

STELLUNGNAHME

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU)2021/2118

Gesetzentwurf der Bundesregierung (BT-Drs. 20/8094)

Inhalt

Stellungnahme des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 in deutsches Recht
BT-Drs. 20/8094



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, D-10002 Berlin
Telefon: +49 30 2020-5000 · Telefax: +49 30 2020-6000
Lobbyregister-Nr. R000774

Rue du Champ de Mars 23, B-1050 Brüssel
Telefon: +32 2 28247-30 · Telefax: +49 30 2020-6140
ID-Nummer 6437280268-55
www.gdv.de

Ansprechpartner

Abteilung Haftpflicht-, Kredit-, Cyber-,
Transport-, Luftfahrt-, Unfall-, Rechtsschutz-
versicherung, Assistance, Statistik
Abteilung Kraftfahrtversicherung, Kfz-
Technik, Statistik und Kriminalitätsbekämpfung

E-Mail

S1@gdv.de; kraftfahrt@gdv.de

Zusammenfassung

Wir begrüßen das Ziel, den Status Quo im Hinblick auf die Versicherungspflicht gemäß Pflichtversicherungsgesetz beizubehalten. **Dies sollte in einem wichtigen Punkt noch konsequenter erfolgen:** Bei der Ausnahme von der Versicherungspflicht für Halter **selbstfahrender Arbeitsmaschinen und Stapler mit bis zu 20 km/h bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit**. Ansonsten drohen diesen Fahrzeughaltern – z. B. Landwirten und Privatpersonen – Versicherungslücken, aufgrund derer sie gegen das Pflichtversicherungsgesetz verstoßen und sich strafbar machen würden. Dies liegt daran, dass die Versicherer in der sehr knappen Zeit zwischen Verkündung und Inkrafttreten des Gesetzes am 23.12.2023 bei aller Bereitschaft schlicht nicht imstande wären, die Regelung in Art. 1 § 2 a Abs. 3 des Regierungsentwurfs zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes (nachfolgend: PflVG-E) für vermutlich mehrere hunderttausend Fahrzeughalter umzusetzen. Aus Opferschutzgesichtspunkten ist die Regelung in § 2 a Abs. 3 PflVG-E nicht erforderlich. Der Opferschutz ist schon heute gewährleistet. Wenn die Versicherer § 2 a Abs. 3 PflVG-E (notgedrungen verspätet und mit hohem Kosten- und Arbeitsaufwand) umsetzen müssten, könnte dies außerdem Hunderttausende von Fahrzeughalter finanziell belasten. Unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten ist die geplante Regelung in § 2 a Abs. 3 PflVG-E daher vollkommen unverhältnismäßig.

Außerdem wird, um die vorgesehene Neuregelung der **KfzPflVV** umsetzen zu können, eine praxisgerechte Lösung benötigt. Daher sollten die im Bestand vereinbarten Ausschlüsse zu **genehmigten Rennen** mindestens bis zum 31.12.2024 wirksam bleiben.

1.1 Status Quo bzgl. selbstfahrender Arbeitsmaschinen und Staplern beibehalten

Wir regen dringend an, den Status Quo, also die Ausnahme von der Versicherungspflicht für Halter selbstfahrender Arbeitsmaschinen und Stapler mit bis zu 20 km/h bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit, unverändert beizubehalten. Dies könnte durch eine Streichung von § 2 a Abs. 3 2. HS PflVG-E umgesetzt werden:

„§ 2a Ausnahmen von der Versicherungspflicht für bestimmte Fahrzeuge und deren Gebrauch

(1) § 1 gilt nicht für die Halter folgender Fahrzeuge:

(3) ~~**Für § 1 gilt auch nicht für Halter von Kraftfahrzeugen nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung [= selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler], deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 20 Kilometer pro Stunde nicht übersteigt, gilt § 1 auch dann nicht, wenn die durch den Gebrauch solcher Kraftfahrzeuge verursachten Personenschäden, Sachschäden oder sonstigen Vermögensschäden in Höhe der jeweiligen**~~

~~Mindestversicherungssummen einer Versicherung nach § 1 von einer [Allgemeinen] Haftpflichtversicherung gedeckt sind.~~

