisherige Eigentümer sein Eigentum nach deutschem Recht (§ 935 II BGB) nicht an den Dieb verloren. Jedoch regeln die Vorschriften des polnischen ZGB, ob und wie an der in Deutschland gestohlenen Sache nach polnischem Recht rechtsgeschäftlich oder gesetzlich Eigentum erworben werden kann.

Der Vorbesitzer, auf den das Fahrzeug am 07.08.1992 zugelassen worden war, konnte selbst bei vermuteter Gutgläubigkeit nicht Eigentümer des Fahrzeugs werden.

Der Eigentumserwerb scheitert nach polnischem Recht im Vergleich zum deutschen Sachenrecht nicht daran, dass das Fahrzeug zu einem früheren Zeitpunkt gestohlen wurde (vgl. § 935 BGB).

Das polnische Sachenrecht weicht insoweit wie viele andere europäische Sachenrechte vom Standpunkt des deutschen Rechts erheblich ab, das den Bestohlenen sehr deutlich schützt. Dabei geht es zwar noch nicht so weit wie das italienische Recht, das an abhandengekommenen Sachen den Eigentumserwerb recht großzügig ermöglicht.⁵³⁴ Es schützt den Alteigentümer aber ähnlich dem schweizerischen, französischen, belgischen, aber auch luxemburgischen Recht⁵³⁵, indem es den Erwerber mit Ablauf von drei Jahren ab dem gutgläubigen Erwerbsvorgang zum Eigentümer macht und vorher dem Bestohlenen noch ein „Lösungsrecht“ gibt.⁵³⁶

In beschränktem Umfang gilt dies auch im englischen Recht,⁵³⁷ jeweils unter der Annahme, dass sich der Belegenheitsort im streitgegenständlichen Zeitpunkt in den beispielhaft aufgeführten Staaten befand.

⁵³⁴ Vgl. Art. 1153 I Codice civile: Effektiv dell'acquisto del possesso: Colui al quale sono alienati beni mobili da parte di chi non ne è proprietario, ne acquista la proprietà mediante il possesso, purché sia in buona fede al momento della consegna e sussista un titolo idoneo al trasferimento della proprietà. La proprietà si acquista libera da diritti altrui sulla cosa, se questi non risultano dal titolo e vi è la buona fede dell'acquirente.

Nello stesso modo si acquistano i diritti di usufrutto, di uso e di pegno.

⁵³⁵ Aufgrund der weitergehenden Übernahme des Art. 2279 aus dem französischen Code Civil lässt sich dieses Beispiel auch ohne Weiteres auf Frankreich und Luxemburg übertragen, hierzu ausführlich: *Krimphove*, Das europäische Sachenrecht, S. 267 f.

⁵³⁶ Zu den verschiedenen nationalen Regelungen sehr knapp: *Looschelders/Bottek*, Die Rechtsstellung des Versicherers bei Verbringung gestohlener Kfz ins Ausland, *VersR* 2001, 401, 403; *Thorn*, Der Mobiliarerwerb vom Nichtberechtigten, 1996; vgl. auch die Sonderregelung bei gestohlenen „Kulturgütern“ im Kulturrückgabegesetz vom 15.05.1998, *BGBI* 1998 I, 3162, und dazu etwa *Siehr*, Gutgläubiger Erwerb von Kunstwerken in New York – *DeWeerth v. Baldinger* erneut vor Gericht, *IPrax* 1993, 339 und *Müller-Katzenburg*, Besitz- und Eigentumssituation bei gestohlenen und sonst abhanden gekommenen Kunstwerken, *NJW* 1999, 2551 ff.

⁵³⁷ *Krimphove*, Das europäische Sachenrecht, S. 277 ff.

Diese Regelung eines „Lösungsrechts“ findet sich in Art. 169 § 2 PolnZGB. Danach gilt für den gutgläubigen Erwerb vom Nichtberechtigten, sehr ähnlich dem § 932 BGB, für den Besitzer eine Rechtsscheinfunktion (vgl. § 1006 BGB). Bei Bösgläubigkeit, die im polnischen Recht jedoch schon bei leicht fahrlässiger Unkenntnis von der Nichtberechtigung beginnt, scheitert ein Erwerb vom Nichtberechtigten unabhängig davon, ob die Sache abhandengekommen ist oder nicht. Nach drei Jahren tritt dann die Verjährung des Herausgabeanspruches ein, wenn es sich beim Besitzer der Sache nicht um den Dieb handelt.⁵³⁸

Ob der im polnischen Kraftfahrzeugregister im Jahr 1992 eingetragene Halter des Porsche Carrera auch gutgläubig im Sinne des Art. 169 § 1 PolnZGB war, kann an dieser Stelle dahinstehen, da die Dreijahresregel des Art. 169 § 2 PolnZGB zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgelaufen war.

Ob der Besitzer des Porsche, der im November 1995 das Fahrzeug vom Vorbesitzer gekauft hatte, Eigentum an dem gestohlenen und wie festgestellt zu diesem Zeitpunkt sich noch im Eigentum des Bestohlenen befindlichen Fahrzeugs erwerben konnte und erworben hat, bestimmt sich nach den gleichen Vorschriften.

Wie im Beispielsfall dargelegt, ist von einer Gutgläubigkeit des letzten Käufers und jetzigen Besitzers auszugehen. Auch befand sich das Fahrzeug zum genannten Zeitpunkt seit drei Jahren in seinem Besitz, sodass die Dreijahresregel des Art. 169 § 2 PolnZGB ablaufen konnte.

Der Fall zeigt auf, wie das anwendbare Recht bestimmt wird und Anwendung findet. Hier nach zeigt sich aber auch, dass gerade in den genannten Ländern für den Eigentümer die Gefahr besteht, sein Eigentum am Kraftfahrzeug zu verlieren. Dies entsteht nach dem polnischen ZGB durch die Möglichkeiten des gutgläubigen Erwerbs von gestohlenen Sachen.

2. Lösung Fall 4: Anwendung des Rechts am Registrierungsort

Das Kraftfahrzeug wurde im vorliegenden Fall in Deutschland gestohlen und nach Polen verbracht, der Belegenheitsort des Fahrzeugs verändert.

Nun stellt sich die Frage, ob der Beklagte wirksam Eigentum am Fahrzeug erwerben konnte und nach welchem Recht sich dieser mögliche Eigentumserwerb richtet. Auf Grund der hier durchgeführten Bestimmung des anwendbaren Rechts am Registrierungsort müsste im

⁵³⁸ Auch nach belgischem Recht gilt, dass guter Glaube beim Käufer im Zeitpunkt des Kaufes gegeben sein muss. Ein solcher ist anzunehmen, wenn das Fahrzeug bei einem seriösen und ordentlich eingerichteten Fahrzeughändler gekauft wurde. Jedoch ist guter Glaube regelmäßig nicht zu vermuten, wenn besondere Umstände hinzutreten, die den guten Glauben zerstören, z. B. fehlende Papiere, regelmäßig fliegende Händler oder aber auch ein ungewöhnlich niedriger Preis. Ausführlich hierzu: *Krimphove*, Das europäische Sachenrecht, S. 268 f.

vorliegenden Fall durch die - hier zum Beispiel mögliche - analoge Anwendung des § 42 Prawo prywatne międzynarodowe (pol. Internationales Privatrecht), das anwendbare Recht nach dem Registrierungsort zum Zeitpunkt des Diebstahls ergeben. Das Kraftfahrzeug war laut Sachverhalt in Deutschland registriert, hiernach wäre der gesamte Sachverhalt der Veräußerung, der in Polen stattfand, nicht wie im Originalfall durch das OLG Brandenburg nach dem polnischen Sachenrecht gemäß Art. 169 § 1 des polnischen ZGB, sondern nach §§ 929, 932 I, 935 I BGB zu bewerten. Hiernach müsste der Käufer die Sache durch den Berechtigten übergeben bekommen haben. Jedoch lag hier keine Berechtigung durch den Verkäufer vor. Weder hatte der Verkäufer das Eigentum an dem Porsche noch war er mit der Veräußerung durch den Eigentümer betraut. Daher ist zu prüfen, ob der Käufer nicht gutgläubig gemäß § 932 I BGB das Eigentum am Fahrzeug hätte erwerben können. Entsprechend § 935 I BGB ist der Erwerb des Eigentums aufgrund des § 932 I BGB dann unmöglich (hier kein Fall von Absatz II), wenn die Sache abhandengekommen ist. Dies traf im vorliegenden Fall durch den Diebstahl des Fahrzeugs zu. Somit konnte der polnische Käufer, auch wenn sich das Fahrzeug schon drei Jahre in Polen befand, kein Eigentum am Kraftfahrzeug erwerben, sodass ein Herausgabeanspruch des Versicherers gegen den Besitzer des Kraftfahrzeugs besteht (§ 985 BGB).

Gerade für diesen Fall hätte eine mögliche Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand der analogen Anwendung des § 42 Prawo prywatne międzynarodowe zur Folge, dass das Gericht auf das deutsche Sachenrecht verwiesen worden wäre. Dies hätte es ermöglicht, den Sachverhalt gesamtheitlich nach einer Rechtsordnung zu bewerten.

Dieses Ergebnis hat aus deutscher Sicht den Vorteil, dass durch die einheitliche Anwendung einer Rechtsordnung institutionelle Konflikte zweier Rechtsordnungen, hier der potenziell mögliche Erwerb eines gestohlenen Kraftfahrzeugs, vermieden wird. Darüber hinaus führt die Anwendung des Rechtes nur eines Staates gleichzeitig zur kontinuierlichen Rechtsprechung, da nach bekannten Rechtsgrundsätzen entschieden werden würde.

IV. Die Bestimmung des anwendbaren Rechts ist auch bei gestohlenen Fahrzeugen gewährleistet.

Im Ergebnis ist daher festzustellen, dass der Registrierungsort auch bei gestohlenen Kraftfahrzeugen einen stabilen Anknüpfungspunkt darstellt, da aufgrund der länderübergreifenden Suchsysteme die Informationsbeschaffung über das betroffene Fahrzeug in der Form gewährleistet ist, dass sich auch feststellen lässt, wo das Fahrzeug zuletzt registriert war,

wozu die an jedem Fahrzeug verpflichtend angebrachte individuelle Identifikationsnummer eines Fahrzeugs sorgt.

In jedem der zuvor dargelegten exemplarischen Fälle wurde in einem ersten Schritt festgestellt, dass es sich um ein gestohlenen Fahrzeug handelte. In diesem Zuge wird nicht nur festgestellt, wo das Fahrzeug gestohlen wurde, sondern auch wo dieses zuletzt zugelassen war.

So zeigt sich vor allem bei der Lösung der Fälle, dass bereits im Rahmen der Feststellung, wo das Fahrzeug registriert war und gestohlen wurde, bereits das anwendbare Recht nicht nur zweifelsfrei bestimmen werden konnte, sondern es auch unmittelbar ermöglichte den Fall unter Anwendung des Rechts am Registrierungsortes sicher und schnell zu lösen.

D. Das Kraftfahrzeug auf dem Transport

Jedoch gilt es in diesem Zusammenhang auch zu bedenken, dass manche Fahrzeuge keinen Registrierungsort besitzen und nicht notwendigerweise gestohlen sein müssen. Auch für sie muss ein geeigneter Anknüpfungspunkt gefunden werden.

Darüber hinaus ist bei Kraftfahrzeugen als Handelsgut deren Transport ein wichtiger Punkt, der nicht unerwähnt bleiben darf.

Grundsätzlich ist auch hier zu unterscheiden, ob ein registriertes oder ein nicht registriertes Kraftfahrzeug transportiert wird. Denn nur für den letzteren Fall wäre dann wieder fraglich, woran sich das anwendbare Recht bestimmen lässt. Betrachtet man nämlich diese Frage aus Sicht der Automobilhersteller, so zeigt sich, dass diese teilweise nur an einem Standort für einen ganzen Kontinent oder häufig auch für den Bedarf der ganzen Welt produzieren. Dies hat zur Folge, dass notwendigerweise die Neufahrzeuge ohne Registrierungsort über lange Strecken transportiert werden müssen.

