

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 72/239/EWG und 92/49/EWG
(Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie)
KOM(97) 510 endg.; Ratsdok. 11460/97

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 24. Oktober 1997 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 14. Oktober 1997 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Wirtschaftsfragen" beraten.

Da sich der Vorschlag auf Artikel 57 Abs. 2 und Artikel 100a EGV stützt, findet das Mitentscheidungsverfahren Anwendung. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß wird an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 26/89 = AE-Nr. 890074 und
Drucksache 627/90 = AE-Nr. 902180.

Begründung

1. Vorgeschichte

Die Frage der Entschädigung für Opfer von Straßenverkehrsunfällen in der Europäischen Union gehört seit dem Erlass der Ersten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie im Jahre 1972¹ zu den Anliegen der Kommission. Die genannte Richtlinie sah die Haftpflichtversicherung in der gesamten damaligen Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vor. Der damit geschaffene grundlegende Schutz wurde mit der Zweiten² und der Dritten³ Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie ausgedehnt und intensiviert. Diese sogenannten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinien betrafen Straßenverkehrsunfälle, die sich im Wohnsitzland des Opfers ereigneten und durch Fahrzeuge verursacht wurden, die entweder im Land des Geschädigten oder in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen und versichert waren. Mit der Dienstleistungs-Richtlinie für die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung von 1990 werden mit den genannten Fällen die Fälle gleichgesetzt, in denen sich der Unfall weiter im Land des Geschädigten ereignet und das Fahrzeug auch dort zugelassen ist, die Versicherung für das Fahrzeug jedoch von einem Versicherungsunternehmen in einem anderen Mitgliedstaat (im Wege der Dienstleistungsfreiheit) übernommen wird.

Bei keiner dieser Richtlinien werden jedoch Personen besonders berücksichtigt, die bei einem vorübergehenden Aufenthalt in einem anderen Mitgliedstaat dort einen Sach- oder Personenschaden durch ein in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzes des Unfallopfers zugelassenes Fahrzeug erlitten haben. Mit der Zunahme des Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten wurde deutlich, daß die genannten Geschädigten (bei denen es sich um "ausländische Besucher" handelt) einen besonderen Schutz benötigten. Anfang der 90er Jahre nahm die Kommission deshalb Verbindung zu zwei Berufsverbänden des Versicherungswesens auf, dem Europäischen Versicherungskomitee und dem Council of Bureau, und bat diese, die Angelegenheit zu prüfen. Das genannte Vorgehen war durchaus logisch, da die bereits bestehenden Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinien, insbesondere die erste Richtlinie von 1972, auf einer engen Verbindung zwischen privaten Übereinkünften zwischen den Versicherern und Rechtssetzungsmaßnahmen basierten. Infolge der

¹ Richtlinie des Rates vom 24.4.1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (72/166/EWG).

² Zweite Richtlinie des Rates vom 30.12.1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (84/5/EWG).

³ Dritte Richtlinie des Rates vom 14.5.1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (90/232/EWG).

genannten Maßnahme bereitete der Council of Bureau ein "Agreement between Bureaux on the Protection of Visitors" (Vereinbarung zwischen den Büros über den Schutz der "ausländischen Besucher"), das sogenannte "Rome Agreement" vom 27. Mai 1994 aus, das die Stellung der "ausländischen Besucher" beträchtlich verbessert hätte. Leider kam es nicht zur erforderlichen Einigung zwischen allen interessierten Parteien, d.h. den europäischen Kraftfahrzeugversicherern aller betroffenen Länder. Deshalb befaßte sich das Europäische Parlament mit der Angelegenheit.

In seiner Entschließung vom 26. Oktober 1995 nach Artikel 138 b EG-Vertrag⁴ "zur Regulierung von Verkehrsunfällen, die außerhalb des Herkunftslandes des Geschädigten erlitten werden", forderte das Europäische Parlament die Kommission auf, eine Richtlinie vorzuschlagen, durch die

- "in allen Mitgliedstaaten eine Regelung eingeführt wird, wonach sich der durch einen Verkehrsunfall Geschädigte unmittelbar an den Haftpflichtversicherer ... halten kann ("Direktanspruch")",
- "den Mitgliedstaaten aufgegeben wird, ... sicherzustellen, daß jeder in ihrem Hoheitsgebiet tätige Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer ... in jedem anderen Mitgliedstaat einen stndigen Beauftragten ... bestellt und ermächtigt, ... Schadensfälle zu regulieren, die durch bei dem Versicherer versicherte Fahrzeuge außerhalb des Herkunftslandes des Geschädigten verursacht worden sind ...",
- "den Mitgliedstaaten aufgegeben wird, ... daß die Versicherer eine Auskunftsstelle ... einrichten, die einem Geschädigten ... den Beauftragten nennen kann",
- "den Mitgliedstaaten aufgegeben wird, ... sicherzustellen, daß die ... Versicherer den Auskunftsstellen ... ihren dort bestellten Beauftragten mitteilen ...".

2. Zweck des Vorschlags

Mit der Entschließung des Europäischen Parlaments soll die derzeitige Lage in bezug auf die Stellung von Ansprüchen von Personen verbessert werden, die sich vorübergehend in einem anderen Mitgliedstaat als dem ihres Wohnsitzes aufgehalten ("ausländische Besucher") und in dem Mitgliedstaat einen Sach- oder Personenschaden erlitten haben, den ein in einem anderen Mitgliedstaat als dem ihres Wohnsitzes zugelassenes und versichertes Fahrzeug verursacht hat.

⁴ ABl. C 308/95 vom 20.11.1995, S. 108

Die Kommission erkennt an, daß die Anliegen des Europäischen Parlaments gerechtfertigt sind und die Lage solcher "Besucher" verbessert werden muß:

- Die Schadenregulierung ist im Ausland schwieriger als im Heimatland. Zunächst ist dem Geschädigten möglicherweise die Identität des Versicherers nicht bekannt, bei dem er seinen Anspruch geltend machen muß. Die Mittel zur Identifizierung der Versicherer sind von Land zu Land unterschiedlich, und es kann sogar vorkommen, daß der Geschädigte feststellt, daß es solche Mittel gar nicht gibt.
- Der Geschädigte muß gewöhnlich nachweisen, daß sein Versicherungsanspruch gerechtfertigt ist. Aus offenkundigen Gründen kann es für ihn schwierig sein, Beweismaterial (Polizeiberichte, Zeugenaussagen usw.) zu sammeln, wenn sich der Unfall im Ausland und möglicherweise weit von seinem Heimatland entfernt ereignet hat.
- Meistens werden solche Schäden auf der Grundlage von Rechtsvorschriften reguliert, die nicht das im Heimatland des Geschädigten geltende Recht sind. Dies bedeutet, daß die Schadenregulierungspraxis von der seines Landes abweichen kann.
- All diese Schwierigkeiten nehmen noch zu, wenn der Geschädigte mit einer Verzögerungstaktik des Versicherers konfrontiert ist. Angesichts der ungünstigen Lage des Opfers sind solche Versicherer möglicherweise versucht, darauf hinzuwirken, daß die Geschädigten ihre Ansprüche fallen lassen.

Die Freizügigkeit ist eines der Ziele des EG-Vertrags: die Kommission muß möglicherweise in diesem Bereich auftretende Schwierigkeiten im Auge behalten. Im gleichen Zusammenhang wird die Kommission die Einleitung von Kodifikationsarbeiten der Richtlinien des Kraftfahrzeugsektors in Betracht ziehen. Durch diese Kodifikation, die die Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG und 90/232/EWG sowie den vorliegenden Richtlinienentwurf nach seiner Annahme durch den Rat und das Europäische Parlament in einem einzigen Text zusammenfassen und ihren Aufbau rationalisieren soll, werden die diesbezüglichen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft transparenter und verständlicher werden, so daß die Versicherer und die Kraftfahrer leichter Zugang zu ihnen finden.

3. Inhalt der Richtlinie

Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip kann die Lage des Geschädigten möglicherweise durch die Bereitstellung eines "Ansprechpartners" erleichtert werden. Dies kann ohne Änderung des derzeit in den Mitgliedstaaten geltenden Haftpflichtrechts und der Zuständigkeitsvorschriften erfolgen.

Deshalb schlägt die Kommission unter Berücksichtigung des vom Europäischen Parlament dargelegten Konzepts vor, daß

- der Schutz der Opfer eines Unfalls, der sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem ihres Wohnsitzes ereignet hat, gegenüber dem Versicherer des an dem Unfall beteiligten Fahrzeugs durch den Erlass besonderer Vorschriften verstärkt wird, die die jetzige mit den Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinien eingeführte Regelung ergänzen (Artikel 1);
- in der gesamten EU ein Direktanspruch für die genannte Gruppe von Geschädigten eingeführt wird (Artikel 2);
- von allen Versicherungsunternehmen ein Schadenregulierungsbeauftragter in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union benannt wird (Artikel 3) und
- Auskunftsstellen eingerichtet werden (Artikel 4).

