GDV Gesamtverband der Versicherer

STELLUNGNAHME

Stellungnahme

des Gesamtverbandes der
Deutschen Versicherungswirtschaft
ID-Nummer 6437280268-55

zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur verbesserten Abwicklung von Schäden an Leasingfahrzeugen und von Großschadensereignissen im Straßenverkehr

GDV

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

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

E-Mail
kraftfahrt@gdv.de; S1@gdv.de

Inhalt

Zusammenfassung....3

Überlegungen im Einzelnen 4

1. Artikel 1 und 3 – Änderungen des Straßenverkehrs- und Haftpflichtgesetzes 4
2. Artikel 2 – Änderungen des Luftverkehrsgesetzes 4
   - 2.1 Nr. 3 bis 5 - §§ 45 bis 47 LuftVG-E 4
   - 2.2 Nr. 6 – § 49b Abs. 2 LuftVG-E 4
3. Artikel 4 – Änderung des Versicherungsvertragsgesetzes 5
4. Artikel 6 – Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes 7
   - 4.1 Nr. 1 – § 2a Abs. 2 Nr. 2 PflVG-E 7
   - 4.2 Nr. 2 – § 5d Absätze 6 und 7 PflVG n.F 7

Zusammenfassung

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) begrüßt

- die beabsichtige Ergänzung zur verbesserten Abwicklung von Schäden an Leasingfahrzeugen. Der Gesetzentwurf schafft nicht nur für die Versicherer, sondern vor allem für die Halter und Fahrer von geleasten und sicherheitsübereigneten Fahrzeugen, Klarheit und Rechtssicherheit.
- die Angleichung der Haftungshöchstbeträge im Luftverkehrsgesetz an die angepassten Beträge des Montrealer Übereinkommens.
- den vorgesehenen Direktanspruch für Opfer von Schäden, in denen durch den Gebrauch eines Fahrzeugs ein Schaden vorsätzlich und widerrechtlich herbeigeführt wurde. Künftig soll der Kfz-Haftpflichtversicherer als Ansprechpartner für das Opfer feststehen - unabhängig davon, wie der Täter das Fahrzeug “erlangt” hat.
- die klarstellende Ergänzung zu selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern in § 2 a Abs. 2 Nr. 3 PflVG-E.
- die Erhöhung der Regressbeträge im Fall von Obliegenheitsverletzungen in der Kfz-Haftpflichtversicherung. Die Regressbeträge wurden seit Einführung der KfzPflVV im Jahr 1994 nicht angepasst. Vor dem Hintergrund der seitdem eingetretenen Geldentwertung ist eine Verdoppelung angemessen.

Zu folgenden Punkten regt die Versicherungswirtschaft Änderungen an, insbesondere, um die Umsetzung und Anwendung der vorgesehenen Regelungen in der Praxis zu ermöglichen und zu erleichtern:

- Zur neuen Verordnungsermächtigung in § 49b Abs. 2 LuftVG-E regen wir an, künftige Anpassungen mit ausreichendem Vorlauf und nach Anhörung der Verbände vorzunehmen. Über die Verweisung in § 103 LuftVZO ändern sich damit zugleich Mindestversicherungssummen in der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung.
- Die in § 117 Abs. 3 VVG-E vorgesehenen Ergänzungen sollten in einem eigenen Paragrafen, z.B. § 117 a VVG, verortet werden, um negative Auswirkungen auf andere Pflicht-Haftpflichtversicherungen zu vermeiden.
- Zur leichteren Verständlichkeit schlagen wir vor, den letzten Halbsatz von § 2a Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 PflVG (aktuelle Fassung) sowie von § 2a Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 PflVG-E ausdrücklich auf § 3 Abs. 4 FZV zu beziehen.
- Bei einer Verdoppelung der Mindest-Versicherungssummen für den Motorsport benötigen auch die Motorsport-Haftpflichtversicherer ein Sonderkündigungsrecht nach § 5 Abs. 7 PflVG-E.

Überlegungen im Einzelnen

1. Artikel 1 und 3 – Änderungen des Straßenverkehrs- und Haftpflichtgesetzes

Die beabsichtige Ergänzung des Straßenverkehrs- und Haftpflichtgesetzes zur verbesserten Abwicklung von Schäden an Fahrzeugen, deren Eigentümer nicht zugleich auch ihr Halter bzw. Betriebsunternehmer ist, ist positiv. Der Gesetzentwurf schafft nicht nur für die Versicherer, sondern vor allem für die Halter/Betriebsunternehmer und Fahrer von geleasten und sicherheitsübereigneten Fahrzeugen, Klarheit und Rechtssicherheit.