I. Die *res in transitu* im Geltungsbereich des EGBGB

Bei Kraftfahrzeugen beziehungsweise beweglichen Sachen ist die Bestimmung des anwendbaren Rechts nach dem deutschen Internationalen Privatrecht äußerst umstritten, da nicht abschließend geregelt ist, woran sich die *res in transitu* tatsächlich bestimmen soll.

Daher wird dies zu Beginn in einem überschaubaren Umfang dargelegt.

1. Der Begriff *res in transitu*

Gerade beim rechtsgeschäftlichen Erwerb und Verlust dinglicher Rechte bei Sachen, die sich auf dem Transport befinden, ist die Anknüpfung an den Lageort oft nicht möglich, weil er zum entsprechenden Zeitpunkt nicht feststellbar ist oder eine Anknüpfung an den Lageort nicht sinnvoll erscheint, weil er zufällig ist. Dies trifft gerade auf Sachen zu, die sich auf dem Transport befinden oder über die hohe See befördert werden.⁵³⁹ Daraus ergibt sich für die *res in transitu* einfach nachvollziehbar der folgende Ausgangssachverhalt: Die Lage der Sache zur Zeit der Verfügung ist bestimmt durch deren Zufälligkeit.

Die grundlegenden Fallgruppen der *res in transitu*, gerade wenn es sich um einen Sachverhalt handelt, der unter diesen Begriff fällt, sind teilweise äußerst umstritten.

Diskutiert werden das Vorliegen der *res in transitu*, wenn die Waren auf einem Transport mindestens zwei verschiedene Rechtsgebiete passieren, aber auch, ob nicht zusätzlich noch mindestens ein Durchgangsland beziehungsweise alternativ ein staatsfreies Gebiet, zum

⁵³⁹ Junker, Internationales Privatrecht, S. 358 ff.; Kropholler, Internationales Privatrecht, § 54 IV.

Beispiel bei der Beförderung auf hoher See, durchquert werden muss. Darüber hinaus kann es auch der Fall sein, dass das Bestimmungsland der Ware auf dem Transport noch gar nicht feststeht.⁵⁴⁰

„Andererseits wird diesem Gedanken entgegengehalten, dass gerade für Dritte, die die Sache in einem Transitstaat pfänden wollen oder denen nach dem Recht eines Durchgangstaates ein gesetzliches Sicherungsrecht zukommt, der Lageort eminent sein kann.“⁵⁴¹ Auch diesen Interessen muss bei der Anwendung und der damit verbundenen Anknüpfung Rechnung getragen werden.

2. Die Bestimmung des anwendbaren Rechts bei Sachen auf dem Transport

Wie sich das anwendbare Recht der *res in transitu*, das heißt bei Sachen auf dem Transport, nun tatsächlich bestimmt, ist in der Literatur von Beginn an äußerst umstritten und wird im Folgenden knapp dargestellt.⁵⁴²

Die Ausgangsproblematik, die sich im Rahmen der Anknüpfung stellt, lautet: Bei einer Abweichung von der *Lex rei sitae* könnte der Verkehrsschutz leiden, gerade dann, wenn Dritte bezüglich des Rechts am Belegenheitsort vertrauen und nun durch eine anderweitig gelagerte Anknüpfung durch die *res in transitu* ein anderes Recht Anwendung finden soll.⁵⁴³ Dagegen soll diese Überlegung keine Anwendung bei lageortsbezogenen Verfügungen finden, da diese unter allen Umständen dem regulären Sachstatut unterliegen müssten.⁵⁴⁴ Daher wird dieser Punkt von den folgenden Überlegungen ausgeklammert.

In davon abweichend gelagerten Fällen spricht sich ein großer Teil der in der Literatur vertretenen Stimmen für eine Abweichung von der Situs-Regel aus.⁵⁴⁵

⁵⁴⁰ Mit weiteren Verweisen hierzu: *Rixen*, Das Sachstatut bei internationalen Verkehrsgeschäften nach der Kodifikation des internationalen Sachenrechts, S. 29.

⁵⁴¹ *Kropholler*, Internationales Privatrecht, § 54 IV; hierzu aber auch: *Kegel/Schurig*, Internationales Privatrecht, § 19 IV.

⁵⁴² MüKo/Wendehorst zum BGB Art 45 EGBGB, Rn. 40.

⁵⁴³ Vgl. Fn. 541.

⁵⁴⁴ Hierzu auch: *Junker*, Die IPR-Reform von 1999: Auswirkungen auf die Unternehmenspraxis, RIW 2000, 245, 251; *Kropholler*, Internationales Privatrecht, § 54 IV; v. *Hoffmann/Thorn*, Internationales Privatrecht, § 12 Rn. 40.

⁵⁴⁵ Hierzu ausführlich *Kreuzer*, Gutachtliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, 162 ff., ein Auszug der angegebenen Verweise: BeckOK/*Spickhoff*, BGB, zum Art. 46 EGBGB, Rn. 7; Handkommentar/*Dörner*, Art. 46 Rn. 1; *Grüneberg/Thorn*, Art. 46, Rn. 3; *Kegel/Schurig*, Internationales Privatrecht, § 19, IV, S. 774 f.; *Staudinger*, Das Gesetz zum Internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen vom 21.05.1999, DB 1999, 1589, 1593; *Geisler*, Die engste Verbindung im internationalen Privatrecht, S. 334; *Looschelders*, Internationales Privatrecht, Art. 46, Rn.18; sowie in den Grundsätzen ebenso: *Junker*, Die IPR-Reform von 1999: Auswirkungen auf die Unternehmenspraxis, RIW 2000, 245, 252; *Kropholler*, Internationales Privatrecht § 54, IV; v. *Hoffmann/Thorn*, Internationales Privatrecht, § 12 Rn. 39 f.

Als Argumente für diese Abweichung wird angeführt: Die Sache befand sich nur sehr kurz an einem bestimmten Ort, und daher vertrauen Dritte nur mit einer geringeren Wahrscheinlichkeit auf das Sachstatut, was sich negativ auf ihre Schutzwürdigkeit ausübt. Auch der Gedanke des Verkehrsschutzes soll hier gegen die *Lex rei sitae* sprechen, da es beim Transport von der Zufälligkeit abhängt, welches Recht zum Zeitpunkt der Verfügung Anwendung findet. Ob diese Folgen gerade zur Anwendung des Art. 46 EGBGB führen sollen, wird der hierin vertretenen Meinung nach allerdings bezweifelt. Denn es wäre wohl in den meisten Fällen keine Rechtsordnung ersichtlich, mit welcher der Sachverhalt eindeutig eine engere Verbindung aufweist als die zuvor beschriebene.⁵⁴⁶

Wie viele Möglichkeiten sich für eine Anknüpfung bieten, zeigen die vor der Kodifizierung des Internationalen Sachenrechts vertretenen Meinungen. So wurden die Anknüpfung an den Wohnsitz des (bisherigen) Eigentümers, den Absendeort, den Bestimmungsort sowie beliebige Kombinationen daraus, wie etwa die verfügungsgünstigste Rechtsordnung, vertreten.⁵⁴⁷ Auch heute wird noch überwiegend die Anknüpfung an den Bestimmungsort favorisiert. Auf diese Weise können zumindest ein wechselndes Sachstatut vermieden und eine höhere Konstanz geschaffen werden.⁵⁴⁸ Jedoch lässt sich die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand der *lex cartae sitae* in der Realität sicherlich am einfachsten überprüfen, da sich anhand von Transport-/Frachtpapieren doch zumindest der Bestimmungsort unmittelbar ableiten lässt und ein solcher wohl immer zur Verfügung stehen müsste. Jedoch wird dem Bestimmungsort als Anknüpfungspunkt vielfach entgegengehalten, dass er „häufig“ nicht feststeht und sich daher nicht klar bestimmen lässt oder sich nachträglich ändert.

Der wohl herrschenden Meinung der Literatur nach sei es sachgerecht, bei der *res in transitu* grundsätzlich von der Situs-Regel auszugehen.⁵⁴⁹

⁵⁴⁶ Hierzu der Verweis auf: „Das kann man auch nicht mit der Überlegung abtun, auf Grund einer (kurzen und mehrdeutigen) Bemerkung in den Gesetzesmaterialien sei bei *res in transitu* ein weiterer Gestaltungsspielraum gegeben“, so: Looschelders, Internationales Privatrecht, § 46, Rn. 17.

⁵⁴⁷ Verweis auf die ausführlichen Ausführungen in: MüKo/Kreuzer zum BGB, Band 11, 3. Auflage 1998, Art. 38, Anhang I, Rn. 127 ff.; hierzu aber auch: Ritterhoff, Parteiautonomie im internationalen Sachenrecht, S. 147.

⁵⁴⁸ So sind z. B. aufgeführt: Grüneberg/Thorn, Art. 46, Rn. 3; Geisler, Die engste Verbindung im internationalen Privatrecht, S. 334; Looschelders, Internationales Privatrecht, Art. 46, Rn. 18; sowie in den Grundsätzen ebenso: Junker, Die IPR-Reform von 1999: Auswirkungen auf die Unternehmenspraxis, RIW 2000, 245, 252; ders, Internationales Privatrecht, S. 358 f.; Kropholler, Internationales Privatrecht § 54, IV; v. Hoffmann/Thorn, Internationales Privatrecht, § 12 Rn. 39.

⁵⁴⁹ Junker, Internationales Privatrecht, S. 361 ff.; Goldt, Sachenrechtliche Fragen des grenzüberschreitenden Versandkaufs aus international-privatrechtlicher Sicht, S. 83 ff.

Jedoch gilt es anzumerken, dass ein Anwendungsfall aufgrund der hierfür benötigten und dazu auch noch umstritten diskutierten Voraussetzungen nur selten eintritt. Daher wird hier auf die in der Literatur, alternativ auf den Bestimmungsort der Sache, abgestellt.

Wägt man die in der Literatur umfassend diskutierten Ansichten⁵⁵⁰ in Bezug auf die *res in transitu* verwiesen gegeneinander ab, so erscheint die Bestimmung des anwendbaren Rechts im vorliegenden Fall anhand des Absendeortes, respektive des Bestimmungsortes, der Bestimmung nach der *Lex rei sitae* als vorzugswürdiger. Grund hierfür ist, dass beide Punkte sich eindeutig und schnell durch die Frachtpapiere/Sendeetiketten bestimmen lassen. Diese sind fest an der Sache angebracht und für jeden Dritten ersichtlich. Wägt man wiederum zwischen diesen beiden Möglichkeiten ab, so gilt es festzustellen, dass im Ergebnis nur der Absendeort unveränderlich ist, sich hingegen der Bestimmungsort auch noch auf dem Transport verändern kann, sodass im Ergebnis das sicherste Anknüpfungsmoment im Absendeort zu sehen ist. Aus diesem Grund scheint die Lösung in Form einer Anknüpfung an den Absendeort unter dem Aspekt der Stabilität als vorzugswürdiger.

Dies scheint auch bei Kraftfahrzeugen sachgerecht, da die Fahrzeughersteller nicht notwendigerweise an ihrem Firmensitz produzieren.

Mercedes-Benz fertigt zum Beispiel die G-Klasse nicht in Sindelfingen/Deutschland, sondern in Österreich durch das Unternehmen Magna Steyr. Andere Fahrzeuge werden in Südafrika, Brasilien und Argentinien, China, Vietnam und Japan, Indien, Indonesien, Ägypten, der Türkei, Spanien, Frankreich und den USA und Kanada produziert.⁵⁵¹

⁵⁵⁰ Hierzu ausführlich *Kreuzer*, Gutachtliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts, abgedruckt in: *Heinrich*, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, 162 ff., ein Auszug der angegebenen Verweise: BeckOK/*Spickhoff*, BGB, zum Art. 46 EGBGB, Rn. 7; Handkommentar/*Dörner*, Art. 46 Rn. 1; *Grüneberg/Thorn*, Art. 46, Rn. 3; *Kegel/Schurig*, Internationales Privatrecht, § 19, IV, S. 774 f.; *Staudinger*, Das Gesetz zum Internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen vom 21.05.1999, DB 1999, 1589, 1593; *Geisler*, Die engste Verbindung im internationalen Privatrecht, S. 334; *Looschelders*, Internationales Privatrecht, Art. 46, Rn. 18; sowie in den Grundsätzen ebenso: *Junker*, Die IPR-Reform von 1999: Auswirkungen auf die Unternehmenspraxis, RIW 2000, 245, 252; *ders*, Internationales Privatrecht, S. 358 f.; *Kropholler*, Internationales Privatrecht § 54, IV; v. *Hoffmann/Thorn*, Internationales Privatrecht, § 12 Rn. 39 f.