Die Kommission schlägt außerdem vor, daß

- Auskunftsstellen errichtet werden, die sich sowohl mit der Ermittlung des Schadenregulierungsbeauftragten als auch mit der Ermittlung des verantwortlichen Versicherungsunternehmens und des an dem Unfall beteiligten Fahrzeugs befassen (Artikel 4) und
- eine Stelle im Herkunftsland der ausländischen Besucher eingerichtet wird, die deren Ansprüche in den Fällen bearbeitet, in denen es keinen Beauftragten gibt oder der Versicherer nicht auf die Schadenersatzanträge eingeht. Die genannte Einrichtung soll als Entschädigungsstelle fungieren. Ferner wird vorgeschlagen, daß diese Entschädigungsstelle, die die Zahlung im Wohnsitzland des Unfallopfers geleistet hat, automatisch auf die entsprechende Stelle im Land des nicht seinen Verpflichtungen nachgekommenen Versicherungsunternehmens zurückgreifen kann, wobei die Ansprüche des Unfallopfers gegen den Versicherer auf die entsprechende Stelle übergehen (Artikel 5);
- ausdrücklich vorgesehen wird, daß in den Fällen, in denen das Fahrzeug, das den Unfall verursacht hat, nicht versichert ist oder der Versicherer nicht ermittelt werden konnte, es Aufgabe der Garantiefonds ist, das Unfallopfer unter den in der zweiten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie (84/5/EWG) genannten Voraussetzungen zu entschädigen (Artikel 6).

4. Bemerkungen zu den Artikeln der Richtlinie

Artikel 1 (Anwendungsbereich)

Unter diese Richtlinie fallen Schadenersatzansprüche in Verbindung mit Unfällen, die durch Fahrzeuge verursacht werden, die

- im Mitgliedstaat des Unfalls zugelassen und versichert sind oder
- im Mitgliedstaat des Unfalls zugelassen und im Wege des freien Dienstleistungsverkehrs in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzes des Unfallopfers versichert sind oder
- in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzes des Unfallopfers und des Unfallorts zugelassen und versichert sind.

Mit Artikel 1 soll die Tragweite der Richtlinie eingegrenzt werden. Sie betrifft eine ganz bestimmte Gruppe von Geschädigten, die sich zwar rechtlich in der gleichen Lage befinden wie "inländische" Unfallopfer im Rahmen des geltenden Systems der Grünen Karten, die praktisch aber schlechter gestellt sind als die Letztgenannten. Gleichzeitig legt Artikel 1 den Zweck der vorliegenden Richtlinie fest, der in der Beseitigung der bei der Schadenregulierung für die fragliche Gruppe von Geschädigten festgestellten Anomalie besteht und nicht darin - zumindest zum jetzigen Zeitpunkt -, weitere beim Funktionieren des Kraftfahrversicherungssystems auf Gemeinschaftsebene festgestellte Probleme zu lösen. Hierzu wird in den nachfolgenden Artikeln ein zusätzliches rechtliches Gefüge eingeführt, das den Rechtsmechanismus des Grüne-Karte-Systems ergänzt und den Schutz der fraglichen Geschädigten verstärken und das Entschädigungsverfahren für sie erleichtern soll.

Artikel 2 (Direktanspruch)

Die Ausdehnung der "Action directe", d.h. des Direktanspruchs auf alle Mitgliedstaaten ist Voraussetzung für das Funktionieren der geplanten Regelung. Das Recht des Unfallopfers, seinen Schadenersatzanspruch unmittelbar an den Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer des Schädigers zu richten, kommt zu dem Rückgriffsrecht hinzu, das ihm automatisch gegenüber dem Schädiger selbst zur Verfügung steht. Der Direktanspruch wird mit dieser Richtlinie nicht allgemein in den nationalen Rechtsvorschriften für alle Haftpflichtklagen vorgesehen, sondern nur für Personen, die außerhalb ihres Wohnsitzlandes Opfer eines Unfalls sind.

In den Mitgliedstaaten, deren Rechtsordnung bereits eine Art Direktanspruch vorsieht, wird sich durch die Vorschrift des Direktanspruchs praktisch nichts ändern. Artikel 2 dieser Richtlinie verwandelt den Direktanspruch in eine Verpflichtung - er ist somit keine Option mehr - für die Mitgliedstaaten, einen derartigen Mechanismus einzuführen. In diesen Ländern stellt die Tatsache, daß die Verpflichtung nur für geschädigte Besucher vorgesehen wird, ein unechtes Problem dar, d.h. eine falsche Diskriminierung gegenüber inländischen Geschädigten: Der Direktanspruch ist bereits

ohne Unterscheidung je nach Herkunft des Unfallopfers einheitlich und allgemein vorgeschrieben. In der Praxis werden die schon jetzt verbindlichen nationalen Rechtsvorschriften zumindest gegenüber den nichtansässigen Geschädigten einen gemeinschaftlichen Charakter erhalten.

Die Mitgliedstaaten, in denen kein Direktanspruch erhoben werden kann, hindert nichts daran, diesen Anspruch einheitlich vorzusehen, d.h. ohne zwischen Unfallopfern, die "Besucher" sind und "inländischen" Unfallopfern zu unterscheiden, um eine etwaige Diskriminierung zu vermeiden. Dem gesamten in dieser Richtlinie vorgesehenen Mechanismus liegt die Tatsache zugrunde, daß die geschädigten Besucher praktisch schlechter gestellt sind und ihnen deshalb außerhalb ihres Wohnsitzlandes gegenüber den inländischen Geschädigten ein verstärkter Rechtsmechanismus geboten werden muß.

In Mitgliedstaaten, in denen der Direktanspruch nicht möglich ist, hat das Opfer eines Straßenverkehrsunfalls derzeit keine Möglichkeit, einen Anspruch direkt beim Versicherer der gegnerischen Partei geltend zu machen: Weder ist der Versicherer nach dem Recht der unerlaubten Handlungen haftbar noch bestehen vertragliche Beziehungen zwischen dem Versicherer und dem Geschädigten. Im Rahmen einer "Action directe" kann der Geschädigte bei dem Versicherer einen Direktanspruch geltend machen; anderenfalls wäre ein Beauftragter für die Regulierung der Schadenfälle sinnlos.

Die Bedeutung der EU-weiten Einführung der "Action directe" geht jedoch weit über den Zweck dieser Richtlinie hinaus:

1. Sie verbessert in erheblichem Maße die jetzige rechtliche Stellung des Geschädigten, der außerhalb seines Wohnsitzlandes einen Unfall erlitten hat, nach den derzeitigen Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinien in den Ländern, in denen ein Direktanspruch bei dem Versicherer noch nicht geltend gemacht werden kann. Dies gilt insbesondere bei Unsicherheit bezüglich des Schädigers oder wenn dieser nicht erreichbar (z.B. im Ausland) oder mittellos ist.
2. Aufgrund der Verbindung des Direktanspruchs mit dem Mechanismus des Schadenregulierungsbeauftragten, der im Wohnsitzland des Geschädigten niedergelassen ist (Artikel 3), kann der Geschädigte leichter eine außergerichtliche Schadenregulierung erwirken und - sofern die erforderlichen Voraussetzungen vorliegen - sogar den Versicherer des Schädigers verklagen. Diesbezüglich ist unbestritten, daß der Direktanspruch die Situation dieser Gruppe von Geschädigten ganz erheblich in all den Fällen verbessert, in denen eine außergerichtliche Regulierung sich als unmöglich erwiesen hat. Schließlich erhalten Geschädigte, die einen Anspruch direkt bei einem Versicherer geltend machen können, größere Sicherheit, daß die ergangene Entscheidung auch vollzogen wird.

Die Richtlinie schafft weder neue Regeln für das geltende Recht noch ändert sie die Bestimmungen des internationalen Privatrechts über die gerichtliche Zuständigkeit. Sowohl die Definition des geltenden Rechts als auch die Zuweisung gerichtlicher Zuständigkeiten sind durch Verweisung auf die in den meisten Mitgliedstaaten geltenden Regeln des internationalen Privatrechts geregelt. Die Einführung eines Direktanspruchs selbst legt für die Gerichte des Wohnsitzlandes des Unfallopfers keine gerichtliche Zuständigkeit fest. Die gerichtliche Zuständigkeit kann nur auf der Grundlage der Bestimmungen des Brüsseler Übereinkommens⁵ bestimmt werden (Artikel 10 Absatz 2 in Verbindung mit den Artikeln 7 bis 9).