Begründung

Die geplante Regelung in § 2 a Abs. 3 2. HS PflVG-E ist zur Umsetzung der EU-Vorgaben nicht erforderlich. Sie ist zudem zum Schutz von Verkehrsopfern nicht erforderlich, würde aber die Versichertengemeinschaft mit zusätzlichen Kosten belasten und für die Versicherer einen so hohen Arbeitsaufwand mit sich bringen, dass er bis zum 23.12.2023 nicht bewältigt werden könnte. Der hohe Aufwand liegt insbesondere darin begründet, dass auch der Bestand der Allgemeinen Haftpflichtversicherungsverträge von der geplanten Änderung betroffen wäre. Der minimale Nutzen – die angestrebte Entlastung der Verkehrsopferhilfe, die im Übrigen von den Versicherern finanziert wird, von potenziellen Schadenzahlungen – steht in keinem angemessenen Verhältnis zu den negativen Folgen, die auf die Fahrzeughalter zukommen könnten und dem sehr hohen Aufwand für die Versicherer:

- Derzeit sind Halter selbstfahrender Arbeitsmaschinen und Stapler mit bis zu 20 km/h bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 6 b) PflVG von der Versicherungspflicht ausgenommen. Art. 5 Abs. 5 der Richtlinie (EU) 2021/2118 lässt dies unserer Auffassung nach weiterhin zu: Danach können die Mitgliedstaaten Fahrzeuge, die nach nationalem Recht nicht zugelassen sind, von der Versicherungspflicht ausnehmen. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler sind nach § 3 Abs. 2 Nr. 1a) Fahrzeug-Zulassungsverordnung nicht zulassungspflichtig, sie sind somit nicht zugelassene Fahrzeuge.
- Der Opferschutz ist im geltenden System gewährleistet. Die allermeisten Fahrzeughalter verfügen über eine Allgemeine Haftpflichtversicherung, in der das Risiko aus dem Gebrauch nicht-versicherungspflichtiger Stapler und selbstfahrender Arbeitsmaschinen im Rahmen der für diesen Vertrag insgesamt vereinbarten Versicherungssummen mitversichert ist.

Uns sind **keine Schadenfälle bekannt**, in denen dieser Versicherungsschutz über die Allgemeine Haftpflichtversicherung **nicht ausgereicht hätte**. Falls Fahrzeughalter ausnahmsweise unversichert oder in nicht ausreichender Höhe versichert sein sollten, tritt die Verkehrsopferhilfe ein. Dies soll zu Recht nach dem PflVG-E so bleiben (und ist auch in Art. 5 Abs. 5 S. 2 der Richtlinie (EU) 2021/2118 vorgegeben). Die Verkehrsopferhilfe wäre – ebenfalls weiterhin – nicht leistungspflichtig, wenn es zu Schäden durch ausschließlich auf nicht-öffentlichem Gelände verwendeten Fahrzeugen kommt, § 2 a Abs. 2 PflVG-E. Dies ist unseres Erachtens nach Art. 5 Abs. 6 Richtlinie (EU) 2021/2118 zulässig und kann auch so bleiben.

- Die mit § 2 a Abs. 3 PflVG-E intendierte Entlastung der Verkehrsofferhilfe ist nicht erforderlich: Die Schadenstatik zeigt, dass die Verkehrsofferhilfe in den vergangenen **fünf Jahren in lediglich acht Fällen** in Anspruch genommen worden ist. Die durchschnittliche Schadenzahlung betrug hierbei rd. 3.900 Euro. Diese Zahlen belegen, dass die bestehenden Betriebshaftpflicht- und Privathaftpflichtversicherungen das ganz überwiegende Schadenaufkommen in auskömmlicher Höhe tragen. Diese Versicherungen decken stets das Risiko aus dem Gebrauch selbstfahrender Arbeitsmaschinen und Stapler mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h sowohl auf öffentlichen als auch auf nicht-öffentlichen Wegen und Plätzen.
- **Der Wortlaut von § 2 a Abs. 3 2. HS PflVG-E lässt befürchten, dass diese schlanke, praktikable und für die Versicherungsnehmer kostengünstige Lösung künftig nicht mehr möglich wäre.** Denn selbst die Allgemeinen Haftpflichtversicherungen, die schon heute Versicherungssummen in Höhe der Mindestversicherungssummen für die Kfz-Haftpflichtversicherung aufweisen, wären wegen der unklaren Formulierung von § 2 a Abs. 3 2. HS PflVG-E der Rechtsunsicherheit ausgesetzt, ob der Versicherungsschutz für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler in der bisherigen Art und Weise auch künftig den gesetzlichen Anforderungen entsprechen würde.