Wir regen an, die Begründung zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 17 Abs. 2 StVG) um folgenden Aspekt zu ergänzen: Auch wenn der Unfallgegner keiner Gefährdungshaftung unterliegt, sondern allein nach allgemeinem Deliktsrecht haftet, wirkt sich die mit § 17 Abs. 2 S. 2 StVG-E sowie § 13 Abs. 2 HaftpflG-E getroffene Wertung im Rahmen von § 254 BGB aus. Damit hat sich der Eigentümer die allgemeine Betriebsgefahr seines Fahrzeugs anspruchsmindernd anrechnen zu lassen.

Diese Ergänzung würde nach unserer Einschätzung die komplexe Materie noch verständlicher erläutern.

2. Artikel 2 – Änderungen des Luftverkehrsgesetzes

2.1 Nr. 3 bis 5 - §§ 45 bis 47 LuftVG-E

Die Angleichung der Haftungshöchstbeträge für Personen-, Verspätungs- und Gepäckschäden an die seit dem 28. Dezember 2024 geltenden Beträge des Montrealer Übereinkommens wird begrüßt. Sie stellt den Gleichlauf zwischen nationalem und internationalem Luftverkehrshaftungsrecht wieder her.

2.2 Nr. 6 – § 49b Abs. 2 LuftVG-E

Die vorgesehene Verordnungsermächtigung ist nachvollziehbar, da sie künftige Anpassungen an das Montrealer Übereinkommen beschleunigt. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass § 103 Abs. 2 Satz 3 LuftVZO für die Mindestversicherungssummen bei Verspätungs- und Gepäckschäden auf § 46 Abs. 2 und § 47 Abs. 4 LuftVG verweist. Eine Änderung dieser Beträge durch Verordnung würde daher unmittelbar auch die Pflichtversicherung erfassen, ohne dass ein Gesetzgebungsverfahren mit Beteiligung der Verbände vorausgeht.

Die Versicherer benötigen ausreichend Zeit, um Bedingungen, Deckungssummen und gegebenenfalls ihre Rückversicherung anzupassen. Ein Recht zur Prämienanpassung bei gesetzlich erhöhten Mindestversicherungssummen, wie es § 5d Abs. 7 PflVG-E für den Motorsport vorsieht, enthält der Entwurf für die Luftfahrt nicht.

Wir regen daher an, § 49b Abs. 2 LuftVG-E um folgende Sätze zu ergänzen:

„Vor Erlass der Rechtsverordnung sind die beteiligten Verbände anzuhören. Die Rechtsverordnung ist mindestens drei Monate vor ihrem Inkrafttreten zu verkünden."

Eine solche Vorlaufzeit lässt sich mit dem Verfahren nach Artikel 24 des Montrealer Übereinkommens ohne Weiteres vereinbaren. Zwischen der Notifikation der Anpassung durch die ICAO und ihrem Wirksamwerden liegen dort mindestens sechs Monate.

3. Artikel 4 – Änderung des Versicherungsvertragsgesetzes

Wir regen an, die vorgesehene Neuregelung nicht in § 117 Abs. 3 VVG, sondern in einer eigenständigen Vorschrift außerhalb des § 117 VVG (z. B. § 117 a VVG) oder zumindest in einem gesonderten neuen Absatz des § 117 VVG zu verankern. Dies würde die bestehende Systematik des § 117 VVG wahren. Hierdurch würden ungewollte Auslegungen und negative Auswirkungen auf alle anderen Pflicht-Haftpflichtversicherungen und Deckungsvorsorgepflichten vermieden, die neben der Kfz-Haftpflichtversicherung auch unter §§ 113 ff. VVG fallen.

Zwar soll die Ergänzung in § 117 Abs. 3 VVG-E ausschließlich die Kfz-Haftpflichtversicherung betreffen. Ihre Aufnahme in § 117 Abs. 3 VVG könnte jedoch – ungewollte – Auswirkungen auf das Verständnis des allgemeinen Regelungsgehalts des § 117 VVG haben. Die Vorschrift gilt für sämtliche Pflicht-Haftpflichtversicherungen und kann darüber hinaus auch bei Risiken relevant werden, für die eine gesetzliche Deckungsvorsorgepflicht besteht (siehe z.B. § 94 Abs. 2 AMG).

Nach § 117 Abs. 3 VVG-E soll der Versicherer bei Direktansprüchen gemäß § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG gegenüber dem geschädigten Dritten auch dann zur Leistung verpflichtet sein, wenn der Versicherungsnehmer den Schaden vorsätzlich und widerrechtlich herbeigeführt hat. Nach bisheriger und aktueller Rechtslage ist der Versicherer hier – wie auch bei sonstigen Risikoausschlüssen – auch gegenüber dem geschädigten Dritten leistungsfrei.

