

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der
Richtlinie 2000/26/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung
KOM(2002) 244 endg.; Ratsdok. 9864/02

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 28. Juni 2002 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 10. Juni 2002 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss wird an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 499/87 = AE-Nr. 871620,
Drucksache 26/89 = AE-Nr. 890074 und
Drucksache 834/97 = AE-Nr. 973170.

BEGRÜNDUNG

1. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

1.1. Die derzeitigen Kraftfahrzeug-Haftpflichtrichtlinien

Die Richtlinien über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kfz-Haftpflichtrichtlinien)¹ nahmen 1972 mit der Ersten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinie ihren Anfang. Die letzte Entwicklung in diesem Bereich war die Annahme der Vierten Kfz-Haftpflichtrichtlinie im Jahr 2000.

Mit den ersten drei Richtlinien hat die Gemeinschaft wichtige Schritte zur Errichtung eines Binnenmarkts auf dem Gebiet der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung unternommen:

- Einführung der Pflicht für alle Kraftfahrzeuge in der Gemeinschaft, durch eine Haftpflichtversicherung gedeckt zu sein (Kfz-Pflichtversicherung) und Festlegung von Mindestbeträgen für die Versicherungsdeckung.
- Sicherstellung des freien Verkehrs von Kraftfahrzeugen durch die allgemeine Geltung der Versicherungsbestätigung im gesamten Gebiet der Gemeinschaft und demzufolge Wegfall der Versicherungskontrollen an den Grenzen. Dies war ein wichtiger Schritt zur Gewährleistung der Freizügigkeit und des grenzübergreifenden Warenverkehrs.
- Schaffung von Entschädigungsstellen (Garantiefonds) in allen Mitgliedstaaten und damit verbundene Schadenersatzgarantie für die Opfer von Unfällen, die durch nicht ermittelte oder nicht versicherte Fahrzeuge verursacht werden.
- Sicherstellung, dass alle Fahrzeuginsassen (einschließlich der Familienmitglieder des Fahrers) unter die Definition der durch die Pflichtversicherung gedeckten Geschädigten fallen.

Die ersten drei Richtlinien stützten sich auf das System der "Grünen Karten", das mit dem Ziel eingeführt worden war, die Regulierung von Unfallschäden, die ein Kraftfahrer in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, verursacht, zu erleichtern. Bei diesem System gewährleistet ein von den Versicherungsunternehmen geschaffenes und in allen Mitgliedstaaten errichtetes privates Netz von Grüne-Karte-Büros, dass die Opfer von Verkehrsunfällen, die durch gebietsfremde Kraftfahrzeuge verursacht werden, Schadenersatz erhalten.

Es blieb jedoch eine erhebliche Lücke: Da ursprünglich die Versicherungskontrollen an den Grenzen aufgehoben werden sollten, galt das Grüne-Karte-System nur für Geschädigte, die sich in ihrem Wohnsitzstaat aufhielten, erstreckte sich aber nicht auf Verkehrsunfälle, die sich in einem anderen Staat als dem Wohnsitzstaat des Geschädigten zutragen (gebietsfremde Geschädigte). Diese Lücke wurde durch die

¹ Richtlinie 72/166/EWG, ABl. L 103 vom 2.5.1972, S. 1 (Erste Kfz-Richtlinie); Richtlinie 84/5/EWG, ABl. L 8 vom 11.1.1984, S. 17 (Zweite Kfz-Richtlinie); Richtlinie 90/232/EWG, ABl. L 129 vom 19.5.1990, S. 33 (Dritte Kfz-Richtlinie), Richtlinie 2000/26/EG, ABl. L 181 vom 20.7.2000, S. 65 (Vierte Kfz-Richtlinie).

Vierte Kraftfahrzeug-Haftpflichtrichtlinie² geschlossen, die darüber hinaus einen wirksamen Mechanismus für die Regulierung von Entschädigungsansprüchen bei solchen Unfällen vorsieht.

1.2. Die Notwendigkeit einer Fünften Kraftfahrzeug-Haftpflichtrichtlinie

Da der grenzüberschreitende Verkehr ständig zunimmt und die Kommission nach wie vor zahlreiche Anfragen, Beschwerden und Petitionen von Privatpersonen wie von Mitgliedern des Europäischen Parlaments zum Funktionieren der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinien erhält, sind weitere Maßnahmen erforderlich.