⁵⁵¹ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/154350/umfrage/pkw-produktion-der-marke-mercedes-benz-nach-standorten/>.

II. Die *res in transitu* im europäisch/asiatischen Raum

Die Problematik von Sachen, hier Kraftfahrzeugen, auf dem Transport stellt sich auch für andere Staaten, durch die ein Transport stattfindet. Daher wird auch für diese Länder bestimmt, wie diese mit der Bestimmung des anwendbaren Rechts umgehen. Deshalb erfolgt hier eine Übersicht über die in diesen genutzten Anknüpfungspunkten für die *res in transitu*.⁵⁵²

Land	Anknüpfung an
Albanien ⁵⁵³	Bestimmungsort
Belgien ⁵⁵⁴	Bestimmungsort
Bosnien-Herzegowina ⁵⁵⁵	Bestimmungsort
Bulgarien ⁵⁵⁶	Bestimmungsort
Dänemark ⁵⁵⁷	Recht mit der engsten Verbindung
Estland ⁵⁵⁸	Bestimmungsort
Finnland ⁵⁵⁹	–
Frankreich ⁵⁶⁰	Bestimmungsort
Griechenland ⁵⁶¹	Keine besondere Vorschrift, <i>Lex rei sitae</i>

⁵⁵² In Ergänzung zu *Hesse-Schmitz*, Res in transitu – Sachen im grenzüberschreitenden Transport, S. 32 f.

⁵⁵³ Das Internationale Privatrecht Albaniens gem. Art. 39 Për të drejtën ndërkombëtare private, Nr. 10 428, vom 02.06.2011.

⁵⁵⁴ Das Internationale Privatrecht Belgiens nach Art 88 Wet houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht.

⁵⁵⁵ Das Internationale Privatrecht Bosnien-Herzegowinas, hierzu Art. 23 Zakon o rješavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja u određenim odnosima.

⁵⁵⁶ Das Internationale Privatrecht Bulgariens gem. Art. 67 I Кодекс на международното частно право.

⁵⁵⁷ Das Internationale Privatrecht Dänemarks ist geprägt durch das Fallrecht. Dieses entscheidet nach der „Center of Cravity“-Methode, hierzu: Kockvedgaard, Denmark, in: *Knapp*, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. 1, S. D-33.

⁵⁵⁸ Das Internationale Privatrecht Estlands nach Art. 20 Private International Law Act (englische Übersetzung) hierzu auch: *Sein*, The Development of Private Internationale Law in Estonia, in *Volken/Bonomi*: Yearbook of Private International Law, Vol. X, 2008, S. 459 ff.

⁵⁵⁹ Keine Angabe.

⁵⁶⁰ Das Internationale Privatrecht Frankreichs wendet Art. 3 II Code civil auch auf Sachen im Transit an. Hierzu ausführlich: *Audit*, Droit International Privé, S. 664 f., mit weiteren Verweisen zur Anwendung des Art. 3 II Code Civil.

⁵⁶¹ Das Internationale Privatrecht Griechenlands findet seine Grundlage im griechischen Zivilgesetzbuch, hier unter Art. 27 Αστικού Κώδικα, dazu die deutsche Übersetzung von: *Gogos*, Griechenland – Das Internationale Privatrecht des griechischen Zivilgesetzbuches, vom 15.03.1940, *RabelsZ* 1949/50, 337, 340.

Irland ⁵⁶²	Nach den entsprechenden Urteilen, Anwendung der <i>Lex rei sitae</i>
Italien ⁵⁶³	Bestimmungsort
Kosovo	–
Kroatien ⁵⁶⁴	Bestimmungsort
Lettland ⁵⁶⁵	Keine besondere Vorschrift, <i>Lex rei sitae</i>
Liechtenstein ⁵⁶⁶	Keine besondere Vorschrift, <i>Lex rei sitae</i>
Litauen ⁵⁶⁷	Bestimmungsort
Luxemburg ⁵⁶⁸	Keine besondere Vorschrift, <i>Lex rei sitae</i>
Malta ⁵⁶⁹	Nach den entsprechenden Urteilen, Anwendung der <i>Lex rei sitae</i>
Mazedonien ⁵⁷⁰	Bestimmungsort
Moldawien ⁵⁷¹	Bestimmungsort
Montenegro ⁵⁷²	Bestimmungsort
Niederlande ⁵⁷³	Bestimmungsort
Norwegen ⁵⁷⁴	Das Recht mit der engsten Verbindung

⁵⁶² Das Internationale Privatrecht Irlands entspricht dem Internationalen Privatrecht des Vereinigten Königreichs Großbritannien, vgl. *Binchy*, Irish Conflict of Law, S. 391, mit weiteren Verweisen zu den für das Common Law wichtigen Urteilen.

⁵⁶³ Das Internationale Privatrecht Italiens, Art. 52 Diritto internazionale privato.

⁵⁶⁴ Das Internationale Privatrecht Kroatiens, hier nach Art. 18 II Zakon o rješavanju sukoba zakona propisima drugih zemalja u određenim odnosima.

⁵⁶⁵ Das Internationale Privatrecht Lettlands ist geregelt im Zivilgesetzbuch (englische Übersetzung vorhanden), hier nach Art. 18 Latvijas civilprocesa kodeksā.

⁵⁶⁶ Das Internationale Privatrecht Liechtensteins, entsprechend Art. 34 das Gesetz vom 19. 09.1996 über das Internationale Privatrecht.

⁵⁶⁷ Das Internationale Privatrecht Litauens im Zivilgesetzbuch Litauens (englische Übersetzung vorhanden) gem. Art. 1.48. Civilinis kodeksas.

⁵⁶⁸ Das Internationale Privatrecht Luxemburgs nach Art. 3 II des luxemburgischen Code civil.

⁵⁶⁹ Das Internationale Privatrecht Malτας orientiert sich nach Ansicht der maltesischen Gerichte nach den Regeln des englischen Rechts, vgl. Fn. 122, so *Busuttil*, Malta, in: *Knapp*, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. 1, S. M-58.

⁵⁷⁰ Das Internationale Privatrecht Mazedoniens nach Art. 20 II закон за меѓународно приватно право hierzu auch: *Deskoski*, The new Macedonian Privat International Law Act of 2007, in: *Volken/Bonomi*, Yearbook of Private International Law, Vol. X, 2008, S. 441, 448.

⁵⁷¹ Das Internationale Privatrecht Moldawiens nach Art. 27 ff. Zakona o međunarodnom privatnom pravu, 23.12.2013.

⁵⁷² Das Internationale Privatrecht Montenegros nach Art. 30 International Private Law Act, 07.06.2012 (Englische Übersetzung) Montenegros.

⁵⁷³ Das Internationale Privatrecht der Niederlande nach Art. 2 Wet conflictenrecht goederenrecht.

⁵⁷⁴ Das Internationale Privatrecht Norwegens wendet aufgrund des Mangels an kollisionsrechtlichen Vorschriften nach einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofs die sogenannte Irma-Mignon-Formel an. Hiernach soll das Recht Anwendung finden, mit dem die engste Verbindung besteht. Hierzu ausführlich: *Lødrup*, Norway, in: *Knapp*, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. I, N-83 f.

Österreich ⁵⁷⁵	Keine besondere Vorschrift
Polen ⁵⁷⁶	Absendeort beziehungsweise Ort mit der engsten Verbindung (wenn kein anderer Anknüpfungspunkt eingreift)
Portugal ⁵⁷⁷	Bestimmungsland
Rumänien ⁵⁷⁸	Absendeort
Russland ⁵⁷⁹	Bestimmungsort
Schweden ⁵⁸⁰	Keine Regelung vorhanden
Schweiz ⁵⁸¹	Bestimmungsort
Serbien ⁵⁸²	Bestimmungsort
Slowakei ⁵⁸³	Bestimmungsort
Slowenien ⁵⁸⁴	Bestimmungsort
Spanien ⁵⁸⁵	Grundsätzlich Absendeort, außer ausdrückliche oder implizierte Einigung, dass das Recht des Bestimmungsortes Anwendung findet
Tschechische Republik ⁵⁸⁶	Absendeort
Türkei ⁵⁸⁷	Bestimmungsort

⁵⁷⁵ Das Internationale Privatrecht Österreichs nach § 31 Gesamte Rechtsvorschrift für IPR-Gesetze.

⁵⁷⁶ Das polnische IPR-Gesetz, hier nach Art. 43 Prawo prywatne międzynarodowe, hierzu die deutsche Übersetzung, in: *Pazdan*, Polen: Gesetz über das Internationale Privatrecht, WiRO 2011, 299, 304 bzw. *Schwierskott-Matheson*, Polnisches Internationales Privatrecht, S. 33; Hierzu auch: *Ernst*, Das polnische IPR-Gesetz von 2011, *RabelsZ* 2012, 609.

⁵⁷⁷ Das Internationale Privatrecht Portugals findet seine Grundlage im portugiesischen Zivilgesetzbuch, die entsprechende Regelung findet sich in Art. 46 II Código Civil.

⁵⁷⁸ Gem. Art. 52 ff. Закон Румынской Республики 1992 г. № 105 применительно к регулированию отношений международного частного права.

⁵⁷⁹ Das Internationale Privatrecht Russlands ist niedergelegt im russischen Zivilgesetzbuch, die Regelung hierzu findet sich in Art. 1206 II Гражданский кодекс.

⁵⁸⁰ Das Internationale Privatrecht Schwedens hat keine Rechtsvorschrift und bisher kein Urteil, dass diese Frage behandelt. Es gibt lediglich einen Streit in der Literatur. Hierzu ausführlich: *Bogdan*, *Private International Law in Sweden*, S. 89.

⁵⁸¹ Das IPR-Gesetz der Schweiz gem. Art. 101 Bundesgesetz über das Internationale Privatrecht.

⁵⁸² Das Internationale Privatrecht Serbiens nach Art. 130 Nr. 2 Закон о међународном приватном праву.

⁵⁸³ Das IPR-Gesetz der Slowakei, hier nach § 6 Predpis č. 97/1963 Zb. Zákon o medzinárodnom práve súkromnom a procesnom.

⁵⁸⁴ Das Internationale Privatrecht Sloweniens gem. Art. 18 II Zakon o mednarodnem zasebnem pravu in postopku (ZMZPP).

⁵⁸⁵ Das Internationale Privatrecht Spaniens, geregelt im spanischen Zivilgesetzbuch, Art. 10 I S.3 des spanischen Código civil.

⁵⁸⁶ Das Internationale Privat- und Verfahrensrecht Tschechiens nach Art. 70 III Zákon o mezinárodním právu soukromém, 25.01.2012.

⁵⁸⁷ Das Internationale Privatrecht der Türkei gem. Art. 21 II, Milletlerarası özel hukuk ve usul hukuku hakkında kanun.

Ukraine ⁵⁸⁸	Bestimmungsort
Ungarn ⁵⁸⁹	Keine besondere Vorschrift, <i>Lex rei sitae</i>
Vereinigtes Königreich ⁵⁹⁰	Nach den entsprechenden Urteilen Anwendung der <i>Lex rei sitae</i>
Weißrussland ⁵⁹¹	Bestimmungsort
Zypern ⁵⁹²	Anwendung der <i>Lex rei sitae</i> , gemäß der Rechtsprechung des Vereinigten Königreichs

Diese Auflistung belegt: Die Länder gehen teilweise sehr unterschiedlich mit der Frage des anwendbaren Rechts um. So bleibt es selbst bei einer Anknüpfung an den Registrierungsort in den bis dato noch nicht aufgetretenen Fällen bei der Frage um die *res in transitu* bei den bis jetzt schon gültigen und sehr unterschiedlich gehandhabten Bestimmungen des anwendbaren Rechts nach den jeweiligen Vorschriften des Internationalen Privatrechts. Grundsätzlich bevorzugt die Mehrheit der Rechtsordnungen die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Bestimmungsortes. Aufgrund der zuvor bereits ausgeführten Ansichten scheint gerade im Hinblick auf die Unveränderbarkeit des Anknüpfungspunktes die Bestimmung anhand des Absendeortes noch immer als die vorzugswürdigste Lösung so wie dies von Rumänien und der Tschechischen Republik bereits praktiziert wird.