Sollte § 2 a Abs. 3 PflVG-E unverändert beschlossen werden, **drohen vielen Fahrzeughaltern Versicherungslücken und damit eine Strafbarkeit** nach § 30 PflVG-E. Denn die in § 2 a Abs. 3 PflVG-E geplante Regelung, deren Inhalt auch erst nach der Zustimmung des Bundesrats feststeht, könnte weder von den Allgemeinen Haftpflichtversicherern noch den Kfz-Haftpflichtversicherern bis zum Inkrafttreten des Gesetzes am 23.12.2023 umgesetzt werden.

Die derzeitige Ausnahme-Regelung in § 2 Abs. 1 Nr. 6 b) PflVG ist für Halter leicht verständlich, klar und eindeutig und hat sich in der Praxis bewährt. Die allermeisten Halter selbstfahrender Arbeitsmaschinen und Stapler mit bis zu 20 km/h bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit verfügen aktuell über Versicherungsschutz in einer Allgemeinen Haftpflichtversicherung (Betriebs- und Privathaftpflichtversicherung, Bauherren-Haftpflichtversicherung etc.). Da die gesetzliche Haftpflicht wegen Schäden durch den Gebrauch solcher Fahrzeuge inzwischen üblicherweise pauschal, also nicht bezogen auf konkret zu bezeichnende Einzelfahrzeuge, mitversichert werden, kommt es nach derzeitiger Praxis auch nicht zu Deckungslücken durch versehentlich nicht gemeldete Fahrzeuganschaffungen oder -wechsel.

Aufgrund der in der Regel pauschalen Mitversicherung dieser Fahrzeuge wissen die Allgemeinen Haftpflichtversicherer allerdings nicht, welche Versicherungsnehmer überhaupt über selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler verfügen und um wie viele Fahrzeuge es sich jeweils handelt. Potenziell

können sämtliche Versicherungsverträge, also alle Betriebs- und Privathaftpflichtversicherungen, Bauherren-Haftpflichtversicherungen etc., betroffen sein. Insbesondere könnten die **Landwirte** sowie die **Bau- und Logistikbranche**, aber auch die **meisten Produktionsbetriebe** betroffen sein. Hinzu kommen die **Verbraucher**, die Halter von Aufsitzrasenmähern, Schneeräum-Fahrzeugen und anderen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen sind, die schneller als sechs km/h fahren. Es geht hier vermutlich um mehrere hunderttausend Fahrzeuge.

Trotz aller Bereitschaft der Versicherer würde es nicht gelingen, bis Ende dieses Jahres sämtliche Versicherungsnehmer zu kontaktieren, von ihnen umfassende Auskünfte über ihre betreffenden Fahrzeuge zu erhalten, sie zu beraten und sie mit dem Versicherungsschutz zu versorgen, der den Anforderungen gemäß § 2 a Abs. 3 PflVG-E entspräche. Zumal die konkreten Anforderungen an den künftigen Versicherungsschutz erst dann endgültig feststehen, wenn das Gesetz vom Bundestag beschlossen ist und der Bundesrat zugestimmt hat. Anschließend müssten die Versicherer ihren Rückversicherungsschutz abstimmen und ggf. anpassen sowie die bestehenden Versicherungsverträge ändern und neue Angebote konzipieren und kalkulieren.