Dabei müssen nicht nur Teile der in den 70er und 80er Jahren erlassenen Richtlinien aktualisiert (insbesondere die Mindestversicherungssummen geändert), sondern auch Lücken geschlossen und Lösungen für häufig auftretende Probleme gefunden werden. Dies betrifft insbesondere

- die große Zahl von Personen (z.B. Studenten, Arbeitskräfte mit vorübergehendem Wohnsitz im Ausland und Personen mit Zweitwohnsitz), die sich über die Schwierigkeit beklagt, für einen vorübergehenden Aufenthalt in einem anderen Mitgliedstaat eine Versicherung zu schließen;
- Personen, die in einem anderen Mitgliedstaat einen Neu- oder Gebrauchtwagen erwerben möchten und Schwierigkeiten haben, das Fahrzeug vor seiner Zulassung im Einfuhrland kurzfristig zu versichern;
- die zunehmende Nachfrage nach Kfz-Versicherungsschutz für Fußgänger und Radfahrer;
- Kraftfahrer, die bei ihrem Versicherungsunternehmen eine Schadensfreiheitserklärung bzw. eine Erklärung über die gemeldeten Schäden beantragen, um mit einem anderen Versicherungsunternehmen einen Vertrag auszuhandeln.

Schließlich beschränkt sich die Vierte Kfz-Richtlinie auf die Schadenregulierung bei Unfällen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Wohnsitzes des Geschädigten ereignet haben. Mit dem Regulierungsmechanismus wird ein doppeltes Ziel verfolgt: erstens soll sichergestellt werden, dass "gebietsfremde" Geschädigte schnell Schadenersatz erhalten, und zweitens soll ein wirksames Entschädigungssystem eingeführt werden, bei dem die Rechtskosten auf ein Mindestmaß beschränkt sind.

Jetzt wird vorgeschlagen, diesen Regulierungsmechanismus unabhängig vom Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten auf alle Unfälle auszudehnen.

Die von der Kommission 1999 mit einzelstaatlichen Behörden, Vertretern der Versicherungswirtschaft und Vereinigungen von Verbrauchern und Unfallopfern eingeleiteten umfassenden Konsultationen haben die Notwendigkeit einer Überarbeitung und Aktualisierung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinien bestätigt. Das Europäische Parlament, das sich der Bedeutung der Kfz-Versicherung für das tägliche Leben des Einzelnen bewusst ist, hat im Juli 2001 eine Entschließung angenommen, in der der Erlass einer Fünften Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinie empfohlen wird. Mit dem vorliegenden Richtlinienvorschlag kommt die Kommission dieser Empfehlung nach.

² Richtlinie 2000/26/EG, ABl. L 181 vom 20.7.2000, S. 65 (Vierte Kfz-Richtlinie).

1.3. Die Ziele des Vorschlags

Die Überarbeitung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinien verfolgt in erster Linie folgende Ziele:

- (1) Aktualisierung und Verbesserung des Rechtsschutzes für die Opfer von Kraftfahrzeugunfällen durch eine Pflichtversicherung;
- (2) Schließen bestehender Lücken und Klarstellung einiger Richtlinienbestimmungen, um eine konvergentere Auslegung und Anwendung durch die Mitgliedstaaten zu erreichen;
- (3) Lösung häufig auftretender Probleme, um einen besser funktionierenden Binnenmarkt für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu schaffen.

1.4. Inhalt des Vorschlags

Die Gründe für die Überarbeitung und Aktualisierung der Kfz-Richtlinien werden nachstehend im Einzelnen dargelegt. Die vorgeschlagenen Lösungen werden unter der Überschrift "Darstellung der Artikel" unter Punkt 2 der Begründung erläutert.

(a) Vorläufige amtliche Kennzeichen [Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a)]

In der Definition in Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 72/166/EWG ("*Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat*") wird Bezug genommen auf das Gebiet des Staats, dessen amtliches Kennzeichen das Fahrzeug trägt, jedoch nicht präzisiert, ob es sich um ein vorläufiges oder endgültiges Kennzeichen handeln soll. Bei einigen Fahrzeugen mit vorläufigem Kennzeichen hat es Schwierigkeiten gegeben, in ihrem Zulassungsmitgliedstaat Versicherungsschutz zu erlangen.