⁵⁸⁸ Das Internationale Privatrecht der Ukraine gem. Art. 38 Про міжнародне приватне право.

⁵⁸⁹ Das Internationale Privatrecht Ungarns nach Art. 23 III A nemzetközi magánjogról.

⁵⁹⁰ Das Internationale Privatrecht des Vereinigten Königreichs und seine Grundlagen in: *Dicey/Morris*, Dicey and Morris on the conflict of laws, hier Rule 133 und die hierzu erschienene Erweiterung: *Dicey/Morris: Dicey, Morris and Collins on The Conflict of Laws – First Supplement to the fifteenth Edition*, S. 172 ff.

⁵⁹¹ Das Internationale Privatrecht Weißrusslands gem. Zivilgesetzbuch Weißrusslands, hier nach Art. 1119 Грамадзянскі кодэкс.

⁵⁹² Das Internationale Privatrecht Zyperns verweist aufgrund des Common Law-Systems und vor dem Hintergrund der Besetzungsgeschichte durch das Vereinigte Königreich auf die Section 29(1)(c) des Courts of Justice Law, der sich zum anwendbaren Recht folgendermaßen äußert: (...) *the common law and the doctrines of equity save in so far as other provision has been or shall be made by any law made or becoming applicable under the Constitution* (...). Bestätigt wurde dies durch den Fall *Patiki v Patiki* 20 C.L.R. Pt 1, 45 durch den zypriotischen Supreme Court. Hierzu ausführlich: *Neocleous/ Aristotelous*, Cyprus, in: *Rhodes* (Ed.), *Private Client Tax, Jurisdictional comparisons*, 2. Edition, p. 42. Ergänzend sei auf die Ausführungen zu Vereinigtes Königreich in Fn. 593.

TEIL 5: ERGEBNIS

I. Die historische Argumentation

Auch wenn, wie eingangs gezeigt, die *Lex rei sitae* zur Bestimmung des anwendbaren Rechts auf eine lange Geschichte zurückblicken kann, gilt es dennoch festzustellen: Sie kann nach heutigen Maßstäben nicht mehr für alle Fälle Anwendung finden. Bereits *Drobnig* sprach sich in seinem Gutachten für eine Anknüpfung an den Registrierungsort bei Kraftfahrzeugen aus, die Entscheidung fiel jedoch damals zugunsten der *Lex rei sitae* aus. In einer in diesem Zusammenhang durchgeführten internationalen Betrachtung eines sogenannten europäisch/asiatischen Raums ist festzustellen: Diese Form der Anknüpfung an den Belegenheitsort der Sache wird im Internationalen Privatrecht in fast allen überprüften Ländern ebenfalls bei Kraftfahrzeugen nach dieser Maßgabe durchgeführt.

II. Die Anknüpfung an den Registrierungsort

Die Anknüpfung an den Registrierungsort setzt in diesem Zusammenhang noch nicht einmal die Schaffung neuer Vorschriften voraus, denn das EGBGB enthält mit seinem Art. 45 beziehungsweise Art. 46 bereits die hierfür erforderliche Vorschrift. So bestünde gegenwärtig die Möglichkeit zu einer analogen Anwendung des Art. 45 beziehungsweise zu einer möglichen und direkten Anwendung des Art. 46 EGBGB. Auch die Aufnahme von Kraftfahrzeugen in Art. 45 EGBGB kann eine Möglichkeit darstellen. Darüber hinaus lässt sich bei der Überprüfung der Rechtsordnungen feststellen, dass eine Anknüpfung im Sinne des Art. 45 EGBGB auch mehrheitlich in den überprüften Staaten besteht.

III. Der Registrierungsort als stabilerer Anknüpfungspunkt

Einer der sicherlich wichtigsten Punkte in der Frage, ob der Registrierungsort als „stabil“ genug angesehen werden kann wie das nach diesem anwendbare Recht, lässt sich hier ohne den geringsten Zweifel bejahen. Betrachtet man den angestellten Vergleich im Hinblick auf das Moment der Veränderbarkeit zwischen Lageort und Registrierungsort, so zeigt sich deutlich die Konstanz, mit welcher der Registrierungsort aufwarten kann. Darüber hinaus werden dessen Entstehen und seine Rechtmäßigkeit durch die behördliche Maßnahme überwacht und sichergestellt.

Diese Stabilität des Registrierungsortes konnte anhand von zwei einfachen Beispielen nicht nur für die Bundesrepublik Deutschland bestätigt werden, sondern auch für eine Vielzahl von Ländern des europäisch/asiatischen Raums.

IV. Der Registrierungsort als der sicherere Anknüpfungspunkt

Des Weiteren gilt es festzustellen: Bei einer Anknüpfung an den Registrierungsort entsteht eine einheitliche rechtliche Grundlage für etwaige Rechtsfragen bezüglich der Rechte an einer Sache, da diese immer dem Recht des Registrierungsortes entspricht.

Das heißt: Solange ein Fahrzeug in einem Staat registriert ist, findet bis zur Änderung dieses Zustandes immer das gleiche Recht als Grundlage zur Bestimmung etwaiger Ansprüche Anwendung.

Erst wenn ein Fahrzeug umregistriert wird, kann sich das ändern. Wie aufgezeigt, ist jedoch auch in diesem Fall zu jedem Moment gewährleistet, dass ein Registrierungsort besteht. Der Vorteil der Register besteht darin, dass genau festgehalten wird, wann ein Fahrzeug umregistriert wird und daher genau bestimmt werden kann, welches Recht zu welchem Zeitpunkt auf die Sache angewendet werden kann. Auch hier entspricht diese Feststellung allen überprüften Staaten.

V. Die Mittel zur Bestimmung des Registrierungsortes

Setzt man die Möglichkeiten zur Bestimmung des Heimatortes beziehungsweise Registrierungsortes in den Kontext zur Begründung zum Vorschlag der Ersten Kommission des Deutschen Rates für Internationales Privatrecht, zur Reform des deutschen Internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, so ist eine Bestimmbarkeit bei diesen in gleichem Maße und zweifelsohne ebenso unkompliziert gegeben.

Der Registrierungsort lässt sich anhand des zentralen Fahrzeugregisters, das in Deutschland durch das Kraftfahrt-Bundesamt geführt wird, zu jeder Zeit bestimmen. Dieses wird darüber hinaus als alleiniger Anknüpfungspunkt qualifiziert.

Die Bestimmbarkeit des Registrierungsortes anhand dieses Registers wird flankiert von zwei notwendigerweise zusammenhängenden Manifestationspunkten. Sie werden zusammen bei der rechtmäßigen Zulassung und der dadurch bedingten Eintragung in das Fahrzeugregister ausgegeben. Die Zulassungsbescheinigung und das KFZ-Kennzeichen tragen hierbei den Registrierungsort für Dritte erkennbar nach außen. Dabei stellt gerade die Zulassungsbescheinigung eine untrügliche Verbindung zwischen Kraftfahrzeug und KFZ-Kennzeichen her. Dies wird ermöglicht durch die Angabe des individuellen Unterscheidungszeichens, das auf dem Kennzeichen angegeben ist, sowie durch die Fahrzeugidentifikationsnummer.

Nach außen getragen wird der Registrierungsort durch die Angabe der ausstellenden Behörde auf der Zulassungsbescheinigung sowie durch die Angabe des länderspezifischen Unterscheidungszeichens der Bundesrepublik Deutschland oder des anderen Landes.

Auch der ursprünglichen Angst vor einer Fälschung von KFZ-Kennzeichen kann sicherlich die immer stärker ausgeprägte Fälschungssicherheit von Kennzeichen entgegengehalten werden.

Jedoch sei noch einmal wiederholt, dass eben nicht an das KFZ-Kennzeichen (wie ursprünglich diskutiert) als solches angeknüpft wird, sondern dies lediglich als ein Mittel zur Bestimmung dient. So hat gerade hier die Bearbeitung gezeigt, dass dieses zwar das offensichtlichste Mittel zur Bestimmung sein kann, sich aber bei Zweifeln beziehungsweise gerade in Fragen der Erheblichkeit die Pflicht bietet, eines der beiden anderen Bestimmungsmittel hinzuzuziehen. Denn auch bei den aufgeführten Beispielen einer Verpfändung beziehungsweise Sicherungsübereignung muss zumindest die Zulassungsbescheinigung hinzugezogen werden, ob der Verfügende grundsätzlich überhaupt zu einer solchen Verpflichtung berechtigt sein könnte.

Auch in diesem Zusammenhang konnte für die Länder des europäisch/asiatischen Raums festgestellt werden: Sie erfüllen ebenfalls diese Voraussetzungen und eignen sich daher darüber hinaus für eine Anknüpfung an den Registrierungsort.

VI. Die unmittelbare Anwendung fremder Rechtsinstrumente

Durch eine Bestimmung des anwendbaren Rechts am Registrierungsort besteht für die Gerichte weiterhin zur Lösung von etwaigen rechtlichen Unterschieden die Möglichkeit, direkt die jeweiligen nationalen Rechtsfolgen anzuwenden. So würde bei der Suche nach entsprechenden äquivalenten Rechtsinstituten sogar deren Transposition entfallen.

VII. Eine Lösungsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge ohne Registrierungsort

Ebenso besteht bei Kraftfahrzeugen ohne Registrierungsort die Möglichkeit einer Bestimmung des anwendbaren Rechts. In Ermangelung eines solchen, da dieses Kraftfahrzeug noch nicht registriert wurde, ist keine derart gelagerte Anknüpfung möglich. Daher soll hier, wie bei jeder anderen Sache als Handelsgut auch, die *Lex rei sitae* nach Art. 43 I EGBGB gelten.

VIII. Die Bestimmung bei gestohlenen Fahrzeugen

Auch bei gestohlenen Fahrzeugen lässt sich zumindest innerhalb der Europäischen Union und der Staaten, die sich dem Informationsaustauschsystem REGINA angeschlossen haben, der ursprüngliche Registrierungsort sehr einfach bestimmen. Die Zukunft wird zeigen, ob sich im Rahmen der wachsenden Kriminalitätsraten im Rahmen des Diebstahls von Kraftfahrzeugen weitere Staaten diesem System anschließen werden.

IX. Die Anknüpfung während des Transports

Besonders differenziert muss ein möglicher Anknüpfungspunkt bei neu produzierten Fahrzeugen diskutiert werden. Im Hinblick auf die Stabilität des Anknüpfungspunktes scheint die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Absendeortes die geeignetste Lösung um das anwendbare Recht zu bestimmen, da im Hinblick auf dessen Unveränderbarkeit eine stabile Anknüpfung in der Rechtsanwendung geschaffen werden würde, der eine einfache Bestimmung ermöglicht.

Abschließend gilt es festzustellen: Die Bestimmung des anwendbaren Rechts anhand des Registrierungsortes bietet viele Vorteile und selbst unter dem Aspekt der Anwendung fremden Rechts ein hohes Maß an Anwendungsfreundlichkeit, da eine teilweise umständliche Transposition des fremden und unbekanntes Rechtsinstitutes in eigenes Recht entfällt. Jedoch muss man dem entgegenhalten, dass es in diesen wenn auch recht seltenen Fällen dazu führt, dass sich der Anwender eventuell umfassender auch in unstreitigen Fällen mit dem fremden Recht auseinandersetzen muss. Jedoch wird ein solches Vorgehen bereits in anderen Bereichen des Internationalen Privatrechts von den Anwendern verlangt, zum Beispiel in Ehe- als auch in Erbsachen.