- Die Umsetzung von § 2 a Abs. 3 PflVG-E würde zu erheblichen Kosten bei den Versicherern führen und damit zu zusätzlichen Belastungen der Versicherungsgemeinschaft, zu denen die lediglich sehr geringfügige Entlastung der Verkehrsoferhilfe durch eine ggf. noch höhere Versicherungsdichte mit Kfz-Haftpflicht- und Allgemeinen Haftpflichtversicherungen in keinem angemessenen Verhältnis steht (siehe obige Ausführung zu Schadenzahlungen der Verkehrsoferhilfe).
- Sollten künftig Halter selbstfahrender Arbeitsmaschinen und Stapler sogar eine Kfz-Haftpflichtversicherung benötigen, weil aufgrund der Rechtsunsicherheiten bzgl. § 2 a Abs. 3 PflVG-E Schutz nicht oder nicht rechtzeitig in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung geboten werden könnte, würde dies den Versicherungsschutz erheblich verteuern können. **Dies dürfte insbesondere bei Verbrauchern und Landwirten sowie kleinen und mittelständischen Betrieben auf massives Unverständnis stoßen.**

Denkbar wäre es, in Anlehnung an die Reform des Pflichtversicherungsgesetzes in 2007 (2. Änderungsgesetz zum PflVG), die unsererseits vorgeschlagene Streichung von § 2 a Abs. 3 2. HS PflVG-E zu befristen, um später erneut überprüfen zu können, ob die Belastung der Verkehrsoferhilfe – wie bislang – zumutbar bleibt. Bereits in der Reform des PflVG zur Umsetzung der 5. KH-Richtlinie in 2007 (BGBl. 2007, I, Nr. 63) war zunächst eine Pflichtversicherung mit der Option zur Absicherung durch eine Allgemeine Haftpflichtversicherung vorgesehen und anschließend im parlamentarischen Verfahren verworfen worden. Auch damals

wurde zur Begründung auf die Vorzugswürdigkeit der praktikablen Absicherung in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung und die ausreichende Sicherstellung des Opferschutzes durch die Verkehrsofferhilfe abgestellt. Damals wurde zur Überprüfung eine 5-jährige Frist vorgesehen, an deren Ende die Verkehrsofferhilfe dem BMJ bestätigte, dass das Schadenaufkommen „zu vernachlässigen“ sei, und sich dafür aussprach, die bis heute geltende Regelung in § 2 Abs. 1 Nr. 6 PflVG zu entfristen.

1.2 Hilfsweise: Klarstellende Ergänzung von § 2 a Abs. 3 PflVG-E und ausreichende Umsetzungsfrist für Fahrzeughalter und Versicherer

Sollte § 2 a Abs. 3 2. Halbsatz PflVG-E nicht gestrichen werden, wäre es zumindest erforderlich, § 2 a Abs. 3 PflVG-E wie folgt klarstellend zu ergänzen (fette Schrift) und eine Umsetzungsfrist für die Versicherer von mindestens einem Jahr vorzusehen:

*„(3) Für Halter von Kraftfahrzeugen nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 20 Kilometer pro Stunde nicht übersteigt, gilt § 1 auch dann nicht, wenn die durch den Gebrauch solcher Kraftfahrzeuge verursachten Personenschäden, Sachschäden oder sonstigen Vermögensschäden in Höhe der jeweiligen Mindestversicherungssummen einer Versicherung nach § 1 von einer Allgemeinen Haftpflichtversicherung gedeckt sind. **Ausreichend ist, dass die vertraglichen Versicherungssummen der Allgemeinen Haftpflichtversicherung oder die gesondert ausgewiesenen Versicherungssummen für Schäden durch den Gebrauch solcher Fahrzeuge diesen Mindestversicherungssummen entsprechen. Die Leistungen des Versicherungsunternehmens für alle innerhalb eines Versicherungsjahres verursachten Schäden können auf den doppelten Betrag der Mindestversicherungssummen begrenzt werden.**“*

Begründung

- Um die in § 2 a Abs. 3 PflVG-E angedachte Vorgabe für die Allgemeine Haftpflichtversicherung umsetzen zu können, benötigen sämtliche Bestands- und Neukunden sowie deren Versicherer Rechtssicherheit und -klarheit. Es muss – gerade angesichts der oben dargestellten Herausforderungen für die Allgemeinen Haftpflichtversicherer, möglichst zeitnah Versicherungsschutz für ihre Kunden zur Verfügung zu stellen – klar sein, dass das übliche Konzept der Allgemeinen Haftpflichtversicherung auch die künftigen gesetzlichen Anforderungen erfüllt.