Artikel 3 (Schadenregulierungsbeauftragter)

In Absatz 1 wird das Ziel des Artikels erläutert: Jedes Versicherungsunternehmen mit Herkunft in der Gemeinschaft, das im gesamten Gebiet der Gemeinschaft auf der Grundlage einer nach der Richtlinie 92/49/EWG (dritte Schadenversicherungsrichtlinie) erteilten einheitlichen Zulassung tätig ist, oder dem nach Artikel 23 der Richtlinie 73/239/EWG eine Zulassung erteilt wurde, muß in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union einen Schadenregulierungsbeauftragten benennen. Dies wird es einem außerhalb seines Wohnsitzlandes Geschädigten ermöglichen, sich in seinem Land an einen Ansprechpartner zu wenden, der sich in den Fällen um die beim Versicherer des Schädigers geltend gemachten Ansprüche kümmern kann, in denen der Versicherer nicht im Land des Geschädigten niedergelassen ist. Wenn ein nationales System bereits einen Entschädigungsmechanismus für die Unfallopfer vorsieht, so kann dieser die Funktion des Schadenregulierungsbeauftragten übernehmen oder sogar parallel zu dem in dieser Richtlinie vorgesehenen System in Kraft bleiben. In diesem Fall greift der Beauftragte auf Antrag des Unfallopfers möglicherweise nur hilfsweise ein, wenn dem Geschädigten nach einzelstaatlichem Recht zur Durchsetzung seiner Ansprüche weitere Mittel zur Verfügung stehen.

Gleichzeitig wird mit Absatz 1 der Anwendungsbereich dieses Artikels abgegrenzt: Artikel 3 betrifft keine Unfälle, die sich im Wohnsitzland des Geschädigten ereignen haben, unabhängig davon, ob das betreffende Fahrzeug außerhalb dieses Landes zugelassen ("Grüne-Karte-Fälle", die nach dem zwischen den nationalen Versicherungsbüros geschlossenen Abkommen behandelt werden, siehe Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 72/166/EWG) oder im Land des Geschädigten zugelassen, jedoch in einem anderen Mitgliedstaat versichert ist ("Dienstleistungs-Fälle", die unter die Richtlinie 90/618/EWG fallen).

Bezüglich der Wahl des Ansprechpartners besteht die Absicht, den Unternehmen einen sehr großen Spielraum einzuräumen. Der "Beauftragte" muß nicht unbedingt eine dritte Person sein, sondern das Unternehmen kann seine etwaigen Strukturen in dem jeweiligen Land nutzen.

⁵ Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27. September 1968.

So kann diese Tätigkeit beispielsweise entweder durch eine Zweigniederlassung oder eine Agentur des betreffenden Unternehmens, durch ein zur selben Gruppe gehöriges Versicherungsunternehmen bzw. sogar ein unabhängiges Unternehmen, ein Schadenregulierungsbüro oder auch das Grüne-Karte-Büro ausgeübt werden, sofern die Mitglieder dieses Büros einverstanden sind. Die Versicherungsunternehmen können auch gegebenenfalls ihre Steuervertreter oder ihre Rechtsanwälte für diese Aufgabe einsetzen oder einen gemeinsamen Vertreter für mehrere Unternehmen benennen. Wenn ein Versicherer bereits über einen "Dienstleistungs"-Vertreter⁶ verfügt, dessen Aufgabe die Schadenersatzabwicklung im Rahmen von Verträgen ist, die das Unternehmen im Wege der Dienstleistungsfreiheit in dem Land geschlossen hat, in dem der Vertreter bestellt wurde, so kann das Versicherungsunternehmen denselben Vertreter auch als Schadenregulierungsbeauftragten nach Artikel 3 dieser Richtlinie benennen.

Absatz 2 Buchstabe a macht die Benennung des Schadenbeauftragten zur Vorbedingung für die Gewährung der nach den Bestimmungen der Richtlinie 92/49/EWG erteilten Zulassung für die Ausübung der Tätigkeit. Wenn diese Vorbedingung nicht erfüllt ist, so hat dies die doppelte Folge, daß einerseits die Zulassung nicht erteilt wird, d.h. der Zugang zur Tätigkeit im Zweig der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung ist nicht möglich. Da es sich bei der Finanzaufsicht gemäß der Definition in den Dritten Versicherungsrichtlinien um eine ständige Aufsicht handelt, ermöglicht die Richtlinie 92/49/EWG andererseits den Widerruf der Zulassung zur Ausübung der Tätigkeit in dem betreffenden Versicherungszweig, wenn das Versicherungsunternehmen anschließend nicht mehr die Bedingung erfüllt, in jedem Mitgliedstaat der Union durch einen Schadenregulierungsbeauftragten vertreten zu sein. Mit anderen Worten hat sie das Verbot der Ausübung der Tätigkeit zur Folge, wenn die Voraussetzungen, aufgrund deren die Zulassung erteilt werden konnte, nicht mehr erfüllt werden.

Absatz 2 Buchstabe b gilt für Unternehmen mit Geschäftssitz außerhalb der Gemeinschaft und wurde hinzugefügt, um diese Richtlinie mit dem seit Erlass der Richtlinie 73/239/EWG verfolgten Konzept in Einklang zu bringen.

Absatz 3 nennt die Aufgaben des Beauftragten und betrifft das Verhältnis zwischen dem Unternehmen und seinem Beauftragten. Er weist nachdrücklich darauf hin, daß der Beauftragte auf allgemeine oder spezielle Anweisung des Unternehmens handelt. Die Handlungen des Beauftragten verpflichten das Unternehmen nur gegenüber dem Geschädigten. Der Beauftragte haftet möglicherweise gegenüber dem Unternehmen in Fällen, in denen er den Anweisungen des Versicherers nicht folgt oder die ihm übertragenen Befugnisse überschreitet.

⁶ Artikel 12 a Absatz 4 der Richtlinie 88/357/EWG, eingefügt durch Artikel 6 der Richtlinie 90/618/EWG

Aus dem Text geht nicht hervor, welches Recht auf die Schadenfälle Anwendung findet, deren Opfer möglicherweise ausländische Besucher sind. In der Regel wird dies nach den Vorschriften des in den einzelnen Mitgliedstaaten geltenden internationalen Privatrechts, jedoch das Recht des Landes sein, in dem sich der Unfall ereignet hat. Wie beim Direktanspruch ist daran zu erinnern, daß sich das geltende Recht stets durch Verweisung auf die Vorschriften des allgemein geltenden internationalen Privatrechts bestimmt. Die vorliegende Richtlinie schreibt keine Kriterien für die Bestimmung der Wahl des geltenden Rechts vor (z.B. lex loci bzw. Recht des Wohnsitzlandes des Unfallopfers usw.).

In Absatz 4 geht es um die Qualifikation des Beauftragten. Es ist zu beachten, daß in den in der Richtlinie speziell in Betracht gezogenen Fällen die Verhandlungen nicht auf das Recht des Mitgliedstaats des Geschädigten gestützt werden, sondern normalerweise auf das Recht des Landes, in dem sich der Unfall ereignet hat, d.h. in den meisten Fällen das Land, in dem der Versicherer niedergelassen ist. Während es unangemessen wäre zu verlangen, daß der Beauftragte dieses Recht und insbesondere das Recht aller anderen Mitgliedstaaten "kennt", sollte er unbedingt in der Lage sein, die Unterschiede zwischen dem tatsächlich geltenden Recht und dem Recht, das dem Geschädigten möglicherweise vertraut ist, herauszustellen, zumindest was die Schadenersatzregelungen und -höhen in den einzelnen Mitgliedstaaten betrifft.

Absatz 5 erläutert die Wirkungen der Handlungen des Beauftragten gegenüber dem Geschädigten. Da der Beauftragte die Rechtsbefugnis zur Vertretung des Versicherers bei der Bearbeitung von Ansprüchen haben wird, verpflichtet seine Handlungen das Versicherungsunternehmen gegenüber dem Geschädigten.

Der Text begründet keinen Gerichtsstand im Wohnsitzland des Geschädigten. Dies wäre in den Fällen unangemessen, die gewöhnlich auf der Grundlage anderer Rechtsvorschriften als der im Gerichtsstandland geltenden entschieden werden müssen, d.h. nach den Bestimmungen des internationalen Privatrechts des angerufenen Gerichts. So wird die Tatsache, daß der Beauftragte zur Vertretung des Versicherers "vor den Gerichten" befugt sein wird, im Zusammenhang mit dieser Richtlinie von beschränkter praktischer Bedeutung sein.