Sollte es zu einem generellen Umdenken auch im Rahmen des dargestellten europäisch/asiatischen Raums kommen, der eine gleichgelagerte Anwendung garantiert, so ist die Bestimmung des anwendbaren Rechts durchaus der *Lex rei sitae* vorzuziehen, da sie gerade in den dargestellten Fällen den beteiligten Parteien unter Umständen ein größeres Maß an Rechtssicherheit zugesteht.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ABl.	Amtsblatt der Europäischen Union
AcP	Archiv für civilistische Praxis
a. E.	am Ende
Anm.	Anmerkung
AGO	Allgemeine Geschäftsordnung für die Behörden des Freistaates Bayern
Alt.	Alternative
BayGO	Bayerische Gemeindeordnung
BayObLG	Bayerisches Oberlandesgericht
BayVerwBl	Bayerische Verwaltungsblätter
Bd.	Band
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BLFA-FZ	Bund-Länder-Fachausschuss-Fahrzeugzulassung
BMG	Bundesmeldegesetz
BMVI	Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
BR-Drucksache	Deutscher Bundesrat Drucksache
BT-Drucksache	Deutscher Bundestag Drucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
CSSD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
DAR	Deutsches Autorecht
DCFR	Draft Common Frame of Reference
ders.	derselbige
dies.	dieselbige
Diss.	Dissertation
DRV	Deutscher Reiseverband
DVLA	Driver & Vehicle Licensing Agency
DRK	Das Recht des Kraftfahrers
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
FD-StrVR	Fachdienst Straßenverkehrsrecht

f.	folgende
ff.	fortfolgende
FIN	Fahrzeug-Identifikationsnummer
FIG	Flaggengesetz
Fn.	Fußnote
FZV	Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr
gem.	gemäß
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
Hrsg.	Herausgeber
Hs.	Halbsatz
IDDEEA	Gencija za Identifikacijske Isprave, Evidenciju i Razmjenu podataka BiH
IntKfzV	Verordnung über den Internationalen Kraftfahrzeugverkehr
IPRax	Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts
i. S. d.	im Sinn des
i. V. m.	in Verbindung mit
JZ	Juristenzeitung
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
KfzVAbk	Pariser Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr
km/h	Kilometer pro Stunde
LG	Landgericht
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
MeldG	Meldegesetz
MMR	MultiMedia und Recht
MRRG	Melderechtsrahmengesetz
m. W. v.	mit Wirkung vom
NdsVBl	Niedersächsische Verwaltungsblätter
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Nr.	Nummer
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
OLG	Oberlandesgericht
OSZE	Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa
OVG	Oberverwaltungsgericht
RabelsZ	Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht

RdK	Recht des Kraftfahrers
Red.	Redakteur
REGINA	Registration and Information Agreement
Rev. crit. D. i. p.	Revue critique de droit international privé
RG	Reichsgericht
RGZ	Reichsgericht in Zivilsachen
RGBI	Reichsgesetzblatt
RiL	Richtlinie
RIW	Recht der Internationalen Wirtschaft
RPfleger	Der Deutsche Rechtspfleger
S.	Seite
StR.	Strafrecht
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVR	Straßenverkehrsrecht
TLQ	The Lawyer Quarterly
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
UN	United Nations
VersR	Zeitschrift für Versicherungsrecht
vgl.	vergleiche
VKBl	Verkehrsblatt
VO	Verordnung
VRS	Verkehrsrechts-Sammlung
WM	Wertpapier und Bankfragen - Rechtsprechung
Yale L. J.	Yale Law Journal
ZustGVerk	Gesetz über die Zuständigkeiten im Verkehrswesen
ZfS	Zeitschrift für Schadensrecht

MATERIALVERZEICHNIS

A. Literaturverzeichnis:

Achilles, Alexander/Gebhard, Hermann/Spahn, Peter: Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs, Band VI, 1899.

ders.: Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs /6: Anwendung ausländischer Gesetze. Entwurf II des Bürgerlichen Gesetzbuchs; Revision. Entwurf des Einführungsgesetzes. Entwurf eines Gesetzes, betr. Aenderungen des Gerichtsverfassungsgesetzes [et]c, 1899.

Audit, Bernard: Droit International Privé, 7. Edition, 2013.

Aynès, Laurent/Crocq, Pierre: Les sûretés: la publicité foncière, Defrénois, 4. Auflage, 2009.

Bärmann, Johannes: Spanisches Gesetz über Mobiliar-Hypothek und besitzloses Pfand, AcP 155 (1956), S. 442 – 444.

Bar, Christian von/Clive, Eric/Schulte-Nölke, Hans: Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law – Draft Common Frame of Reference (DCFR) – Buch Nr. 8, Volume 5, 2009.

Zitiert als: *von Bar/Clive/Schulte-Nölke*, Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law.

Bar, Christian von: Sachenrecht in Europa: Systematische Einführungen und Gesetzestexte /2 Polen, Tschechien, Ungarn, 2000.

Zitiert als: *v. Bar/Bearbeiter*, Sachenrecht in Europa /2, 2000.

Bar, Christian von/Mankowski, Peter: Internationales Privatrecht, Band 2: Besonderer Teil, 2. Auflage, 2019.

Zitiert als: *v. Bar/Mankowski*, Internationales Privatrecht II.

Basedow, Jürgen: Die Neuregelung des Internationalen Privat- und Prozeßrechts, NJW 1986, S. 2971 – 2979.

-
- Bauer, Thomas/Mühlbauer, Peter/Nitsche, Gerhard/Oehler, Gerhard/Schulz, Norbert/Stangelmayr, Helmut/Wachsmuth, Hans-Joachim/Winkler, Carmen/Zwick, Wolfram:* Praxis der Kommunalverwaltung – Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (Gemeindeordnung - GO), Stand Mai 2020.
- Beitzke, Günther:* Neues österreichisches Kollisionsrecht, *RabelsZ* 1979, S. 245 – 276.
- Bernstorff, Christoph Graf von:* Der Eigentumsvorbehalt in den EG-Staaten, *RIW* 1993, S. 365 – 370.
- Binchy, William:* Irish Conflict of Law, 1988.
- Blum, Heribert:* Grundbegriffe des Verkehrsstrafrechts: Fahrzeug – Kraftfahrzeug, *SVR* 2013, S. 250 – 253.
- Bluntschli, Johann Caspar:* Privatrechtliches Gesetzbuch für den Kanton Zürich: mit Erläuterungen, 1854.
- Bogdan, Michael:* Private International Law in Sweden, 2012.
- Bormann, Martin:* Über die öffentlichen Aufgaben des Kraftfahrzeugbriefes, *RdK* 1949/50, S. 180–182.
- Bouska, Wolfgang/Laeveren, Judith:* Fahrerlaubnisrecht, 3. Auflage, 2004.
- Braun, Frank:* Verfassungsmäßigkeit der KFZ-Kennzeichenerfassung in Bayern, *BayVerwBl* 2011, S. 549.
- Burmann, Michael/Heß, Rainer/Hühnermann, Katrin/Jahnke, Jürgen:* Straßenverkehrsrecht Kommentar, 26. Auflage, 2020.
- Bülow, Peter:* Anwendbarkeit von Pfandrechtsbestimmungen auf die Sicherungstreuhand, *WM* 1985, S. 373 – 405.
- Danzer, Max:* Das Bayerische Landrecht vom Jahre 1756 in seiner heutigen Geltung, 1894.
- Dauer, Peter:* Wann ist ein Fahrzeug zugelassen?, *NZV* 2007, S. 442 – 444.

-
- Deskoski, Toni*: The new Macedonian Privat International Law Act of 2007, in *Volken, Paul/Bonomi, Andrea*: Yearbook of Private International Law, Vol. X, 2008, S. 441 – 458.
- Dicey, Albert Venn/Morris John H.*: Dicey and Morris on the conflict of laws /1, 15. Auflage, 2012.
- Dopffel, Peter/Siehr, Kurt*: Thesen zur Reform des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts, *RabelsZ* 1980, S. 344 – 366.
- Ulrich Drobniq*, Die gemeinschaftliche „Regelung“ des Eigentumsvorbehalts, in: *Lorenz/Trunk/Eidenmüller/Wendehorst/Adolff (Hrsg.)*, Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag, S. 563 - 580.
- Emmenegger, Susan*: Kreditsicherheiten: SBT 2008 - Schweizerische Bankrechtstagung 2008, 2008.
- Engel, Andreas*: Internationales Sachenrecht: Verjährung nach Statutenwechsel, *IPrax* 2014, S. 520 – 524.
- Ermann, Walter*: Handkommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 2. Band, Einführungsgesetz, 7. Auflage, 1981.
- Ernst, Ulrich*: Das polnische IPR-Gesetz von 2011, Mitgliedstaatliche Rekodifikation in Zeiten supranationaler Kompetenzwahrnehmung, *RabelsZ* 2012, S. 597 – 638.
- Féblot, Jean/Mezger, Ernst*: Eigentumsvorbehalt und Rücktrittsklausel bei Lieferungen nach Frankreich, *RabelsZ* 1955, S. 662 – 679.
- Frankenstein, Ernst*: Internationales Privatrecht (Grenzrecht) Bd. II, 1929.
- Fritsche, Karin/Würdinger, Markus*: Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbriefs im Zivilrecht, *DAR* 2007, S. 501 – 506.
- Firsching, Karl*: Das neue jugoslawische IPR-Gesetz, *IPrax* 1983, S. 1 – 5.
- Fisch, Pius*: Eigentumserwerb, Eigentumsvorbehalt und Sicherungsübereignung an Fahrnis im internationalen Sachenrecht der Schweiz, der Bundesrepublik Deutschland und Frankreichs, Diss., 1985.

-
- Förster, Franz/Eccius, Max Ernst*: Preußisches Privatrecht, I, 7. Auflage, 1896.
- Geisler, Stephan*: Die engste Verbindung im internationalen Privatrecht, 2001.
- Goldt, Arnd*: Sachenrechtliche Fragen des grenzüberschreitenden Versandkaufs aus international-privatrechtlicher Sicht, 2020.
- Gogos, Demetrius*: Griechenland – Das Internationale Privatrecht des griechischen Zivilgesetzbuches, vom 15.03.1940, *RabelsZ* 1949/50, S. 337 – 341.
- Graham-Siegenthaler, Barbara*: Kreditsicherungsrechte im internationalen Rechtsverkehr: Eine rechtsvergleichende und international-privatrechtliche Untersuchung, Band 13, 2005.
- Grüneberg, Christian*: Bürgerliches Gesetzbuch, 81. Auflage, 2022.
Zitiert als: *Grüneberg/Bearbeiter*.
- Hartweg, Oskar/Korkisch, Friedrich*: Die geheimen Materialien zur Kodifikation des Deutschen Internationalen Privatrechts 1881 – 1896, 1973.
- Hau, Wolfgang/Poseck, Roman*: Beck'scher Online Kommentar BGB – EGBGB Internationales Privatrecht, 56. Edition, vom 01.11.2020.
Zitiert als: *BeckOK/Bearbeiter*, BGB.
- Haus, Klaus-Ludwig/Krumm, Carsten/Quarch, Matthias (Hrsg.)*: Gesamtes Verkehrsrecht – Verkehrszivilrecht, Versicherungsrecht, Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht, Verkehrsverwaltungsrecht, 2. Auflage, 2017.
Zitiert als: *Haus/Krumm/Quarch*, Gesamtes Verkehrsrecht.
- Hauschka, Christoph/Henssler, Martin*: Ein „Billigarbeitsrecht“ für die deutsche Seeschifffahrt? Die arbeitsrechtlichen Folgen des Gesetzentwurfs zur Einführung eines Internationalen Seeschiffahrtsregisters, *NZA* 1988, S. 597 – 601.
Zitiert als: Ein „Billigarbeitsrecht“ für die deutsche Seeschifffahrt?, *NZA* 1988.
- Heidel, Thomas/Hüßtege, Rainer/Mansel, Heinz-Peter/Noack, Ulrich*: Nomos Kommentar BGB, Band 1, Allgemeiner Teil, EGBGB, 3. Auflage, 2016.
Zitiert als: *NK-BGB/Bearbeiter*.

Heinrich, Dieter: Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, 1991.

Hentschel, Peter/König, Peter/Dauer, Peter: Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage, 2019.
Sowie schon: *ders*: Straßenverkehrsrecht, 39. Auflage, 2007.

Hesse-Schmitz, Katrin: Res in transitu – Sachen im grenzüberschreitenden Transport, 2012.

Himmelreich, Klaus/Halm, Wolfgang: Handbuch des Fachanwalts – Verkehrsrecht, 6. Auflage, 2016.