Anders als in der Kfz-Haftpflichtversicherung sind in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung nicht einzelne Fahrzeuge, sondern **die Gesamtheit eines Risikos** (z. B. ein landwirtschaftlicher Betrieb mit all seinen betriebsüblichen Tätigkeiten) versichert. Auf diese Weise wird in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung im Rahmen der vereinbarten Versicherungssummen

Versicherungsschutz gewährt, ohne dass auf einzelne versicherte Gegenstände Bezug genommen werden muss.

Die für den Gebrauch der o. g. Kraftfahrzeuge künftig erforderlichen Mindestversicherungssummen können mithin entweder im Rahmen der Versicherungssummen des Gesamtvertrages – sofern dieser die erforderlichen Versicherungssummen der Höhe nach bereits aufweist – zur Verfügung gestellt werden; oder es können für das Risiko des Gebrauchs der o. g. Kraftfahrzeuge gesondert die Mindestversicherungssummen als Bestandteil des Gesamtvertrages vereinbart werden, wenn dessen bisherige Versicherungssummen niedriger sind.

Es muss rechtssicher und klar sein, dass nach § 2 a Abs. 3 PflVG-E Versicherungsschutz innerhalb einer üblichen Allgemeinen Haftpflichtversicherung möglich ist, die auch aufsichtsrechtlich als Allgemeine Haftpflichtversicherung im Sinne von Anlage 1 zum VAG Nr. 13 und nicht als Kraftfahrthaftpflichtversicherung nach Nr. 10a) gesehen wird; das sollte sich zumindest in der Gesetzesbegründung wiederfinden.

Dies hätte zur Folge, dass Allgemeine Haftpflichtversicherungen, die schon heute Versicherungssummen mindestens in Höhe der Mindestversicherungssummen für die Kfz-Haftpflicht aufweisen, die geplanten gesetzlichen Vorgaben bereits erfüllen und nicht mehr angepasst werden müssten. Dies würde den Aufwand und die Kosten für die Versichertengemeinschaft deutlich verringern. Versicherungsverträge von Fahrzeughaltern mit niedrigeren Versicherungssummen wären aber (wie oben beschrieben) anzupassen.

- Falls nicht entsprechend klargestellt würde, dass eine wie oben beschriebene Deckung über die Allgemeine Haftpflichtversicherung ausreicht, käme nur eine Versicherung jeder einzelnen selbstfahrenden Arbeitsmaschine und jedes Staplers über die Kfz-Haftpflichtversicherung infrage. Das beträfe vermutlich mehrere hunderttausend Fahrzeuge und ihre Halter. Auch die Kfz-Haftpflichtversicherer können in der sehr knappen Zeit nicht alle betroffenen Fahrzeughalter rechtzeitig versichern. Die Kfz-Haftpflichtversicherer müssten Prozesse entwickeln bzw. nutzen, um die Fahrzeuge jeweils einzeln zu erfassen. Dies würde voraussichtlich über einen längeren Zeitraum bei vielen Versicherern nur händisch möglich sein. Auch dieser hohe Aufwand stünde in keinem Verhältnis zur nur geringfügigen Entlastung der – von den Kfz-Haftpflichtversicherern finanzierten – Verkehrsofferhilfe.
- Gemäß Art. 9 Abs. 2 Reg-E sollen die Regelungen des Pflichtversicherungsgesetzes und des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes ab dem 23.12.2023 gelten. Vor dem Hintergrund, dass die Umsetzung der nationalen Vorgaben starke Auswirkungen auf den Versicherungsbestand, auf die

Prozesse und Produktentwicklung der Versicherer haben, benötigen die Versicherer einen Implementierungszeitraum von mindestens einem Jahr.