Absatz 6 entspricht dem Anliegen, daß innerhalb einer angemessenen Frist ein Schadenersatzangebot vorgelegt wird. Damit soll vermieden werden, daß das Versicherungsunternehmen lediglich ausweichende Antworten gibt. Außerdem muß es sich um ein ernsthaftes und nicht nur rein formelles Angebot handeln, das nur dazu bestimmt ist, der Verpflichtung zur Angebotsabgabe nachzukommen. Mit anderen Worten muß der Versicherer des Schädigers innerhalb von drei Monaten nach Einreichen eines begründeten Antrags durch das Unfallopfer das Schadenersatzverfahren durch eine mit Gründen versehene Stellungnahme tatsächlich einleiten. In jedem Fall müssen der Versicherer oder sein Beauftragter in der Lage sein, die Verantwortlichkeit und den Umfang des Schadens zu würdigen, bevor eine abschließende Entscheidung ergehen kann. Liegen die Voraussetzungen für die Haftung aufgrund des Verkehrsunfalls nicht eindeutig vor oder läßt sich der Schaden

des Unfallopfers nicht vollständig ermitteln, so wird die Verpflichtung für den Versicherer zur Vorlage eines Schadenersatzangebots bis zum Eingang der fraglichen Angaben ausgesetzt.

Die in Absatz 6 vorgesehenen Sanktionen fallen unter die Ermessensbefugnis der Mitgliedstaaten. Sie müssen jedoch angemessen sein, um zu gewährleisten, daß der Versicherer seine Pflicht gegenüber dem Geschädigten erfüllt. Absatz 6 hat zwar ein anderes Ziel als Absatz 2, verstärkt jedoch den auf den Versicherer ausgeübten Druck, damit dieser seinen Verpflichtungen gegenüber dem Opfer nachkommt. Das Versicherungsunternehmen sieht sich nämlich verpflichtet, binnen einer festgelegten Frist ein Schadenersatzangebot abzugeben. Es handelt sich um eine Verbindung ergänzender administrativer Sanktionen, da die administrative Sanktion der Verweigerung der Zulassung bzw. des Widerrufs der Zulassung durch eine Sanktion anderer - finanzieller oder administrativer - Art ergänzt wird und beide zusammen darauf abzielen, die schnellstmögliche Entschädigung des Unfallopfers zu gewährleisten. Mit der ersten Sanktion (Verweigerung oder Widerruf der Zulassung) wird das Versicherungsunternehmen zum Aufbau einer Struktur verpflichtet, damit das Unfallopfer seine Rechte ihm gegenüber geltend machen kann. Die zweite Sanktion betrifft das inhaltliche Recht des Unfallopfers d.h. die schnellstmögliche Beilegung des Rechtsstreits. Im übrigen zielt diese doppelte Vorkehrung darauf ab zu gewährleisten, daß die Schadenregulierung beim Versicherer innerhalb angemessener Fristen erfolgt, damit die Entschädigungsstelle nur in Ausnahmefällen eingreift und für das Schadenersatz fordernde Unfallopfer lediglich als "ultimum refugium" dient.

Absatz 7 macht deutlich, daß der gemäß dieser Richtlinie bestellte Schadenregulierungsbeauftragte keine Einrichtung im Sinne von Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 73/239/EWG, geändert durch Artikel 32 der Richtlinie 92/49/EWG, ist.

Artikel 4 (Auskunftsstelle)

Artikel 4 soll es dem Geschädigten ermöglichen, den Namen des Versicherers des am Unfall beteiligten Fahrzeugs zu erfahren. Gerade an diesem Punkt beginnen häufig die Schwierigkeiten des Unfallopfers. Diese Maßnahme ist auch für eine wirksame Durchsetzung des Direktanspruchs erforderlich.

Bereits 1990 kam in den europäischen Rechtsvorschriften das Problem zur Sprache, wie der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer eines an einem Unfall beteiligten Fahrzeugs ermittelt werden soll. Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 90/232/EWG verpflichtete die Mitgliedstaaten, "die erforderlichen Maßnahmen (zu) treffen, um sicherzustellen, daß die an einem Verkehrsunfall Beteiligten unverzüglich die Identität des Versicherungsunternehmens feststellen können ...".

In der Zwischenzeit sind Beschwerden darüber eingegangen, daß diese Bestimmung nicht in allen Mitgliedstaaten zufriedenstellend umgesetzt worden ist. Eine von der Kommission über die derzeitige Lage durchgeführte Umfrage hat ergeben, daß die genannten Beschwerden durchaus begründet sind.

Als Beispiel sei genannt, daß derzeit in einigen Mitgliedstaaten ein Verkehrsunfallopfer, das nur das amtliche Kennzeichen des an dem Unfall beteiligten Fahrzeugs kennt, entweder gar nicht oder nur unter sehr großen Schwierigkeiten in der Lage sein wird, den betreffenden Versicherer zu ermitteln.

Es muß unterschieden werden zwischen der in Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 90/232/EWG genannten Anforderung und der in dieser Richtlinie enthaltenen Vorschrift für die Mitgliedstaaten, Auskunftsregister zu schaffen. Artikel 4 Absatz 1 dieser Richtlinie enthält die Verpflichtung zur Schaffung eines präzisen Mechanismus (ein "Auskunftsregister") mit dem Ziel der Ermittlung des Versicherungsunternehmens, seines Schadenregulierungsbeauftragten im Wohnsitzland des Unfallopfers und gegebenenfalls des Versicherten. Die Dritte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie schrieb den Mitgliedstaaten eine Erfolgsverpflichtung vor, ohne jedoch auf die Einzelheiten, dieser Verpflichtung nachzukommen, einzugehen. Außerdem betraf die Verpflichtung nur bestimmte Informationsaspekte, d.h. die Namen der Versicherungsunternehmen. Im vorliegenden Fall ist der Informationsinhalt weiter gefaßt: Er bezieht sich auch auf die Ermittlung des Schadenregulierungsbeauftragten. Diese Art von Information ist auch für eine wirksame Durchführung des in Artikel 3 eingeführten Mechanismus erforderlich. Es ist zweckmäßig, den Auskunftsstellen die Zuständigkeit für das Führen von Registern, nicht nur der Versicherungsunternehmen, sondern auch der Beauftragten zu übertragen, die die Unternehmen für die Schadenregulierung bestimmen. Ferner hat das Unfallopfer Anspruch auf weitere Informationen über den Versicherten, wenn die ihre Weitergabe rechtfertigenden Voraussetzungen entsprechend Artikel 4 Absatz 3 dieses Richtlinienvorschlags (das Fahrzeug ist nicht ordnungsgemäß bzw. rechtmäßig versichert) erfüllt sind.

Die Mitgliedstaaten, die auf der Grundlage des Artikels 5 Absatz 1 der Dritten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie bereits Datenbanken oder Auskunftsregister eingeführt haben, können diese natürlich leicht anpassen bzw. ergänzen und sie im Rahmen dieser Richtlinie einsetzen.

Um es dem Unfallopfer zu ermöglichen, den Versicherer des an dem Unfall beteiligten Fahrzeugs sowie Name und Anschrift des Beauftragten des Versicherungsunternehmens im Wohnsitzland des Unfallopfers leicht zu ermitteln, ist denkbar, daß die Mittel zur Erreichung dieses Ziels nicht bei einer einzigen Stelle zentralisiert werden. Die verschiedenen Daten können je nach Lage in den einzelnen Ländern durchaus von verschiedenen Einrichtungen verwaltet werden, sofern die Informationen bei einer einzigen Anschrift erhältlich sind.

Damit die vorgeschlagenen Einrichtungen effizient funktionieren, müssen die in den Mitgliedstaaten bestehenden Auskunftsstellen Verbindung zueinander aufnehmen, damit der Geschädigte sowohl im Land der Zulassung des Fahrzeugs, aber auch - und vor allem - in seinem Wohnsitzland Auskünfte erhalten kann. In jedem Fall ist die Zusammenarbeit zwischen den Auskunftsstellen unerlässlich, um die Nummer der Zulassung des Fahrzeugs und den Namen des Versicherers im Wohnsitzland des Geschädigten zu erhalten, da die genannten Angaben nur im Land der Zulassung des Fahrzeugs registriert werden.

Der Auskunftsantrag des Unfallopfers zielt in erster Linie darauf ab, die Ausübung seines Direktanspruchs gemäß der Definition in Artikel 1 dieser Richtlinie zu erleichtern. In diesem Zusammenhang geht aus Absatz 3 hervor, daß die Ermittlung des Versicherungsunternehmens ausreicht, damit das Unfallopfer ein Verfahren gegen dieses Unternehmen einleiten kann. Im Falle von nicht ordnungsgemäß versicherten Fahrzeugen ist es allerdings unerlässlich, daß der Geschädigte Zugang zu Daten über den Eigentümer bzw. gewöhnlichen Halter des Fahrzeugs, das den Unfall verursacht hat, bekommen kann.

