

07.07.23

Stellungnahme des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 1035. Sitzung am 7. Juli 2023 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 2a Absatz 3 PflVG)

In Artikel 1 Nummer 4 ist in § 2a Absatz 3 das Wort „Kraftfahrzeugen“ durch die Wörter „selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern“ zu ersetzen sowie nach den Wörtern „von einer“ das Wort „allgemeinen“ einzufügen.

Begründung:

Die Änderungen dienen der Präzisierung und Verbesserung der Lesbarkeit. An anderen Stellen des Gesetzes wird der Begriff Haftpflichtversicherung für die Kfz-Haftpflichtversicherung verwendet. In Abgrenzung dazu sollte der Begriff „allgemeine Haftpflichtversicherung“ genutzt werden, wovon unter anderem die private Haftpflicht- wie auch die Betriebshaftpflichtversicherung umfasst sind.

2. Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb

(§ 12 Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 Buchstabe c PflVG)

In Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb ist in § 12 Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 Buchstabe c zu streichen.

Begründung:

§ 12 Absatz 1 Satz 5 ordnet bereits an, dass die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds bei Ansprüchen des Bundes, der Länder, der Gemeinden und der Gemeindeverbände als Straßenbaulasträger entfällt. Die Erwähnung der Einrichtungen des Straßenverkehrs bei den speziellen Ausnahmen in § 12 Absatz 2 Satz 3 erscheint daher nicht erforderlich.

3. Zu Artikel 1 Nummer 27 (§ 25 Absatz 2 Satz 1 und Satz 1a – neu – PflVG)

In Artikel 1 Nummer 27 ist § 25 Absatz 2 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind die Wörter „im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen“ zu streichen.
- b) Nach Satz 1 ist folgender Satz einzufügen:

„Soweit die Satzung oder ihre Änderung die Aufgaben der Verkehrsofferhilfe als Insolvenzfonds betreffen, erfolgt die Genehmigung durch das Bundesministerium der Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen.“

Begründung:

Die Rechtsaufsicht über den Verkehrsofferhilfe e. V. wird gemäß § 25 Absatz 1 durch das Bundesministerium der Justiz ausgeübt. Die Aufgaben des Bundesministeriums der Finanzen sind lediglich berührt, soweit der Verkehrsofferhilfe e. V. Aufgaben des Insolvenzfonds wahrnimmt. Deshalb erscheint es nicht erforderlich, bei jeder Satzungsänderung das Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen herzustellen.

4. Zu Artikel 1 Nummer 27 (§ 27 Absatz 2 Satz 3 PflVG)

In Artikel 1 Nummer 27 ist in § 27 Absatz 2 Satz 3 das Wort „Verwaltungskosten“ durch das Wort „Kosten“ zu ersetzen.

Begründung:

Die bisherige Finanzierung von Schadenfällen durch den Verkehrsofferhilfe e. V. (inklusive der Insolvenzfälle) erfolgt durch die Erhebung von Schadenumlagen bei allen am deutschen Markt tätigen Kfz-Haftpflichtversicherern. § 27 Absatz 2 unterscheidet zwischen Umlagen, die zur Finanzierung des Insolvenzfonds erhoben werden, und Umlagen, die in den übrigen vom Verkehrsofferhilfe e. V. zu leistenden Fällen erhoben werden müssen. Dabei ist es auch für andere als nur Verwaltungskosten notwendig, diese nach einem sachgerechten und nachvollziehbaren Schlüssel aufteilen zu können, wenn sie für die Erfüllung mehrerer Aufgaben anfallen (zum Beispiel die

Kosten der Schadensregelung). Ohne eine entsprechende Verrechnungsmöglichkeit auch für diese weiteren Kosten für die Versicherer würden unnötige administrative Mehrkosten entstehen.

5. Zu Artikel 1 Nummer 29 (§ 30 PflVG) und
Nummer 31 (§ 32 Absatz 1 PflVG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob die Anwendung der Strafvorschriften des § 30 im Falle des unzulässigen Gebrauchs von Kraftfahrzeugen nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 20 Kilometer pro Stunde nicht übersteigt, bereits ab dem 23. Dezember 2023 erforderlich und angemessen ist.