2.1 Wirksamkeit des Ausschlusses genehmigter Fahrveranstaltungen in den Versicherungsbedingungen aus Altverträgen bis mindestens zum 31.12.2024

Die im Gesetzesentwurf vorgesehenen Neuregelungen zur Motorsporthaftpflichtversicherung bzw. im Entwurf der KfzPflVV erfordern von den Kfz-Haftpflichtversicherern Änderungen in ihren Versicherungsbedingungen. Wie in der Gesetzesbegründung zum KfzPflVV-E erläutert, ermöglicht es die geltende KfzPflVV den Kfz-Haftpflichtversicherern, die Haftung für genehmigte Fahrveranstaltungen ohne Voraussetzungen auszuschließen.

Für die Kfz-Haftpflichtversicherer besteht das Problem, dass ab Inkrafttreten der gesetzlichen Neuregelung die bestehenden Regelungen zum Ausschluss für genehmigte Fahrveranstaltungen in den Versicherungsbedingungen der Altverträge gegen die Regelungen zu genehmigten Fahrveranstaltungen in § 4 Nr. 4 KfzPflVV-E verstoßen würden.

§ 5 Nr. 2 KfzPflVV-E sieht zwar die Möglichkeit vor, eine „neue“ Obliegenheit für genehmigte Fahrveranstaltungen zu vereinbaren. Die Kfz-Haftpflichtversicherer haben aber keine Möglichkeit, diese Option in ihren Bestandsverträgen rechtzeitig umzusetzen. Für die Kfz-Versicherer treten die geplanten Änderungen zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt mitten im Jahreswechselgeschäft in Kraft. Es besteht somit noch nicht einmal mehr die Möglichkeit, diese Obliegenheit in Kfz-Haftpflichtversicherungsverträgen zu vereinbaren, wenn sie vor dem 23.12.2023 abgeschlossen werden. Wenn das Gesetz im Dezember wirksam wird, kommt eine Umsetzung für die Verträge zur Hauptfälligkeit zum 01.01.2024 nicht mehr in Betracht. Für diese Verträge sind die Vorbereitungen längst abgeschlossen. Sie können aufgrund des hohen technischen Aufwandes auch nicht mehr nachgeholt werden.

Eine quasi vorbereitende Vereinbarung zum Jahreswechsel ist nicht möglich. Die neue Obliegenheit kann erst vereinbart werden, wenn die Neuregelung in § 5 Nr. 2 KfzPflVV-E in Kraft getreten ist. Ansonsten würden die Kfz-Haftpflichtversicherer gegen die noch geltende KfzPflVV verstoßen, die eine Obliegenheit zur Teilnahme an behördlich genehmigten Fahrveranstaltungen nur unter bestimmten Voraussetzungen nicht vorsieht. Diese sind, im Einklang mit § 4 Nr. 4 KfzPflVV aktuell ausgeschlossen, ohne dass dafür weitere Voraussetzungen erfüllt werden müssen.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass sich Kfz-Haftpflichtversicherungsverträge nach § 5 Abs. 5 PflVG bzw. § 5a Abs. 1, Satz 2 PflVG-E jährlich verlängern. Vor diesem Hintergrund ist auch die in § 32 Abs. 4 PflVG-E vorgesehene

Ersetzung des Ausschlusses durch die Neuregelung des Ausschlusses in § 4 Nr. 4 KfzPflVV-E bis zum 31.12.2024 nicht praktikabel bzw. ausreichend. Die Ersetzung wird an Voraussetzungen geknüpft, die auch § 4 Nr. 4 KfzPflVV-E vorsieht, die aber zumindest in der Umsetzungsphase bis mindestens zum 31.12.2024 in der Praxis problematisch sind:

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

Ein Kfz-Haftpflichtversicherer hat nicht die Möglichkeit zu prüfen, an welchen Rennveranstaltungen die bei ihm versicherten Fahrzeug teilnehmen und welcher Versicherungsschutz für diese Rennveranstaltungen besteht. Ob die bislang existierenden Veranstalterhaftpflichtversicherungen bereits den Anforderungen des § 5 d PflVG-E entsprechen, ist dem Kfz-Haftpflichtversicherer ebenfalls nicht bekannt. Ein Direktanspruch, wie ihn die neue Motorsporthaftpflichtversicherung vorsieht, ist in der Veranstalterhaftpflicht bislang nicht vorgesehen. Die in der Verwaltungsvorschrift zu § 29 StVO vorgegebenen Versicherungssummen erreichen jedenfalls nicht das Niveau der Mindestversicherungssummen nach dem Pflichtversicherungsgesetz.