Artikel 5 (Entschädigungsstelle)

Absatz 1 verbessert die Stellung der Geschädigten in Fällen, in denen trotz der Verpflichtung zur Ernennung eines Schadenregulierungsbeauftragten ein solcher Beauftragter nicht ernannt wurde oder in denen der Versicherer, obwohl er einen Beauftragten benannt hat, die Schadenregulierung verzögert. Es kann nicht zugelassen werden, daß dem Unfallopfer für den Fall, daß der Versicherer die die Gewährung seiner Zulassung rechtfertigenden Voraussetzungen nicht erfüllt, lediglich die rein administrativen Sanktionen, die die Aufsichtsbehörde möglicherweise verhängt, zur Verfügung stehen. Um ein wirksames Eingreifen der Entschädigungsstelle zu gewährleisten, sieht Absatz 1 eine mit dem Einreichen des Schadenersatzantrages durch den Geschädigten beginnende Frist für dieses Eingreifen vor. Damit dem Versicherer die Gelegenheit gegeben wird, seine Verteidigung vorzubereiten, sieht dieser Absatz im übrigen vor, daß die befähigte Entschädigungsstelle ihn offiziell benachrichtigt, was angemessen erscheint, da er der Endschuldner ist. Es ist darauf hinzuweisen, daß diese Informationspflicht den Entschädigungsprozeß des Unfallopfers nicht berührt - es versteckt sich keinerlei aufschiebende Wirkung dahinter -, der innerhalb von zwei Monaten nach Einreichen des Schadenersatzantrags abgeschlossen werden muß.

Absatz 2 soll die Bereitschaft des Versicherers, seiner Verpflichtung aus Artikel 3 nachzukommen und Schadenfälle, bei denen die Opfer ausländische Besucher sind, unverzüglich zu regulieren, dadurch erhöhen, daß er der Gefahr ausgesetzt wird, an die Entscheidungen anderer gebunden zu sein. Es besteht nämlich kein Grund, warum in den beiden in Absatz 1 in Betracht gezogenen Fällen jemand anders als der betreffende Versicherer letztlich die Kosten des Schadens und die Ausgaben für seine Regulierung tragen sollte. Es muß zwischen dem durch die Festsetzung von Sanktionen gemäß

Artikel 3 Absatz 6 verfolgten Ziel und demjenigen, das mit dem vorliegenden Artikel angestrebt wird, unterschieden werden. Im ersten Fall ist die Wirkung der Sanktionen rein disziplinarisch und zielt darauf ab, den Versicherer, der seinen Verpflichtungen aus Artikel 3 nicht nachgekommen ist, zu bestrafen. Im zweiten Fall geht es um die Entschädigung des Unfallopfers, unabhängig von den sich daraus für den Versicherer selbst ergebenden Folgen. Eine nur auf die Bestrafung des Versicherungsunternehmens abzielende Maßnahme ist für die Sicherstellung der Rechte des Geschädigten nicht angemessen.

Die Rechtsstellung der genannten "Stelle", die in der Praxis in Form eines Netzes von "Stellen" aufgebaut ist, entspricht der in Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG genannten Stelle: Der Geschädigte kann einen Schadenersatzantrag bei diese Stelle einreichen, sie ist nicht an die Anweisungen des Versicherers gebunden, und ihre Entscheidungen verpflichten den Versicherer außer in den Fällen, in denen dieser nachweist, daß die Entschädigungsstelle ihn nicht gemäß den Bestimmungen des obigen Absatzes benachrichtigt hat und er somit nicht in der Lage war, seine Verteidigung vorzubereiten oder daß der Schaden bewußt in dem Wissen um die Unbegründetheit des Antrags reguliert wurde. Es wird im eigenen Interesse des Versicherers liegen, eine solche Situation zu vermeiden, und es kann davon ausgegangen werden, daß das in Artikel 5 vorgesehene Verfahren nur in sehr seltenen Fällen angewandt wird. In der Tat soll es in erster Linie als Druckmittel dienen.

Wie beim Schadenregulierungsbeauftragten und den Auskunftsstellen können die Mitgliedstaaten die gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG geschaffenen und leicht an die Anforderungen des vorliegenden Artikels anzupassenden Einrichtungen, z.B. die Kraftfahrzeug-Garantiefonds oder selbst die Grüne-Karte-Büros, nutzen. Es ist im übrigen ihre Aufgabe, die notwendigen Entscheidungen für die Finanzierung der genannten Einrichtung, d.h. in bezug auf die für sie bereitzustellenden Finanzmittel und sonstigen Finanzierungsmodalitäten, zu treffen.

Nach Absatz 2 erster Unterabsatz greift die Entschädigungsstelle des Wohnsitzlandes des Unfallopfers automatisch nicht auf den Verantwortlichen des Unfalls bzw. seinen Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherer zurück, sondern auf die entsprechende Stelle im Land des Versicherungsunternehmens, das nicht für den Schaden eingetreten ist. Dieser Absatz beruht auf dem Grundsatz, daß jede Entschädigungsstelle die in ihrem Mitgliedstaat ansässigen Unfallopfer bei Unfällen entschädigen muß, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzes des Geschädigten ereignet haben - und somit in einem anderen Land, als dem, in dem sie selbst ihren Sitz hat. Aus Absatz 2 zweiter Unterabsatz geht hervor, daß die genannte Stelle gegenüber der Entschädigungsstelle des Landes der Niederlassung des Versicherungsunternehmens eine Forderung geltend machen kann.

Um das wirksame Funktionieren dieses Systems des automatischen Rückgriffs zu gewährleisten, sieht Absatz 2 erster Unterabsatz eine feste Frist vor, innerhalb deren die Entschädigungsstelle des Landes der Niederlassung des Versicherers die Erstattung vornehmen muß. Außerdem enthält Absatz 3 die Verpflichtung für die Mitgliedstaaten,

die Modalitäten und technischen Aspekte der Erstattung festzulegen. Es sei erwähnt, daß mit Artikel 5 wie auch mit den vorangehenden Artikeln nicht die Rechtsvorschriften über die Haftpflicht geändert werden sollen.

Mit der Einführung dieses Systems des automatischen Rückgriffs mit Eintritt in die Rechte des Unfallopfers durch die Entschädigungsstelle des Landes der Niederlassung des Versicherungsunternehmens wird die Erstattung durch den zuständigen Versicherer aus zwei Gründen erleichtert: Erstens bietet die Tatsache, daß sich die Entschädigungsstelle, die eine Forderung gegenüber dem Versicherungsunternehmen hat, im gleichen Mitgliedstaat wie der Versicherer befindet, den Vorteil, daß alle Rechtsstreitigkeiten vor den nationalen Gerichten und nach nationalem Recht beigelegt werden. Zweitens ist zu berücksichtigen, daß der Garantiefonds des Landes der Niederlassung des Versicherungsunternehmens, der eben von den in diesem Land niedergelassenen und tätigen Versicherern finanziert wird, in den meisten Fällen als Entschädigungsstelle eingesetzt wird. Unter diesen Voraussetzungen werden die anderen Versicherer desselben Niederlassungslandes einen erheblichen Druck auf das nicht zahlende Versicherungsunternehmen ausüben, da es in ihrem Interesse liegt, die sich daraus, daß eines der Mitglieder ihres Garantiefonds seine Verpflichtungen nicht erfüllt hat, ergebenden Folgen nicht zu tragen.

Artikel 6 (Unmöglichkeit der Ermittlung des Versicherungsunternehmens)

Wenn es unmöglich ist, das Versicherungsunternehmen zu ermitteln, kann das System der sich ergänzenden Mechanismen (Direktanspruch, Schadenregulierungsbeauftragter und Entschädigungsstelle) nicht funktionieren. Dieser Artikel zielt deshalb darauf ab zu gewährleisten, daß das Unfallopfer, sofern die Voraussetzungen für die Anwendung des mit der Richtlinie eingeführten Mechanismus nicht erfüllt sind, dennoch in jedem Fall entschädigt wird. In diesem Fall ist der Garantiefonds des Wohnsitzlandes des Unfallopfers für die Entschädigung des Unfallopfers verantwortlich. Durch Rückgriff des genannten Garantiefonds ist anschließend Endschuldner der dem Geschädigten gezahlten Entschädigung der Garantiefonds des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat. Aus Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG ergibt sich nämlich, daß die Sicherstellung der Haftpflichtversicherung, die die letztgenannte Richtlinie vorschreibt, Aufgabe des Mitgliedstaats ist, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat. Daraus ergibt sich, daß im Falle eines Unfalls, den ein nicht diese Voraussetzung erfüllendes Fahrzeug verursacht hat, für die Entschädigung des Unfallopfers der Garantiefonds des Mitgliedstaates verantwortlich ist, in dem das nicht versicherte und den Unfall verursachende Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

Die Logik dieses Artikels lehnt sich an die von Artikel 5 des vorliegenden Vorschlags an: Es liegt im Interesse des Opfers eines sich außerhalb seines Wohnsitzlandes ereignenden Unfalls, unter den gleichen Voraussetzungen entschädigt zu werden, die für das Funktionieren der in Artikel 5 vorgesehenen Entschädigungsstelle in seinem Wohnsitzland gelten. Anschließend ist für den Garantiefonds im Wohnsitzland des

Unfallopfers ein Rückgriff auf den Garantiefonds des Landes, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, unter den gleichen Voraussetzungen wie in Artikel 5 Absatz 2 (Eintritt in die Rechte des Unfallopfers, Frist von zwei Monaten für die Erstattung durch den Garantiefonds des Landes, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, usw.) und durch Verweisung auf Artikel 5 vorgesehen.