Höfft, Wolfgang: Zweitregister oder Ausflaggen, NJW 1995, S. 2329 – 2331.

Hoffmann, Bernd von/Thorn, Karsten: Internationales Privatrecht – einschließlich der Grundzüge des Internationalen Zivilverfahrensrecht, 9. Auflage 2007.
Zitiert als: v. *Hoffmann/Thorn*, Internationales Privatrecht.

Hohloch, Gerhard: Entscheidungsbesprechung zum Erwerb des Eigentums durch Versicherer und Eigentumserwerb an gestohlenem PKW bei Verbringung nach Polen, OLG Brandenburg, *Urteil* vom 12.12.2000 – 11 U 14/2000, JuS 2001, S. 609 – 610.

Holm, Bernhard/Liebermann, Frank: Fernzulassung von Fahrzeugen?, SVR 2008, S. 161 – 165.

Hundertmark, Stephanie, Besitzlose Mobiliarsicherheiten und Insolvenzverfahren nach spanischem Recht, 2021.

Huppertz, Bernd: Betriebs- und Verkehrssicherheit ausländischer Fahrzeuge, SVR 2010, S. 121 – 125.

ders: Auslandsfahrten mit Überführungskennzeichen (Fernzulassung), DAR 2005,

Junker, Abbo: Internationales Privatrecht, 4. Auflage, 2021.

ders: Die IPR-Reform von 1999: Auswirkungen auf die Unternehmenspraxis, RIW 2000, S. 241 – 255.

ders. Neuere Entwicklungen im Internationalen Privatrecht, RIW 1998, S. 741 – 750.

ders: Internationales Privatrecht, 3. Auflage, 2019.

Kapellman, Susanne: Das *Pubblico Registro Automobilistico (P.R.A.)* in Italien und die Rechtsverhältnisse an italienischen Kraftfahrzeugen, Diss., 2001.

Kassaye, Alem-B.: Neuere Entwicklung im internationalen Mobiliarsachenrecht, Diss., 1983.

Kegel, Gerhard/Schurig, Klaus: Internationales Privatrecht – ein Studienbuch, 9. Auflage, 2004.

Zitiert als: *Kegel/Schurig*, Internationales Privatrecht.

Kegel, Gerhard: Internationales Privatrecht (IPR) – Rechtsangleichung in Europa und deutsche Reform, RPfleger 1987, 1 – 5.

ders: Internationales Privatrecht – ein Studienbuch, 1960.

Kerameus, Konstantinos/Kozyris, Phaedon: Introduction to Greek Law, 2. Edition 1993.

Kieninger, Eva-Maria: Das internationale Sachenrecht als Gegenstand eines Rechtsaktes der EU – eine Skizze, in: *Hilbig-Lugani, Katharina/Jakob, Dominique/Mäsch, Gerald/Reuß, Philipp M./Schmid, Christoph (Hrsg.)*: Zwischenbilanz – Festschrift für Dagmar Coester-Waltjen zum 70. Geburtstag, 2015, S. 468 - 483.

dies.: Rechtswahlfreiheit im Sachenrecht?, in *Witzleb, Normann/Ellger, Reinhard/Mankowski, Peter/Merkt, Hanno/Remien, Oliver (Hrsg.)*: Festschrift für Dieter Martiny zum 70. Geburtstag, 2014, S. 391 – 410.

dies.: Die Zukunft des deutschen und europäischen Mobiliarkreditsicherungsrechts, AcP 208 (2008), S. 182 – 226.

Kment, Martin: Grenzüberschreitendes Verwaltungshandeln – transnationale Elemente deutschen Verwaltungsrechts, Diss., 2010.

Knapp, Viktor: International Encyclopedia of Comparative Law, 1973.

Kreuzer, Karl: Die Vollendung der Kodifikation des deutschen Internationalen Privatrechts durch das Gesetz zum Internationalen Privatrecht der außervertraglichen Schuldverhältnisse vom 21.05.1999, RabelsZ 2001, S. 383 – 462.

-
- ders*: Die Inlandswirksamkeit fremder besitzloser vertraglicher Mobiliarsicherheiten: die italienische Autohypothek und das US-amerikanische *mortgage* an Luftfahrzeugen, IPrax 1993, S. 157 – 162.
- ders*: Gutachtliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts, abgedruckt in: Heinrich, Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, 1991.
- Krimphove, Dieter*: Das europäische Sachenrecht: Eine rechtsvergleichende Analyse nach der Komparativen Institutionenökonomik, 2006.
Zitiert als: *Krimphove*: Das europäische Sachenrecht.
- Kropholler, Jan*: Internationales Privatrecht – einschließlich der Grundbegriffe des Internationalen Zivilverfahrensrechts, 2006.
Zitiert als: *Kropholler*, Internationales Privatrecht.
- Kühne, Gunther*: IPR-Gesetz-Entwurf, 1980.
- Lalive, Pierre*: The Transfer of Chattles in the Conflict of Laws, 1955.
- Lauterbach, Wolfgang*: Vorschläge und Gutachten zur Reform des deutschen internationalen Personen- und Sachenrechts, 1972.
- Legeais, Dominique*: Droit des sûretés et garanties du crédit, LGDJ, 10. Auflage 2015.
- Leonhardt, Peter*: Das neue Internationale Privatrecht Rumäniens, IPrax 1994, S. 156 – 159.
- Lewald, Hans*: Das deutsche internationale Privatrecht auf Grundlage der Rechtsprechung, 1931.
- Liebermann, Frank*: Neue Fahrzeug-Zulassungsverordnung, NZV 2006, S. 357 – 361.
- Lipowschek, Anton*: Das neue jugoslawische Internationale Privat- und Prozeßrecht im Bereich des Vermögensrechts, RabelsZ 1985, S. 426 – 466.

Lipsky, Max Johann: Statutenwechsel im italienischen Sachenrecht – Auswirkungen auf den Im- und Export von Mobiliarsicherheiten, eine Untersuchung der rechtlichen Beständigkeit dinglicher Kreditsicherheiten im deutsch-italienischen Rechtsverkehr, 2011.

Zitiert als: *Lipsky*, Statutenwechsel im italienischen Sachenrecht.

Looschelders, Dirk: Internationales Privatrecht - Art. 3 – 46 EGBGB, 2004.

Zitiert als: *Looschelders*, Internationales Privatrecht.

Looschelders, Dirk/Bottek, Christina: Die Rechtsstellung des Versicherers bei Verbringung gestohlener Kfz ins Ausland, *VersR* 2001, S. 401 – 405.

Lorenz, Egon: Die Reform des Deutschen IPR – Bemerkungen zu ihren Grundlagen, *ZRP* 1982, S. 148 – 156.

Lorenz, Stephan/Trunk, Alexander/Eidenmüller, Horst/Wendehorst, Christiane/Adolff, Johannes (Hrsg.): Festschrift für Andreas Heldrich zum 70. Geburtstag, 2005.

Lorenzen, Ernest G.: The french rules of the conflict of laws, *Yale L. J.* 1928 – 1929, pp. 165 – 192.

Lüderitz, Alexander/Schröder, Jochen: Internationales Privatrecht und Rechtsvergleichung im Ausgang des 20. Jahrhunderts: Bewahrung oder Wende?, Festschrift für Gerhard Kegel, 1977.

Zitiert als: *Lüderitz/Schröder*, Festschrift für Gerhard Kegel.

Maesch, Petja: Kodifikation und Anpassung des bulgarischen IPR an das Europäische Recht, 2010.

Martiny, Dieter: *Lex rei sitae* as a connecting factor in EU Private International Law, *IPrax* 2012, S. 119 – 133.

Mayer, Pierre/Heuzé, Vincent: *Droit international privé*, 11. Auflage, 2014.

Metzger, Ernst: Zur neusten Entwicklung des kaufmännischen Registerpfandrechts in Frankreich, *Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht* 1952, S. 150 – 164.

-
- Mormann, Josef*: Der Erwerb beweglicher Sachen auf Grund guten Glaubens in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, WM 1966, S. 2 – 9.
- Murad, Ferid/Sonnenberger, Hans Jürgen*: Das französische Zivilrecht /2: Die einzelnen Schuldverhältnisse, Sachenrecht, 2. Auflage, 1986.
- Müller, Klaus*: Kollisionsrechtliche Behandlung von Reisegepäck und individuellem Verkehrsmittel auf der Auslandsreise, RIW 1982, S. 461 – 471.
- Müller-Katzenburg, Astrid*: Besitz- und Eigentumssituation bei gestohlenen und sonst abhanden gekommenen Kunstwerken, NJW 1999, S. 2551 – 2558.
- Neuhaus, Paul Heinrich/Kropholler, Jan*: Entwurf eines Gesetzes über Internationales Privat- und Verfahrensrecht (IPR-Gesetz), RabelsZ 1980, S. 326 – 343.
- Neuhaus, Paul Heinrich*: Die Grundbegriffe des internationalen Privatrechts, 1962.
- Niemeyer, Theodor*: Zur Vorgeschichte des Internationales Privatrechts im deutschen Bürgerlichen Gesetzbuch, 1915.
- Nussbaum, Arthur*: Deutsches Internationales Privatrecht – Unter besonderer Berücksichtigung des österreichischen und schweizerischen Rechts, 1932.
- Paffenholz, Christina*: Die Ausweichklausel des Art. 46 EGBGB – Möglichkeiten und Grenzen der Lösung von Anknüpfungsproblemen im internationalen Mobiliarsachenrecht mit Hilfe des Grundsatzes der wesentlich engeren Verbindung, 2005.
- Pazdan, Maksymilian/Gralla, Erhardt*: Polen: Gesetz über das Internationale Privatrecht, WiRO 2011, S. 299 – 305.
- Pétery, Zoltán/Lamm, Vanda*: General Reports to the 10th International Congress of Comparative Law, 1981.
- Pfeiffer, Thomas*: Der Stand des Internationalen Sachenrechts nach seiner Kodifikation, IPrax 2000, S. 270 – 281.
- Piekenbrock, Andreas*: Befristung, Verjährung, Verschweigung und Verwirkung. Eine rechtsvergleichende Grundlagenstudie zu Rechtsänderungen durch Zeitablauf, 2006. Zitiert als: *Piekenbrock*, Befristung, Verjährung, Verschweigung und Verwirkung.

-
- Plehwe, Thomas von*: Besitzlose Warenkreditsicherheiten im internationalen Privatrecht, Diss., 1987.
- Prölss, Erich R./Martin, Anton/Knappmann, Ulrich*: Versicherungsvertragsgesetz, 30. Auflage, 2018.
Zitiert als: *Prölss/Martin/Knappmann*, VVG.
- Raape, Leo*: Internationales Privatrecht, 5. Auflage, 1961.
- Rau, Hans*: Internationales Privat- und Prozeßrecht in Andorra, *RabelsZ* 1989, S. 207 – 244.
- Rebler, Adolf*: Einzelbetriebserlaubnis, Allgemeine Betriebserlaubnis, Typengenehmigung, *SVR* 2010, S. 361 - 367.
- ders.*: Die Zulassung von Fahrzeugen nach der Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung (FZV), *SVR* 2010, S. 453 – 461.
- Reich, Barbara*: Das stille Pfandrecht der Niederlande – Ziel oder bloßer Schritt auf dem Weg zur Reformierung der deutschen Sicherungsübereignung?, 2006.
- Reinking, Kurt/Eggert, Christoph*: Der Autokauf – Rechtsfragen beim Kauf neuer und gebrauchter Kraftfahrzeuge sowie beim Leasing, 14. Auflage, 2019.
- Ders.*: Der Autokauf: Rechtsfragen beim Kauf neuer und gebrauchter Kraftfahrzeuge, 4. Auflage, 1990.
- Rhodes, John* (Ed.): Private Client Tax, Jurisdictional comparisons, 2. Edition, 2012.
- Riering, Wolfgang*: IPR-Gesetze in Europa: Textausgabe in Originalsprachen mit deutschen Übersetzungen, 1997.
Zitiert als: *Riering*, IPR-Ges. in Europa.
- Ritterhoff, Ann-Christin*: Parteiautonomie im internationalen Sachenrecht, 1999.
- Rixen, Gerrit*: Das Sachstatut bei internationalen Verkehrsgeschäften nach der Kodifikation des internationalen Sachenrechts, 2014.
- Roßnagel, Alexander*: Verfassungsrechtliche Grenzen polizeilicher KFZ-Kennzeichenerfassung, *NJW* 2008, S. 2547 – 2551.