Dennoch sprechen systematische Gründe gegen eine Verortung der Neuregelung in § 117 Abs. 3 VVG. Denn § 117 Abs. 3 S. 1 VVG nimmt ausdrücklich auf § 117 Absatz 1 und 2 VVG Bezug und regelt für die dort beschriebenen Fälle die Leistungspflicht des Versicherers gegenüber dem geschädigten Dritten. Die Anwendbarkeit von § 117 Abs. 3 VVG setzt ausdrücklich einen der Fälle des § 117 Abs. 1 oder 2 VVG voraus. Kein solcher Fall ist die Leistungsfreiheit des Versicherers aufgrund des Ausschlusses der vorsätzlichen und widerrechtlichen Schadenherbeiführung. Denn § 117 Abs. 1 VVG setzt voraus, dass der Versicherer gegenüber dem Versicherungsnehmer ganz oder teilweise von seiner Leistungspflicht frei geworden ist. Davon zu unterscheiden ist die Leistungsfreiheit wegen eines Risikoausschlusses: Hier besteht von vorneherein kein Versicherungsschutz für entsprechende Schäden.

Diese Unterscheidung wird auch in der Kommentarliteratur hervorgehoben. So führt Schneider aus:

> *„Dagegen wird auch nach § 117 Abs. 1 keine Leistungspflicht des Versicherers begründet, wenn für das Schadensereignis überhaupt kein Versicherungsschutz besteht, dieses nämlich nicht unter das versicherte Risiko fällt oder diesbzgl. ein vertraglich vereinbarter wirksamer Risikoausschluss eingreift. Denn § 117 Abs. 1 will den Versicherungsschutz nicht erweitern, sondern lediglich zugunsten des Dritten erhalten.“ (Münchener Kommentar zum VGG, 3. Auflage 2024, § 117 VVG Rn. 10.)*
>
> *„Hat der Versicherungsnehmer den Schaden vorsätzlich bzw. in einer den Ausschlusstatbestand verwirklichenden Weise herbeigeführt, so besteht kein Versicherungsschutz und dementsprechend auch keine mittelbare Haftung des Versicherers aus § 117 Abs. 1, 2.“ (aaO Rn. 32).*

§ 117 Abs. 3 VVG dient somit nur der näheren Ausgestaltung und Begrenzung einer bereits nach den Absätzen 1 oder 2 bestehenden Leistungspflicht. Besteht wegen eines Risikoausschluss jedoch keine Leistungspflicht des Versicherers nach § 117 Abs. 1 und 2 VVG, fehlt es an einer Leistungspflicht, die durch § 117 Abs. 3 näher ausgestaltet oder begrenzt werden könnte.

Vor diesem Hintergrund sehen wir das Risiko, dass die beabsichtigte Neuregelung die Systematik und bisherige Auslegung des § 117 VVG unterlaufen könnte. Die Neuregelung würde für einen bestimmten Direktanspruch erstmals eine Leistungspflicht des Versicherers trotz Risikoausschlusses begründen. Wir sehen darin keine bloße Modifikation der in § 117 Abs. 3 VVG geregelten Leistungsbegrenzungen, sondern eine eigenständige Regelung.

Eine Verortung der Neuregelung in § 117 Abs. 3 VVG könnte die bestehende Systematik des § 117 VVG sowie die Auslegung der Vorschrift im Hinblick auf andere Pflichtversicherungen infrage stellen. Wir haben die Sorge, dass dies erhebliche negative Auswirkungen auf alle anderen Pflicht-Haftpflichtversicherungen und Deckungsvorsorgepflichten haben könnte, die neben der Kfz-Haftpflichtversicherung auch unter §§ 113 ff. VVG fallen. So könnte § 117 VVG zukünftig so interpretiert werden, dass bei jedem Risikoausschluss zunächst eine Leistungspflicht des Versicherers nach § 117 Abs. 1 VVG bestünde und diese erst nach Abs. 3 – durch die Beschränkung auf die übernommene Gefahr – entfällt.

Vor diesem Hintergrund befürworten wir, die Neuregelung in einer gesonderten Vorschrift zu verankern. Dafür spricht auch, dass sie nur die Kfz-Haftpflichtversicherung betrifft.

4. Artikel 6 – Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes

4.1 Nr. 1 – § 2a Abs. 2 Nr. 2 PflVG-E

Die Versicherungswirtschaft befürwortet die geplante Änderung von § 2a Abs. 2 PflVG. Mit der klarstellenden Ergänzung um § 2a Abs. 2 Nr. 2 PflVG-E bleibt der langjährige Status quo bzgl. selbstfahrender Arbeitsmaschinen und Stapler, die ausschließlich auf eingefriedetem Gebiet gebraucht werden, erhalten. Es ist sachgerecht und hat sich bewährt, das diesbezügliche Haftpflicht-Risiko in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung mitzuversichern.