Läßt sich der Versicherer nicht ermitteln, so ist in einigen Fällen der Endschuldner der vom Garantiefonds des Landes des Geschädigten gezahlten Entschädigung (durch Rückgriff des genannten Fonds) entweder der Garantiefonds des Landes, in dem sich der Unfall ereignet hat, sofern das Fahrzeug des Schädigers in diesem Land zugelassen ist, oder das Grüne-Karte-Büro des Unfalllandes, wenn das Fahrzeug in einem Drittland zugelassen ist (seinen gewöhnlichen Standort dort hat). Das Büro kann in diesem Fall auf das entsprechende Büro des Landes des gewöhnlichen Standorts zurückgreifen.

In jedem Fall darf der in diesem Artikel veranschaulichte Fall (ermitteltes Fahrzeug - nicht ermittelter Versicherer) nicht mit den Fällen nichtermittelter Fahrzeuge verwechselt werden. Diese Fälle fallen unmittelbar unter den bereits bestehenden Mechanismus des Systems der Grünen Karten. In diesen Fällen ist es angemessen, daß entsprechend Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG der Endschuldner der Garantiefonds des Landes ist, in dem sich der Unfall ereignet hat.

Artikel 7 und 8 (*Umsetzung in einzelstaatliches Recht - Inkrafttreten*)

Die genannten Artikel enthalten die klassischen Formulierungen bezüglich der zeitlichen Durchführung des Rechtsakts und der Bestimmung seiner Empfänger.

Artikel 9 (*Sanktionen*)

Diese Bestimmung ist bereits seit einigen Jahren in allen Rechtsetzungsvorschlägen der Kommission enthalten und spiegelt ihre Handelsweise wider, in ihrer Rolle als Hüterin der Verträge dafür zu sorgen, daß die von ihr vorgeschlagenen Rechtssetzungsmaßnahmen einwandfrei umgesetzt und durchgeführt werden⁷.

Vorschlag für eine
Richtlinie des Europäischen Parlaments
und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der
Richtlinien 73/239/EWG und 92/49/EWG
(Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 57 Absatz 2 und Artikel 100a,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189b EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Zwischen den Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bestehen zur Zeit Unterschiede, die die Freizügigkeit und den freien Verkehr von Versicherungsdienstleistungen beeinträchtigen.

Die genannten Rechtsvorschriften müssen deshalb angeglichen werden, um zum Funktionieren des Binnenmarktes beizutragen.

Mit der Richtlinie 72/166/EWG³, zuletzt geändert durch die Richtlinie 90/232/EWG⁴, hat der Rat Vorschriften zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht erlassen.

Mit der Richtlinie 88/357/EWG⁵, zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/49/EWG⁶, hat der Rat Vorschriften zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) und zur Erleichterung der tatsächlichen Ausübung des freien Dienstleistungsverkehrs erlassen.

¹ ABl. Nr. C ...

² ABl. Nr. C ...

³ ABl. Nr. L 103 vom 2.5.1972, S. 1

⁴ ABl. Nr. L 129 vom 19.5.1990, S. 33

⁵ ABl. Nr. L 172 vom 4.7.1988, S. 1

⁶ ABl. Nr. L 228 vom 11.8.1992, S. 1

Mit seiner "Entschließung zur Regulierung von Verkehrsunfällen, die außerhalb des Herkunftslandes des Geschädigten erlitten werden" vom 26. Oktober 1995⁷ hat das Europäische Parlament eine Maßnahme nach Artikel 138 b Absatz 2 EG-Vertrag getroffen und die Kommission zum Vorschlag einer Richtlinie des Rates und des Europäischen Parlaments zur Behandlung der genannten Frage aufgefordert.

Es ist in der Tat angezeigt, die mit den Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG⁸ und 90/232/EWG eingeführte Regelung zu vervollständigen, um den bei Kraftfahrzeug-Verkehrsunfällen Geschädigten unabhängig davon, in welchem Land der Gemeinschaft sich der Unfall ereignet, eine vergleichbare Behandlung zu garantieren. Lücken bestehen hinsichtlich der Schadenregulierung bei Unfällen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzes des Geschädigten ereignet haben.

Um diese Lücken zumindest teilweise zu schließen, sollte vorgesehen werden, daß der Mitgliedstaat der Niederlassung des Versicherers von dem Versicherungsunternehmen verlangt, in den anderen Mitgliedstaaten ansässige oder niedergelassene Beauftragte zu benennen, die alle erforderlichen Informationen über Schadenfälle zusammentragen und über ausreichende Befugnisse verfügen, um das Unternehmen gegenüber Geschädigten zu vertreten, die Schadenersatzansprüche geltend machen könnten, einschließlich der Befugnis zur Auszahlung des Schadenersatzes, und es vor den Gerichten - soweit dies mit den Bestimmungen des internationalen Privatrechts über die Zuweisung der gerichtlichen Zuständigkeiten vereinbar ist - und Behörden der anderen Mitgliedstaaten in bezug auf diese Schadenersatzansprüche zu vertreten oder erforderlichenfalls vertreten zu lassen.

Die Benennung der Schadenregulierungsbeauftragten ist Teil der Bedingungen für den Zugang zur Versicherungsttigkeit in Zweig 10 des Punkts A des Anhangs der Richtlinie 73/239/EWG und die Ausübung der genannten Tätigkeit. Diese Bedingung wird durch die einheitliche behördliche Zulassung nach Titel II der Richtlinie 92/49/EWG erfüllt, die die Behörden des Mitgliedstaats des Geschäftssitzes des Versicherungsunternehmens erteilen. Diese Bedingung gilt auch für Unternehmen mit Geschäftssitz außerhalb der Gemeinschaft, denen die Zulassung zur Versicherungsttigkeit im Gebiet eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft erteilt wurde. Die Richtlinien 73/239/EWG und 92/49/EWG werden diesbezüglich geändert und ergänzt.

Ein Direktanspruch des Geschädigten gegen den betroffenen Versicherer ist die logische Vorbedingung für die Einsetzung eines solchen Beauftragten und wird darüber hinaus die Rechtsstellung von Personen, die außerhalb ihres Wohnsitzlandes bei einem Straßenverkehrsunfall geschädigt wurden, verbessern.

⁷ ABl. Nr. C 308 vom 20.11.1995, S. 108.

⁸ ABl. Nr. L 8 vom 11.01.1984, S. 17.

Außer der Sicherstellung der Präsenz eines das Versicherungsunternehmen im Wohnsitzland des Unfallopfers vertretenden Ansprechpartners muß der Anspruch des Unfallopfers inhaltlich, d.h. durch die schnellstmögliche Schadenregulierung, gewährleistet werden. Die nationalen Rechtsvorschriften müssen deshalb angemessene Sanktionen vorsehen, die dann gegen den Versicherer des Schädigers festgesetzt werden können, wenn dieser seiner Verpflichtung zur Vorlage eines Schadenersatzangebots innerhalb einer angemessenen Frist nicht nachkommt. Die Eintrittspflicht und der erlittene Schaden müssen jedoch unstreitig sein, damit der Versicherer innerhalb der vorgeschriebenen Frist ein gültiges Angebot vorlegen kann.

Da es für Unfallgeschädigte zuweilen mit Schwierigkeiten verbunden ist, den Namen des Versicherungsunternehmens zu erfahren, das die Haftpflicht aufgrund der Nutzung eines an einem Unfall beteiligten Fahrzeugs deckt, sollten die Mitgliedstaaten im Interesse dieser Geschädigten Auskunftsstellen einrichten, um zu gewährleisten, daß diese Information unverzüglich zur Verfügung steht. Die genannten Auskunftsstellen sollten auch den Unfallopfern Informationen über die Schadenregulierungsbeauftragten zur Verfügung stellen. Die genannten Stellen müssen zusammenarbeiten und schnell auf Auskunftersuchen reagieren, die Auskunftsstellen anderer Mitgliedstaaten an sie richten.

Es ist notwendig, eine Stelle einzurichten, die dem Geschädigten auch dann eine Entschädigung sicherstellt, wenn das Versicherungsunternehmen keinen Beauftragten ernannt hat oder die Sache ganz offensichtlich verzögert. Es ist wichtig, daß sich die Unfallopfer in solchen Fällen unmittelbar an diese Stelle wenden können. Es ist gerechtfertigt, der Stelle insoweit ein Subrogationsrecht einzuräumen, als sie das Unfallopfer entschädigt hat. Um die Fortsetzung dieser Maßnahmen gegen das Versicherungsunternehmen zu erleichtern, hat die Entschädigungsstelle im Land des Unfallopfers einen Anspruch auf automatische Erstattung - mit dem Anspruch auf Eintritt in die Rechte des Unfallopfers - durch die entsprechende Stelle in dem Land, in dem der Versicherer seinen Geschäftssitz hat. Die letztgenannte Stelle befindet sich in einer günstigeren Lage, um einen Regressanspruch gegen den Versicherer gelten zu machen.