Begründung:

Nach der bisherigen Rechtslage sind gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe b selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler bis 20 Kilometer pro Stunde von der Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht befreit. Künftig soll das nur noch gelten, wenn die notwendige Deckung über eine allgemeine Haftpflichtversicherung (in aller Regel eine Betriebs- oder Privathaftpflichtversicherung) sichergestellt ist. Mangels einer solchen soll die Versicherungspflicht des § 1 greifen und damit auch die Strafbarkeit bei Zuwiderhandeln (§ 30 Absätze 1 und 2). Der Eintritt der Strafbarkeit bereits ab dem 23. Dezember 2023 – wie die Anwendungsbestimmung in § 32 Absatz 1 es vorsieht – erscheint für eine erstmalige Versicherung dieser Arbeitsgeräte beziehungsweise eine Überprüfung des Versicherungsschutzes zu knapp bemessen. Zudem müssen die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen mit ausreichend Vorlauf über die drohende Strafbarkeit des bisher straflosen Verhaltens informiert werden. Daher sollte eine längere Übergangsfrist für die Geltung des § 30 für den unzulässigen Gebrauch von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern bis 20 km/h vorgesehen werden und eine Zuwiderhandlung bis dahin lediglich als Ordnungswidrigkeit verfolgt und geahndet werden können; angemessen erscheint eine Verlängerung bis zum 31. Dezember 2024.

6. Zu Artikel 1 Nummer 31 (§ 32 Absatz 4 PflVG)

In Artikel 1 Nummer 31 ist § 32 Absatz 4 wie folgt zu fassen:

„(4) Für Versicherungsverträge, die am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 9 Absatz 1 dieses Gesetzes, frühestens 23. Dezember 2023] bestehen und in denen wirksam ein Haftungsausschluss gemäß § 4 Nummer 4 der Rechtsverordnung nach § 4 Absatz 1 in der bis einschließlich ... [einsetzen:

Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 9 Absatz 2 dieses Gesetzes] geltenden Fassung vereinbart ist, ist die Haftung für Ersatzansprüche aus dem Gebrauch des Fahrzeugs bei einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen, ausgeschlossen.“

Begründung:

Im Jahr 2021 gab es in Deutschland circa 69 Millionen Haftpflichtpolizen. Die vorgesehene Übergangsregelung würde die Versicherer zwingen, sämtliche Verträge umzustellen. Dabei beteiligt sich nur ein kleiner Bruchteil der Versicherungsnehmer an Motorsportveranstaltungen. Der hohe administrative und finanzielle Aufwand durch die Umstellung der Verträge würde hingegen alle treffen. Deshalb erscheint es vorzugswürdig, die geltenden Verträge bis zu ihrer Umstellung durch Wechsel der Versicherung oder durch Fahrzeugwechsel weiterlaufen zu lassen. Eine Umstellung der Verträge ist auch nicht nach der Richtlinie (EU) 2021/2118 erforderlich. Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b der Richtlinie lässt Ausnahmen von der Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht für Fahrzeuge zu, wenn der Motorsportveranstalter eine alternative Versicherung oder Garantie abgeschlossen hat. Dass ein solcher Versicherungsschutz notwendig ist, regelt bereits § 5d PflVG, flankiert von § 6 Absatz 3 PflVG. Ein subsidiäres Eingreifen der bestehenden Kfz-Haftpflichtversicherung ist insoweit nicht erforderlich und ginge über die europarechtlichen Anforderungen hinaus. Ergänzend ist anzumerken, dass auch im Rahmen der bisherigen Regelungen in Deutschland keine Versicherungslücken im Zusammenhang mit Motorsportveranstaltungen bekannt wurden.

7. Zu Artikel 5 Nummer 4 (§ 5 Absatz 1 Nummer 1a – neu – KfzPflVV)

In Artikel 5 ist Nummer 4 wie folgt zu fassen:

„4. § 5 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. das Fahrzeug nicht zu verbotenen Kraftfahrzeugrennen nach § 315d des Strafgesetzbuches zu gebrauchen;“.

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. das Fahrzeug < ...weiter wie bisheriger Text der Regierungsvorlage... >.“ ‘

Begründung:

Illegale Straßenrennen sollen weiterhin als Obliegenheitsverletzung geahndet werden können. Durch die Formulierung „einschließlich Rennen“ gemäß dem

neu zu fassenden § 5 Absatz 1 Nummer 2 KfzPflVV würde ein Bezug auf Motorsportveranstaltungen oder Motorsportaktivitäten hergestellt, der zu vermeidbaren Auslegungsschwierigkeiten führen kann. Bei einem illegalen Straßenrennen handelt es sich aber nicht um eine sportliche Betätigung, deshalb sollten illegale Straßenrennen neben Motorsportbetätigungen gesondert aufgeführt beziehungsweise geregelt werden.