In diesem Zusammenhang regen wir an, den Halbsatz *„wenn sie den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen“* in § 2a PflVG-E zu streichen und aus Gründen der besseren Verständlichkeit durch einen ausdrücklichen Verweis auf § 3 Abs. 4 FZV zu ersetzen. Hierfür käme beispielsweise folgende Formulierung in Betracht:

> *„es sei denn, sie wurden nach § 3 Absatz 4 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung auf Antrag zugelassen.“*

Hierdurch käme klar zum Ausdruck, dass Kraftfahrzeuge, die grundsätzlich unter die Ausnahme von der Versicherungspflicht gemäß § 2 a PflVG fallen, doch (wieder) versicherungspflichtig sind, wenn sie auf Antrag gemäß § 3 Abs. 4 FZV freiwillig zugelassen wurden. Nur wenn der Halbsatz auf § 3 Absatz 4 FZV bezogen wird, kommt sein Regelungsgehalt als Ausnahme zu § 2a PflVG zum Ausdruck. Um – auch angesichts des strafbewehrten Verbots nach § 6 PflVG – Missverständnisse bei der Auslegung und Anwendung von § 2 a PflVG zu vermeiden, könnte man daher die angeregte Anpassung jeweils in § 2a Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 PflVG (aktuelle Fassung) sowie in § 2a Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 PflVG-E übernehmen. Durch vorgeschlagene Anpassung ist der Bezug zu § 3 Absatz 4 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung für den Leser deutlich und besser verständlich.

4.2 Nr. 2 – § 5d Absätze 6 und 7 PflVG n.F.

Die vorgesehene Anhebung der Mindest-Versicherungssummen für Haftpflicht-Risiken aus dem Gebrauch von Kraftfahrzeugen ist differenziert zu betrachten.

In der Kfz-Haftpflichtversicherung werden bereits heute häufig Versicherungssummen vereinbart, die über den aktuellen Mindest-Versicherungssummen liegen.

Dagegen vereinbaren die Haftpflichtversicherer von Kraftfahrzeugen, die bei Motorsportveranstaltungen gebraucht werden, in der Regel keine höheren Versicherungssummen als die gesetzlich vorgegebenen Mindest-Versicherungssummen. Infolge der vorgesehenen Änderung hat der Versicherer somit erheblich höhere Summen als bislang zur Verfügung zu stellen. Bereits die aktuellen Mindest-Versicherungssummen sind überdurchschnittlich hoch: Das Haftpflicht-Risiko aus dem Gebrauch von Kraftfahrzeugen bei Motorsportveranstaltungen wird üblicherweise in der Sparte Allgemeine Haftpflichtversicherung versichert. In der

Allgemeinen Haftpflichtversicherung sind traditionell deutlich niedrigere Versicherungs-summen als in der Kfz-Haftpflichtversicherung üblich. Nach der Versicherungssummen-Statistik des GDV zur gewerblichen und industriellen Haftpflichtversicherung entfielen im Jahr 2024 98,7 % auf Versicherungssummen von höchstens 10 Mio. Euro. Allerdings entfiel hierbei 87,3 % der erfassten Wagnisse – also der ganz überwiegende Teil – auf Versicherungssummen von höchstens 5 Mio. Euro.

Verschärfend kommt beim Haftpflicht-Risiko „Motorsportveranstaltung“ hinzu, dass die Mindest-Versicherungssummen nicht je Veranstaltung, sondern je teilnehmendem Fahrzeug vorzuhalten sind. Auch dies ist unüblich in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung und führt dazu, dass erheblich höhere Versicherungssummen als bislang zur Verfügung stehen müssen. Dies kann sich auch auf die Rückversicherung der jeweiligen Motorsport-Haftpflichtversicherer auswirken. Die vorgesehene Verdoppelung der Mindest-Versicherungssummen kann dazu führen, dass bestehende Rückversicherungskapazitäten nicht mehr ausreichen oder der zusätzliche Deckungsumfang nur zu veränderten Konditionen abgesichert werden kann. Die gesetzlich angeordnete Erhöhung der Versicherungssummen in der Erstversicherung bewirkt keine automatische Anpassung der Rückversicherungsverträge.

Daher ist es erforderlich, § 5d Abs. 7 PflVG-E um ein gesetzliches Sonderkündigungsrecht des Versicherers zu ergänzen. Dies würde es den Erstversicherern ermöglichen, die veränderte Risikosituation neu zu bewerten und gegebenenfalls eine Fortführung ihres Rückversicherungsschutzes zu angepassten Bedingungen zu vereinbaren.

Ergänzend sollte die Regelung in § 5d Abs. 6 PflVG-E, nach der die doppelt so hohen Mindest-Versicherungssummen ab Inkrafttreten des Gesetzes gelten, geändert werden in eine Übergangsfrist von mindestens einem Jahr, um den Versicherern die erforderliche Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung ihrer Erst- und Rückversicherungsvereinbarungen zu ermöglichen.

Berlin, den 29.10.2026