Eine Einrichtung muß unbedingt gewährleisten, daß das Unfallopfer in dem Fall nicht ohne Entschädigung bleibt, daß der Versicherer des Fahrzeugs, das den Schaden verursacht hat, nicht ermittelt werden konnte. Es ist gerechtfertigt vorzusehen, daß Endschuldner der Schadenersatzzahlung für das Unfallopfer eine Stelle in dem Mitgliedstaat ist, in dem das nicht versicherte und den Unfall verursachende Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

(Anwendungsbereich)

Diese Richtlinie soll besondere Vorschriften für Opfer von Unfällen festlegen,

- a) die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzes der Unfallopfer ereignet haben und
- b) durch ein Fahrzeug verursacht wurden,
 - das bei einem in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzlandes des Geschädigten niedergelassenen Unternehmen versichert ist und
 - in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzes des Geschädigten zugelassen ist.

Artikel 2

(Direktanspruch)

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß die Geschädigten aus einem Schadenfall gemäß Artikel 1 der vorliegenden Richtlinie einen Direktanspruch gegen den Versicherer der haftpflichtigen Partei haben.

Artikel 3

(Schadenregulierungsbeauftragter)

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jedes

- nach Artikel 6 der Richtlinie 73/239/EWG, geändert durch Artikel 4 der Richtlinie 92/49/EWG, zur Übernahme von Risiken aus Zweig 10 des Punkts A des Anhangs der Richtlinie 73/239/EWG - mit Ausnahme der Haftpflicht des Frachtführers - oder

- nach Artikel 23 Absatz 2 der Richtlinie 73/239/EWG

zugelassene Versicherungsunternehmen in allen anderen Mitgliedstaaten als dem, der die Zulassung erteilt hat, frei eine Stelle ("den Schadenregulierungsbeauftragten") einrichtet. Die Aufgabe dieser Stelle besteht in der Bearbeitung und Regulierung von Ansprüchen, die aus Straßenverkehrsunfällen herrühren, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzes des Unfallopfers ereignet haben und durch ein bei dem Unternehmen versichertes und in einem anderen Mitgliedstaat als dem des

Wohnsitzes des Geschädigten zugelassenes Fahrzeug verursacht werden. Der Schadenregulierungsbeauftragte muß im Wohnsitzland des Unfallopfers ansässig oder niedergelassen sein.

2. Die Richtlinie 73/239/EWG wird wie folgt geändert:

a) In Artikel 8 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

“f) Namen und Anschrift des Schadenregulierungsbeauftragten angeben, den sie in jedem Mitgliedstaat benennen, wenn die zu deckenden Risiken unter Zweig Nr. 10 des Titels A des Anhangs fallen”.

b) In Artikel 23 Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

“h) Namen und Anschrift des Schadenregulierungsbeauftragten angeben, den sie in jedem Mitgliedstaat benennen, wenn die zu deckenden Risiken unter Zweig Nr. 10 des Titels A des Anhangs fallen”.

3. Der Schadenregulierungsbeauftragte trägt alle erforderlichen Informationen über Schadenfälle zusammen und leitet angemessene Schritte zur Aushandlung der Schadenregulierung ein entsprechend den Anweisungen des betreffenden Versicherungsunternehmens, dem Haftpflichtrecht gemäß der Definition in Artikel 2 letzter Absatz der Richtlinie 90/232/EWG sowie den auf den Unfall anwendbaren einzelstaatlichen Haftungs Vorschriften. Die Forderung eines Beauftragten schließt den direkten Rückgriff des Unfallopfers bzw. seines Versicherers gegen den Schadenverursacher bzw. seinen Versicherer nicht aus.

4. Der Schadenregulierungsbeauftragte muß über eine angemessene fachliche Eignung verfügen. Er muß über eine ausreichende Ausstattung zur Erfüllung der in diesem Artikel genannten Pflichten verfügen.

5. Der Schadenregulierungsbeauftragte muß über ausreichende Befugnisse verfügen, um das Unternehmen gegenüber Geschädigten zu vertreten, die Schadenersatzansprüche geltend machen könnten, einschließlich der Befugnis zur Zahlung mit schuldbefreiender Wirkung, und es in bezug auf die genannten Schadenersatzansprüche vor den Gerichten - soweit dies mit dem Übereinkommen von Brüssel vom 27. September 1968 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen⁹ sowie sonstigen Vorschriften des internationalen Privatrechts über die Zuweisung der gerichtlichen Zuständigkeiten vereinbar ist - und den Behörden des Mitgliedstaats, für dessen Gebiet er bestellt wurde, zu vertreten oder erforderlichenfalls vertreten zu lassen.

⁹ AB. Nr. L 299 vom 31.12.1972.

6. Die Mitgliedstaaten müssen Verpflichtungen vorsehen, um sicherzustellen, daß innerhalb von drei Monaten, nachdem das Unfallopfer entweder direkt beim Versicherer des Unfallverursachers oder beim Schadenregulierungsbeauftragten seine Ansprüche auf Ersatz des Schadens angemeldet hat

- das Versicherungsunternehmen des Schädigers oder sein Schadenregulierungsbeauftragter - sofern die Eintrittspflicht unstreitig ist und der Schaden beziffert wurde - ein Schadenersatzangebot vorlegt,

- der Versicherer, an den der Antrag auf Schadenersatz gerichtet war, oder sein Schadenregulierungsbeauftragter angemessen auf die in dem Antrag genannten Punkte eingeht, sofern die Eintrittspflicht nicht eindeutig festgestellt und der von dem Unfallopfer erlittene Schaden nicht vollständig quantifiziert werden konnte.

7. Artikel 12a Absatz 4 letzter Unterabsatz der Richtlinie 88/357/EWG findet Anwendung.

Artikel 4.

(Auskunftsstelle)

1. Jeder Mitgliedstaat schafft eine Stelle oder erkennt eine Stelle an ("die Auskunftsstelle"), die für das Führen von Registern der in dem Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeuge, der die genannten Fahrzeuge versichernden Haftpflicht-Versicherungsunternehmen und der gemäß Artikel 3 von den Versicherungsunternehmen benannten und den Mitgliedstaaten nach Absatz 2 dieses Artikels mitgeteilten Schadenregulierungsbeauftragten sowie die Verwaltung der Erhebung und Verbreitung der genannten Daten zuständig ist. Außerdem unterstützt die genannte Stelle die Berechtigten bei der Ermittlung der in dem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge versichernden Kraftfahrzeug-Versicherungsunternehmen und der namentlich gemeldeten Schadenregulierungsbeauftragten.

2. Die Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherungsunternehmen teilen der Auskunftsstelle des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen sind, die Kennzeichen der in dem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge, für die sie die Deckung übernehmen, die Nummer der Versicherungspolice sowie die Namen und Anschriften der Versicherungsnehmer der genannten Fahrzeuge mit. Sie teilen den Auskunftsstellen der anderen Mitgliedstaaten die entsprechenden Angaben über die in diesen anderen Mitgliedstaaten zugelassenen und von ihnen im Rahmen der Dienstleistungsfreiheit versicherten Fahrzeuge sowie den Namen und die Anschrift des in dem jeweiligen Mitgliedstaat gemäß Artikel 3 ernannten Schadenregulierungsbeauftragten mit.

3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß das Opfer eines Unfalls, der sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem seines Wohnsitzes ereignet hat, das Recht hat, die Auskunftsstelle seines Wohnsitzlandes oder des Landes der Zulassung des Fahrzeugs um Übermittlung des Namens des Versicherers und der Nummer der Versicherungspolice des beteiligten Fahrzeugs sowie des Namens des Schadenregulierungsbeauftragten des genannten Versicherungsunternehmens im Wohnsitzland des Geschädigten zu bitten. Ist das Fahrzeug nicht ordnungsgemäß bzw. rechtmäßig versichert, teilt die Auskunftsstelle dem Unfallopfer den Namen und die Anschrift des Eigentümers oder des gewöhnlichen Fahrzeughalters mit.

Artikel 5

(Entschädigungsstelle)

1. Jeder Mitgliedstaat schafft eine Stelle oder erkennt eine Stelle an ("die Entschädigungsstelle"), die für Sach- oder Personenschäden eines in dem Mitgliedstaat ansässigen Geschädigten, die durch ein in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzes des Geschädigten zugelassenes und versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, Ersatz zu leisten hat, wenn sich der die genannten Schäden begründende Unfall in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzes des Geschädigten ereignet.