Für eine in der Anwendung für die Mehrheit der Versicherungsnehmer unbedeutende Regelung müssten zudem die Altverträge nach dem in § 32 Abs. 4 PflVG-E vorgeschriebenen Verfahren (Anschreiben etc.) umgestellt werden. Im Jahr 2021 betrug die Anzahl der versicherten Risiken ca. 69 Millionen. Dieses Verfahren wirft nicht nur praktische Probleme auf, sondern hätte auch große administrative und finanzielle Auswirkungen für die Kfz-Haftpflichtversicherer und damit letztendlich für deren Kunden.

In Deutschland sind im Rahmen der bisherigen Regelung keine Versicherungslücken mit Motorsportveranstaltungen bekannt. Die angedachte Neuregelung ohne eine praxisgerechte Übergangsregelung hätte dagegen zur Folge, dass die Haftung für „genehmigte Rennen“ nicht mehr ohne weitere Voraussetzungen ausgeschlossen ist. Die Kfz-Versicherer werden es nicht schaffen, die neue Obliegenheit rechtzeitig in ihren AKB vereinbaren. Dies hätte zur Folge, dass die „normale Kfz-Haftpflichtversicherung“ für dieses Risiko eintreten müsste, wenn die vorgeschriebene Motorsporthaftpflicht nicht vereinbart wurde. Zudem gäbe es keine Sanktionsmöglichkeiten gegenüber Kunden, die die vorgeschriebene Motorsporthaftpflichtversicherung nicht abschließen. Der Aufwand ginge ausschließlich zu Lasten der redlichen Kunden.

Unter Abwägung aller Umstände halten wir es daher nach wie vor für sachgerecht,

in die Übergangsregelung aufzunehmen, dass **Vertragsbestimmungen zum Ausschluss genehmigter Fahrveranstaltungen, die vor Inkrafttreten der gesetzlichen Neuregelung in Altverträgen vereinbart wurden, mindestens bis zum 31.12.2024 wirksam bleiben**, ohne dass weitere Voraussetzungen erfüllt werden müssen.

2.2 Hilfsweise: Übergangsregelung zu neuer Obliegenheit

Sollte der voraussetzungslose Ausschluss bei genehmigten Fahrveranstaltungen in den Bestandsverträgen dennoch nicht bis mindestens zum 31.12.2024 wirksam bleiben, wird jedenfalls eine dem Ausschluss entsprechende Übergangsregelung zu der neuen Rennobliegenheit benötigt. Der Gesetzgeber hat zu der Frage des Ausschlusses bei genehmigten Fahrveranstaltungen in die Übergangsregelung aufgenommen, dass die Haftung für Ersatz aus dem Gebrauch des Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen unter weiteren Voraussetzungen (s. o. abgegrenztes Gebiet, Motorsporthaftpflicht vorhanden) ausgeschlossen ist, wenn wirksam ein Ausschluss nach § 4 Nr. 1 KfzPflVV im Bestand vereinbart wurde. Werden die Voraussetzungen der Übergangsregelung nicht erfüllt, läuft der Ausschluss ins Leere. Die neue Obliegenheit nach § 5 Nr. 2 KfzPflVV-E ist in der Übergangszeit ebenfalls noch nicht im Bestand vereinbart. Es bestehen die oben geschilderten zeitlichen Umsetzungshürden. Vor diesem Hintergrund wird hier ebenfalls eine entsprechende gesetzliche Übergangsregelung benötigt, damit ein Kfz-Haftpflichtversicherer dann zumindest die Möglichkeit eines Regresses wegen einer Obliegenheitsverletzung hat. Ansonsten wäre der Gebrauch des Fahrzeugs nach § 6 Abs. 3 PflVG-E auch nicht verboten.

Hinsichtlich der illegalen Rennen wird davon ausgegangen, dass eine Klarstellung erfolgt – wie in der Gegenäußerung der Bundesregierung angekündigt.

Berlin, den 27.11.2023