Rebmann, Kurt/Säcker, Franz/Rixecker, Roland: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 10, Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche (Art. 1 – 38), Internationales Privatrecht, 3. Auflage 1998.

Zitiert als: MüKo/Bearbeiter zum BGB, Band 10.

Säcker, Franz Jürgen/Rixecker, Roland/Oetker, Hartmut: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 11, Internationales Privatrecht II, Internationales Wirtschaftsrecht, Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche (Art. 25 – 248), 6. Auflage, 2015.

Zitiert als: MüKo/Bearbeiter zum BGB, Band 11.

Säcker, Franz Jürgen/Rixecker, Roland/Oetker, Hartmut/Limberg, Bettina.: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 1, Allgemeiner Teil, 8. Auflage, 2018.

Zitiert als: MüKo/Bearbeiter zum BGB, Band 1.

Säcker, Franz Jürgen/Rixecker, Roland/Oetker, Hartmut/Limberg, Bettina.: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 8, Sachenrecht, 8. Auflage, 2020.

Zitiert als: MüKo/Bearbeiter zum BGB, Band 8.

Savigny, Friedrich Carl von: System des heutigen Römischen Rechts, Achter Band, 1849 (Nachdruck von 1974).

Scheidler, Alfred: Wiedereinführung der Auto-Altkennezeichen, DAR 2013, S. 228 – 231.

Schlechtriem, Peter: Zivilrechtliche Probleme des Kraftfahrzeugbriefs, NJW 1970, S. 2088 – 2092.

Schreiber, Klaus: Das Sicherungseigentum und seine Verwertung, JR 1984, S. 485 – 490.

Schulze, Reiner/ Dörner, Heinrich/Ebert, Ina/Hoeren, Thomas/Kemper, Rainer/Saenger, Ingo/Scheuch, Alexander/Schreiber, Klaus/Schulte-Nölke, Hans/Schulze, Reiner/Staudinger, Ansgar/Wiese, Volker: Bürgerliches Gesetzbuch – Handkommentar, 10. Auflage, 2019.

Zitiert als: Handkommentar/Bearbeiter.

Schwierskott-Matheson, Ewa: Polnisches Internationales Privatrecht, 2011.

-
- Sein, Karin*: The Development of Private Internationale Law in Estonia, in *Volken, Paul/Bonomi, Andrea*: Yearbook of Private International Law, Vol. X, 2008, S. 459 – 472.
- Serick, Rolf*: Eigentumsvorbehalt und Sicherungsübertragung, Bd. III, 1970.
- Siehr, Kurt*: Gutgläubiger Erwerb von Kunstwerken in New York – DeWeerth v. Baldinger erneut vor Gericht, IPrax 1993, S. 339 – 340.
- Simler, Philippe/Delebecque, Philippe*: Droit civil: Les sûretés, la publicité foncière, Dalloz, 6. Auflage, 2012.
- Sonnenberger, Hans-Jürgen*: „*Lex rei sitae*“ und internationales Transportwesen, AWD 1971, S. 253 – 257.
- Spickhoff, Andreas*: Die Restkodifikation des Internationalen Privatrechts: Außervertragliches Schuld- und Sachenrecht, NJW 1999, S. 2209 – 2215.
- Stammler, Rudolf*: Das gesamte deutsche Recht in systematischer Darstellung Teil III, 1934.
- Staudinger, Ansgar*: Das Gesetz zum Internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen vom 21.05.1999, DB 1999, S. 1589 – 1594.
- Staudinger, Julius von/Mansel, Heinz-Peter*: J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Neubearbeitung 2015. Zitiert als: *Staudinger/Mansel* (2015), Art. 43 EGBGB.
- Stiefel, Ernst/Maier, Karl*: Kraftfahrtversicherung - Kommentar zu den AKB – sowie zu weiteren Gesetzes- und Regelwerken in der Kraftfahrtversicherung, 19. Auflage, 2017.
- Stimpfl, Hans/Geiger, Klaus*: Praxis der Kommunalverwaltung Bayern – Allgemeine Geschäftsordnung für die Behörden des Freistaates Bayern (AGO), 6. Auflage 2019.
- Stoll, Hans*: Zur gesetzlichen Regelung des internationalen Sachenrechts in Art. 43-46 EGBGB, IPrax 2000, S. 259 – 270.
- Thorn, Karsten*: Der Mobiliarerwerb vom Nichtberechtigten, 1996.

-
- Tomášek, Michal*: Roots and perspectives of approximation of laws on motor vehicles registration among EU Member States, TLQ 2012, S. 185-205.
- Trentmann, Christian*: Die behördliche Stempelung von KFZ-Kennzeichen – „keine bloße Formsache“, NZV 2014, S. 298-302.
- Viñas i Farré, Ramon*: Dret Internacional Privat del Principat d'Andorra, 2002.
- Wagner, Rolf*: 50 Jahre Deutscher Rat für Internationales Privatrecht, IPrax 2004, S. 1 – 2.
- ders.*: Der Regierungsentwurf eines Gesetzes zum internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen, IPrax 1998, S. 429 – 438.
- Weber, Rolf*: Parteiautonomie im Internationalen Sachenrecht?, RabelsZ 1980, S. 510 – 530.
- Wefelmeier, Christian*: Automatische Kennzeichenerfassung zur Verhütung von Straftaten von erheblicher Bedeutung, NdsVBl 2014, S. 89 - 96.
- Wilhelm, Christoph*: Das neue französische Mobiliarkreditsicherungsrecht, ZEuP 2009, S. 152 – 171.
- Wolff, Martin*: Das Internationale Privatrecht Deutschlands, 3. Auflage, 1954.
- Wolff, Martin/Raiser, Ludwig*: Sachenrecht, 10. Bearbeitung, 1957.
- Zitelmann, Ernst*: Internationales Privatrecht Band 2, 1912.
- Zunner, Bernhard*: Genehmigung von Fahrzeugen nach Umsetzung der Richtlinie 2007/46/EG in nationales Recht, SVR 2009, S. 441 – 448.
- Zunner, Bernhard*: Praxiswissen Fahrzeug-Zulassung, 2014.
- Sonstige:**
- Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationalen Privatrechts außervertragliche Schuldverhältnisse und Sachen, abgedruckt in IPrax 1995, S.132 – 133.
- Kodifikation des deutschen Internationalen Privatrechts – Stellungnahme des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht zum Regierungsentwurf von 1983, RabelsZ 1983, S. 595 – 690.

B. Digitale Quellen:⁵⁹³

Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur:
Pflicht zur Umkennzeichnung von Fahrzeugen bei Wohnsitz- und Halterwechsel aufgehoben.

Erschienen am: 22.05.2013

Laufende Nummer: 091/2013

Quelle: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2013/091-ramsauer-mitnahme-kfzkennzeichen.html>

Zitiert als: Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, vom 22.05.2013, Nr. 091/2013.

Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Bundesrat beschließt wichtige Verbesserungen für Verkehrsteilnehmer.

Erschienen am: 05.07.2013

Laufende Nummer: 0144/2013

Quelle: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2013/144ramsauerpunktereform.html>

Zitiert als: Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, vom 05.07.2013, Nr. 144/2013.

Liste der EWR-Staaten des Auswärtigen Amts:

Quelle: <http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Infoservice/FAQ/EU-Erweiterung/02-EWR-EU.html?nn=350374>

Zitiert als: Liste des Auswärtigen Amtes zum EWR.

Liste der EFTA-Staaten, Ziele und Arbeitsweise:

Quelle: <http://www.europarl.europa.eu/brussels/website/media/Lexikon/Pdf/EFTA.pdf>

Zitiert als: Die EFTA-Staaten.

⁵⁹³ Alle Quellen wurden zuletzt am 10.04.2019 überprüft.

Liste der KFZ-Kennzeichen für Deutschland:

KFZ-Kennzeichen für Deutschland, Liste des Kraftfahrt-Bundesamtes Stand November 2014.

Quelle: http://www.kba.de/DE/Service/Veroeffentlichungen/kfz_kennzeichenliste_faltblatt_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=12

Zitiert als: KFZ-Kennzeichen für Deutschland

Jahresbericht 2012 – des Kraftfahrt-Bundesamtes

Quelle: http://www.kba.de/DE/Presse/Jahresberichte/jahresbericht_2012_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Zitiert als: Jahresbericht 2012 – Zentrales Fahrzeugregister

Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes zum Fahrzeugbestand im Überblick zum.01.01.2019.

Quelle: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b_jahresbilanz.html

Zitiert als: Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes zum Fahrzeugbestand im Überblick zum.01.01.2019.

Registration and Information Agreement (Regina) – Internationaler Nachrichtenaustausch über die erneute Zulassung von exportierten und importierten Fahrzeugen, Stand 03/2013.

Quelle: http://www.kba.de/DE/ZentraleRegister/ZFZR/Fachartikel/Regina_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Zitiert als: Fachartikel des KBA zum Thema Registration and Information Agreement (REGINA)

Vergabe von Wunschkennzeichen im Landkreis Würzburg

Eine Liste der im Landkreis möglichen Kombinationen bei der Erkennungsnummer:

Quelle: http://www.landkreis-wuerzburg.de/Auf_einen_Klick/Wunschkennzeichen/

Zitiert als: Vergabemöglichkeiten des Landkreises Würzburg

Die Verwendung von Wechselkennzeichen im Ausland:

Quelle: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/FAQs/Wechselkennzeichen/wechselkennzeichen-faq.html?nn=45794>

Erläuternde Mitteilungen zu den Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge, die aus einem anderen Mitgliedsstaat in einen anderen verbracht werden (2007/C 68/04), vom 24.03.2007.

Quelle: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2007:068:0015:0024:de:PDF>

Empfehlung des ADAC zur Verwendung des „Roten“-Oldtimerkennzeichens im Ausland

Quelle: <http://www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/kauf-zulassung/07er-ausland/>

Der Deutsche Reiseverband – Fakten und Zahlen 2013 zum deutschen Reisemarkt, aus dem Jahr 2013

Quelle: https://www.driv.de/securedl/106/0/0/1545394450/fa00c67daa4704d7b219fda3b993eb74ead2c6ff/fileadmin/user_upload/Fachbereiche/Statistik_und_Marktforschung/Fakten_und_Zahlen/18-07-06_DRV_ZahlenFakten-2017-Sommerausgabe.pdf

Liste der sogenannten „Dreiländerecke“ in Europa

Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Dreil%C3%A4ndereck#Europa>

Zitiert als: Die „Dreiländerecke“ Europas

Wert der exportierten und importierten Kraftfahrzeuge in Deutschland von 2015 und 2016.

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/290114/umfrage/export-und-import-wert-von-kraftfahrzeugen-deutschland/>

Zitiert als: Wert der exportierten und importierten Kraftfahrzeuge in Deutschland Jahr 2016.

VDA – Verband der Automobilindustrie

Quelle: <https://www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/jahreszahlen/automobilproduktion.html>

Zitiert als: Verband der Automobilindustrie zu den Produktionszahlen 2015 und 2016.

EUCARIS – Das European Car and Driving Licence Information System

Quelle: <https://www.eucaris.net/>

Zitiert als: Das European Car and Driving Licence Information System (EUCARIS)

C. Verordnungen, Richtlinien und Übereinkommen:⁵⁹⁴

Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19.10.2012, veröffentlicht BGBl 2012 Teil I Nr. 50, S. 2232-2244.

Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 08.10.2013, BGBl Teil I Nr. 61, S. 3772 – 3781.

Beschluss des Bundesrates vom 05.07.2013, Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, Drucksache 435/13.

Quelle: Dokumentations- und Informationssystem (DIP) des Deutschen Bundestags
<http://dipbt.bundestag.de/extrakt/ba/WP17/534/53438.html>

Vorschlag für eine Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 23.05.2013, BR-Drucksache 435/13.