Die Entschädigungsstelle des Wohnsitzlandes des Unfallopfers greift innerhalb von zwei Monaten nach Einreichen des Schadenersatzantrags durch den Geschädigten ein,

- wenn der Versicherer des den Unfall verursachenden Fahrzeugs keinen Schadenregulierungsbeauftragten gemäß Artikel 2 benannt hat oder
- wenn der Versicherer oder sein Schadenregulierungsbeauftragter innerhalb von drei Monaten nach der Schadenmeldung durch den Geschädigten - entweder unmittelbar beim Versicherer oder beim Schadenregulierungsbeauftragten - kein Schadenersatzangebot vorgelegt hat oder sich nicht begründet zu den in der Meldung genannten Punkten geäußert hat oder den Schadenersatzantrag des Unfallopfers abgelehnt hat, ohne ihm die Gründe hierfür zu nennen. Dabei sind die Grenzen der Versicherungspflicht gemäß der Definition in Artikel 2 letzter Absatz der Richtlinie 90/232/EWG und das auf den Unfall anwendbare nationale Haftpflichtrecht zu beachten.

Die Entschädigungsstelle im Wohnsitzland des Unfallopfers muß dem Versicherer des Unfallverursachers oder dessen Schadenregulierungsbeauftragten innerhalb von zwei Monaten nach Einreichen des Schadenersatzantrags des Unfallopfers mitteilen, daß ein Antrag auf Schadenersatz des Unfallopfers bei ihm eingegangen ist und daß er diesbezüglich tätig wird.

2. Die Entschädigungsstelle, die das Unfallopfer in seinem Wohnsitzland entschädigt hat, hat einen Erstattungsanspruch gegenüber der Entschädigungsstelle im Land der Niederlassung des Versicherungsunternehmens. Diese hat ihr den gezahlten Betrag binnen einer Frist von zwei Monaten nach Vorlage ihres Erstattungsantrags zu ersetzen.

Sodann gehen die Ansprüche des Unfallopfers gegen den Schädiger oder seinen Versicherer auf die Entschädigungsstelle des Landes der Niederlassung des Versicherers insoweit über, als die Entschädigungsstelle des Wohnsitzlandes des Unfallopfers diesem Schadenersatz geleistet hat. Wurde der Anspruch des Geschädigten gegen den Versicherer durch Gerichtsurteil, Schuldanerkenntnis des Versicherers oder Vergleich festgelegt, kann der Versicherer, gegen den sich die nach diesem Absatz lautenden Ansprüche richten, keine Einwände gegen die Erstattung erheben, es sei denn, er weist nach, daß die Entschädigungsstelle ihn nicht gemäß Absatz 1 dieses Artikels benachrichtigt oder irrtümlicherweise unbegründete Schadenersatzanträge befriedigt oder den Schaden überbewertet hat. Die Entschädigungsstellen im Wohnsitzland des Unfallopfers und im Land der Niederlassung des Versicherungsunternehmens können auch die Erstattung ihrer angemessenen Aufwendungen verlangen.

3. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen um sicherzustellen, daß die in ihrem Hoheitsgebiet befindliche Entschädigungsstelle der Entschädigungsstelle eines anderen Mitgliedstaats, die dem Opfer eines von einem durch ein Versicherungsunternehmen mit Sitz in dem erstgenannten Mitgliedstaat versichertes Fahrzeug verursachten Unfalls Schadenersatz geleistet hat, innerhalb der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Frist ihre Aufwendungen in den in Absatz 1 Unterabsatz 2 dieses Artikels genannten Fällen erstattet.

Artikel 6

(Unmöglichkeit der Ermittlung des Versicherungsunternehmens)

Kann das Versicherungsunternehmen nicht ermittelt werden, so ist das Fahrzeug wie ein nicht versichertes Fahrzeug zu behandeln. Der Ersatz der Sach- oder Personenschäden des Unfallopfers obliegt der in Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG bezeichneten Stelle innerhalb der dort genannten Grenzen. Das Unfallopfer ist von der in dem genannten Artikel vorgesehenen Stelle in seinem Wohnsitzland zu entschädigen. Diese Stelle kann anschließend unter den gleichen Voraussetzungen wie in Artikel 5 Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie Forderungen gegenüber der entsprechenden Stelle des Landes, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, oder gegebenenfalls gegenüber dem Grüne-Karte-Büro dieses Mitgliedstaats geltend machen.

Artikel 7

(Umsetzung in nationales Recht)

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen Vorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie innerhalb von 18 Monaten nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis. Sie wenden die genannten Vorschriften innerhalb von 24 Monaten nach der Bekanntgabe dieser Richtlinie an.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die wesentlichen innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie in dem unter diese Richtlinie fallenden Bereich erlassen.

Artikel 8

(Inkrafttreten)

Diese Richtlinie tritt am ... Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Artikel 9

(Sanktionen)

Die Mitgliedstaaten bestimmen die für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen nationalen Vorschriften geltende Sanktionsregelung und treffen alle erforderlichen Maßnahmen zu ihrer Durchsetzung. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam und verhältnismäßig sein und abschreckende Wirkung haben. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die fraglichen Bestimmungen spätestens zu dem in Artikel 7 genannten Zeitpunkt und alle sie betreffenden späteren Änderungen unverzüglich mit.

Artikel 10

(Empfänger)

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

19.12.97

Beschluß

des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 72/239/EWG und 92/49/EWG
(Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie)
KOM(97) 510 endg.; Ratsdok. 11460/97

Der Bundesrat hat in seiner 720. Sitzung am 19. Dezember 1997 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 92/49/EWG (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie). Die darin enthaltenen Vorschriften führen zu einer weiteren Rechtsvereinheitlichung und mehr Rechtssicherheit und bieten den in einen Verkehrsunfall im EU-Ausland verwickelten Geschädigten einen verbesserten Schutz. Die Geschädigten eines Verkehrsunfalls im Ausland sehen sich bei der Verfolgung ihrer Ansprüche besonderen Schwierigkeiten gegenüber: Die tatsächlichen Möglichkeiten für die erforderlichen Feststellungen sind erschwert, die rechtlichen Grundlagen im Ausland weichen von denen des Heimatstaats ab und die Schadensregulierungspraxis der Versicherer kann sich anders gestalten. Der Vorschlag, der die derzeitige Rechtsstellung von Verkehrsunfallgeschädigten nach Unfällen im Ausland verbessert und eine zügigere Schadensabwicklung fördert, ist deshalb zu unterstützen.
2. Der Bundesrat begrüßt insbesondere die europaweite Einführung eines Direktanspruchs der Verkehrsoffer gegen die Versicherer von Kraftfahrzeugen (Artikel 2).

Der Bundesrat bittet jedoch die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die Beschränkung der Verpflichtung zur Schaffung eines Direktanspruches auf

"Reisefälle" aufgegeben wird. Es besteht ein Bedürfnis, den Direktanspruch des Geschädigten gegen die Kfz-Haftpflichtversicherung insgesamt zu harmonisieren und einen solchen Anspruch jedem Verkehrsoffer innerhalb der Europäischen Union zuzubilligen. Damit würde dem Gleichbehandlungsgrundsatz im Hinblick auf alle durch Verkehrsunfälle Geschädigte Rechnung getragen. In die Richtlinie sollte deshalb eine Regelung aufgenommen werden, wonach allen Geschädigten ein Direktanspruch gegen die Versicherung der haftpflichtigen Partei eingeräumt werden muß.

3. Sachdienlich ist auch die Verpflichtung der Versicherungsunternehmen zur Bestellung von Schadensregulierungsbeauftragten (Artikel 3). Dies vereinfacht und erleichtert dem im Ausland geschädigten Unfallopfer die Verfolgung seiner Ansprüche.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung jedoch darauf hinzuwirken, auch im Wortlaut der Richtlinie klar zum Ausdruck zu bringen, daß durch die Vertretungsbefugnis des Schadensregulierungsbeauftragten vor Gericht kein zusätzlicher Gerichtsstand über die Regelungen des Brüsseler Übereinkommens über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen hinaus geschaffen werden soll. Dafür besteht auch im Hinblick auf die Stärkung der Rechte des Unfallopfers kein Bedürfnis. Darüber hinaus läge die zusätzliche Schaffung eines neuen Gerichtsstandes außerhalb der für den Richtlinienvorschlag herangezogenen Rechtsgrundlagen.

4. Unterstützung verdient des weiteren die Schaffung von Auskunftsregistern in allen EU-Staaten, mit deren Hilfe der Versicherer und der Schadensregulierungsbeauftragte ermittelt werden kann (Artikel 4). Der Geschädigte benötigt die sichere und zügige Feststellung des Versicherers, um gegen ihn seinen Direktanspruch effektiv verfolgen zu können.