Quelle: Dokumentations- und Informationssystem (DIP) des Deutschen Bundestages
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2013/0435-13.pdf>

Richtlinie des Rates vom 06. 02.1979 (70/156/EWG) zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

Quelle: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970L0156:20060704:DE:PDF>

⁵⁹⁴ Alle digitalen Quellen wurden zuletzt am 10.04.2019 überprüft.

Verordnung über den internationalen Kraftfahrzeugverkehr, vom 12. November 1934, RGBl I S. 1137.

Zitiert als: *Verordnung* über den internationalen Kraftfahrzeugverkehr (IntKfzV)

Aufgehoben m.W.v. 30.08.2008, Art. 2 der Vierten *Verordnung* zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, BGBl. 2008 I S. 1338 – 1376.

Verordnung des Rates (EG) Nr. 2411/98 vom 03. November 1998 über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaates von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr.

Quelle: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:31998R2411&from=DE>

Wiener Übereinkommen vom 08. November 1968 im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen, Art. 37, in Kraft getreten und ratifiziert am 03. August 1979, BGBl. 1979, Teil II, Seite 932,

wörtlich wiedergegeben in seiner ursprünglichen Fassung, unter:

https://treaties.un.org/doc/Treaties/1977/05/19770524%2000-13%20AM/Ch_XI_B_19.pdf,

die gegenwärtig geltende Fassung, seit 28.09.2008:

<http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19680244/index.html>.

United Nation, *Status* des *Wiener Übereinkommens* vom 08. November 1968 im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen.

Quelle: United Nations Treaty Collection

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&lang=en.

Zitiert als: United Nation Treaty Collection zum *Wiener Übereinkommen*.

Pariser Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr, Internationales Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr, vom 24. 04.1926, BGBl. 1930 *Teil II S. 1234*.

Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für dieses Fahrzeug, ABl. L 263 vom 09.10.2007.

Quelle:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONS-LEG:2007L0046:20110224:DE:PDF>

Verordnung (EU) Nr. 1003/2010 der Kommission vom 08.09.2010 über die Typgenehmigung der Anbringungsstelle und der Anbringung der hinteren amtlichen Kennzeichen an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Durchführung der *Verordnung* (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit, ABl. L 291/22 vom 9.11.2010.

Quelle:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R1003&from=DE>

Verordnung (EU) Nr. 19/2011 derer Kommission, vom 11. Januar 2011, über die Typgenehmigung des gesetzlich vorgeschriebenen Fabrikschildes und der Fahrzeug-Identifizierungsnummer für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zur Durchführung der *Verordnung* (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit, ABl. L 8/1, vom 12.01.2011.

Quelle:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:008:0001:0013:DE:PDF>

Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für dieses Fahrzeug hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit, ABl. L 200/1 vom 31.07.2009.

Quelle:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:200:0001:0024:DE:PDF>

Die KFZ-Kennzeichen nach dem Wiener Übereinkommen als gesammelte Abbildung.

Quelle:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Euro-Kennzeichen>

Zitiert als: Abbildungen der KFZ-Kennzeichen

Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 06.06.2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, ABl. L 141, S. 12 vom 6.06.2009.

Zitiert als: Richtlinie über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen.

Richtlinie 2003/127/EG der Kommission vom 23. Dezember 2003 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, ABl. L 10/29.

Richtlinie 1999/37/EG vom 29.04.1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, ABl. L 138/57.

Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht, vom 17.06.2008, ABl. EU 2008 Nr. 177.

Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht, ABl. EU 2007 Nr. L 199.

Verordnung (EU) Nr. 1259/2010 des Rates vom 20. Dezember 2010 zur Durchführung einer Verstärkten Zusammenarbeit im Bereich des auf die Ehescheidung und Trennung ohne Auflösung des Ehebandes anzuwendenden Rechts, ABl. L 343.

Verordnung (EU) Nr. 650/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 04. Juli 2012 über die Zuständigkeit, das anzuwendende Recht, die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen und die Annahme und Vollstreckung öffentlicher Urkunden in Erbsachen sowie zur Einführung eines Europäischen Nachlasszeugnisses, ABl. L 201.

Vertrag von Amsterdam zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union, der Verträge zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften sowie einiger damit zusammenhängender Rechtsakte - Protokolle - Protokoll zum Vertrag über die Europäische Union und zum Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft - Protokoll zur Einbeziehung des Schengen-Besitzstands in den Rahmen der Europäischen Union, 11997D/PRO/02 Amtsblatt Nr. C 340 vom 10.11.1997.

Gesetz zu dem Schengener Übereinkommen vom 19.06.1990 betreffend den schrittweisen Abbau der Kontrollen an den gemeinsamen Grenzen, BGBl. 1993 II S. 1010, zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes zum Schengener Informationssystem der zweiten Generation (SIS-II-Gesetz), vom 06.06.2009, BGBl. I S. 1226, 2009.

D. Amtliche Bekanntmachungen:

Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich. Zweite Lesung. Nach den Beschlüssen der Redaktionskommission. Auf Amtliche Veranlassung. Berlin 1895.

Zusammenstellung der Aeußerungen der Bundesregierung zu dem Entwurf des Bürgerlichen Gesetzbuches in zweiter Lesung, gefertigt im Reichsjustizamt, Heft V, als Manuskript gedruckt, Berlin 1895.

Verwendung deutscher roter Kennzeichen hier: gegenseitige Anerkennung der Probe- bzw. Überführungskennzeichen zwischen Italien und Deutschland, BMV/StV11/36.34.00-03 vom 22.12.93, VKBl 1994, S. 94-95.

Zitiert als: Gegenseitige Anerkennung der Probe- bzw. Überführungskennzeichen zwischen Italien und Deutschland.

Der Deutsche Bundestag, Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zum Internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen, BT-Drucksache 14/343, vom 1.02.1999.

ANHANG:

Die IPR-Vorschriften der in dieser Arbeit überprüften Staaten sind zu finden unter den folgenden Quellen:

Land	Original Gesetzestext:
Albanien	http://www.pp.gov.al/web/ligji_drejtej_nderkombetare_private_1_571.pdf
Andorra	<i>Rau, Hans</i> : Internationales Privat- und Prozessrecht, <i>RabelsZ</i> 1989, S. 207 ff.
Belgien	http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&table_name=wet&cn=2004071631
Bosnien-Herzegowina	https://advokat-prnjavorac.com/zakoni/zakon_o_rjesavanju_sukoba_zakona_sa_propisima.pdf (Übernahme des IPR Jugoslawiens) <i>Lipowschek, Anton</i> : Das neue jugoslawische Internationale Privat- und Prozessrecht im Bereich des Vermögensrechts, <i>RabelsZ</i> 1985, S. 426 – 485.
Bulgarien	http://sacp.government.bg/normativna-uredba/kodeksi/kodeks_na_mejdunarodnoto_chastno_pravo/
Dänemark	Stellungnahme des dänischen Justizministeriums auf eine entsprechende Anfrage
Estland	http://www.legaltext.ee/text/en/x90041.htm (englische Übersetzung: Private International Law Act) Hierzu auch: Sein, Karin: The Development of Private Internationale Law in Estonia, in Volken, Paus/Bonomi, Andreas: Yearbook of Private International Law, Vol. X, 2008, S. 459-472.
Finnland	Keine Angabe
Frankreich	http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=9688887BC5193A78DD4A421F9FDD6A50.tpdjo12v_2?idSectionTA=LEGISCTA000006136242&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20150202

Griechenland	http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikos/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%91%CE%A3%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A3%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3/tabid/225/language/el-GR/Default.aspx
Irland	<i>Binchy, William</i> : Irish Conflict of Law, S. 391 ff.
Italien	http://www.altalex.com/?idnot=1178
Kosovo	<i>Lipowschek, Anton</i> : Das neue jugoslawische Internationale Privat- und Prozessrecht im Bereich des Vermögensrechts, <i>RabelsZ</i> 1985, S. 426 – 485.
Kroatien	http://www.zakon.hr/z/113/Zakon-o-rje%C5%A1avanju-sukoba-zakona-s-propisima-drugih-zemalja-u-odre%C4%91enim-pitanjima
Lettland	http://www.ur.gov.lv/faili/ENGLISH%20Normativie%20akti/civillikums.doc (Englische Übersetzung des lettischen Zivilgesetzbuches)
Liechtenstein	https://www.gesetze.li/Seite2.jsp?LGBIm=1996194 Abgedruckt in <i>IPrax</i> 1997, 364 – 369.
Litauen	http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Gn86822T3ZYJ:tm.infolex.lt/getfile.aspx%3Fdo-kid%3Dd9ee4535-0e1f-4f99-a3ed-a0f0e832a47c+&cd=6&hl=de&ct=clnk&gl=de Zitiert als: Das Zivilgesetzbuch Litauens (englische Übersetzung)
Luxemburg	http://www.legilux.public.lu/leg/textescoordonnes/codes/code_civil/CodeCivil_PageAccueil.pdf .
Malta	<i>Busutil</i> , Malta, in: <i>Knapp</i> , International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. 1, S. M-58
Mazedonien	www.pravda.gov.mk/download.asp?id=376 Hierzu auch; <i>Deskoski, Toni</i> : The new Macedonian Privat International Law Act of 2007, in <i>Volken, Paus/Bonomi, Andreas</i> : Yearbook of Private International Law, Vol. X, 2008, S. 441-458.
Moldawien	http://www.sluzbenilist.me/PravniAktDetalji.aspx?tag={9C433C64-9FFB-4B65-AE70-88E401CC217F}
Montenegro	http://www.mna.gov.me/ResourceManager/FileDownload.aspx?rid=169116&rType=2&file=International%20%20private%20law%20act.pdf

Niederlande	http://www.wetboek-online.nl/wet/Wet%20conflictenrecht%20goederenrecht.html
Norwegen	<i>Lødrup</i> , Norway, in: <i>Knapp</i> , International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. I, N-83 f.
Österreich	https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002426
Polen	http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20110800432
Portugal	http://www.dgpj.mj.pt/sections/leis-da-justica/livro-iii-leis-civis-e/leis-civis/codigo-civil Justizministerium http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=775&tabela=leis gibt eine laufend aktualisierte Version an
Rumänien	http://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/041301
Russland	http://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/0102 (Auszug)
Schweden	<i>Bogdan</i> Private International Law in Sweden.
Schweiz	http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19870312/index.html
Serbien	www.mpravde.gov.rs/files/Nacrt%2520ZMPP%2520-%2520Ministarstvo.doc+%26amp;cd=6&hl=de&ct=clnk&gl=de
Slowakei	http://www.zakonypreludi.sk/zz/1963-97
Slowenien	http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1258
Spanien	https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1889-4763
Tschechische Republik	http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=91&r=2012
Türkei	www.nvi.gov.tr/Files/File/Mevzuat/Nufus_Mevzuati/Kanun/doc/5718%2520SAYILI%2520%2520M%25C4%25B0LLETLERARASI%2520%25C3%2596ZEL%2520HUKUK%2520VE%2520USUL%2520HUKUKU.doc+%26amp;cd=2&hl=de&ct=clnk&gl=de (Original) http://www.tuerkei-recht.de/downloads/iprg-2007.pdf (dt. Übersetzung)
Ukraine	http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2709-15/page
Ungarn	http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97900013.TVR

Vereinigtes-Königreich	<i>Collins, Lawrence Lord (Ed.): Dicey, Morris and Collins on The Conflict of Laws, 15. Edition, Volume 2, 2012.</i>
Zypern	Das Internationale Privatrecht Zyperns verweist aufgrund des Common Law-Systems und vor dem Hintergrund der Besetzungsgeschichte durch das Vereinigte Königreich auf die Section 29(1)(c) des Courts of Justice Law, der sich zum anwendbaren Recht folgendermaßen äußert: (..) <i>the common law and the doctrines of equity save in so far as other provision has been or shall be made by any law made or becoming applicable under the Constitution</i> (..). Bestätigt wurde dies durch den Fall <i>Patiki v Patiki</i> 20 C.L.R. Pt 1, 45 durch den zyprischen Supreme Court. Hierzu ausführlich: <i>Neocleous/ Aristotelous, Cyprus</i> , in: <i>Rhodes</i> (Ed.), <i>Private Client Tax, Jurisdictional comparisions</i> , 2. Edition, p. 42. Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Vereinigten Königreich hingewiesen.