Um eine falsche Auslegung dieser Bestimmung zu vermeiden, sollte die Definition geändert und ausdrücklich auf vorläufige amtliche Kennzeichen Bezug genommen werden.

(b) Fahrzeuge ohne amtliches Kennzeichen oder mit einem Kennzeichen, das dem Fahrzeug nicht zugeordnet werden kann [Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b)]

Wird ein Unfall von einem Fahrzeug ohne amtliches Kennzeichen oder mit einem Kennzeichen, das dem Fahrzeug nicht zugeordnet werden kann, verursacht, so lässt sich das "*Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat*" nicht ohne Weiteres bestimmen.

Zur Auslegung der Richtlinien hat der Europäische Gerichtshof festgestellt, dass "*ein Fahrzeug, das bei Überschreiten der Grenze ein amtliches Kennzeichen trägt, das zwar von den Behörden eines Mitgliedstaats ordnungsgemäß verliehen wurde, aber falsch ist, weil es in Wahrheit einem anderen Fahrzeug zugeteilt wurde, so zu behandeln [ist], als ob es seinen gewöhnlichen Standort im Gebiet des Staates hätte, der das fragliche Kennzeichen verliehen hat*"³ und dass die Gültigkeit des Kennzeichens systematisch überprüft werden müsse⁴.

³ Urteil in der Rechtssache Fournier ...

⁴ Urteil im Fall Gambetta ...

Infolge der Urteile des Gerichtshofs sind die nationalen Versicherungsbüros häufig verpflichtet, sich mit den wirtschaftlichen Folgen von Unfällen auseinander zu setzen, die keinerlei Verbindung zu dem Mitgliedstaat haben, in dem sie niedergelassen sind. Die Urteile des EuGH hindern die rechtsetzenden Gemeinschaftsorgane jedoch nicht daran, für die Zukunft eine andere Lösung in Betracht zu ziehen. Der Council of Bureau hat für den Fall von Fahrzeugen ohne amtliches Kennzeichen oder mit einem Kennzeichen, das nicht zugeordnet werden kann, vorgeschlagen, zu Regulierungszwecken als Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, das Gebiet des Mitgliedstaats anzusehen, in dem sich der Unfall zugetragen hat.

(c) *Versicherungskontrollen [Artikel 1 Absatz 2]*

Um den freien Verkehr von Kraftfahrzeugen und die Freizügigkeit in der Europäischen Gemeinschaft zu erleichtern, wurde mit Artikel 2 der Richtlinie 72/166/EWG die Kontrolle der Grünen Karten bei Fahrzeugen abgeschafft, die ihren gewöhnlichen Standort in einem Mitgliedstaat haben und in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaats einreisen.

Einige Missverständnisse hat es hinsichtlich des Anwendungsbereichs der in Artikel 2 Absatz 1 genannten "*Stichprobenkontrollen*" gegeben. Das erste Problem betraf die Frage, ob der letzte Satz des zweiten Unterabsatzes auch für den ersten Unterabsatz gelten soll. Mit anderen Worten, inwieweit sind "*Stichprobenkontrollen*" für Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in einem Mitgliedstaat, die in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaats einreisen, zulässig? Das zweite Problem betrifft die Auslegung des Begriffs "*Stichprobenkontrollen*" selbst, dessen Bedeutung insbesondere angesichts der Schwierigkeit, eine geeignete Übersetzung in die anderen Gemeinschaftssprachen zu finden, nicht klar ist.

Die Kommission möchte diese Angelegenheit klären und schlägt vor, dass Versicherungskontrollen im innergemeinschaftlichen Kfz-Verkehr unter bestimmten Voraussetzungen, beispielsweise aus Gründen der öffentlichen Ordnung (z.B. nach einem Unfall oder einer Panne) möglicherweise gerechtfertigt sein sollen. Voraussetzung hierfür sollte sein, dass die Kontrollen nicht systematisch und nicht diskriminierend sind und nicht der Prüfung der Haftpflichtversicherung dienen.

(d) *Befreiung von der Versicherungspflicht für bestimmte Fahrzeuge [Artikel 1 Absatz 3]*

Nach Artikel 4 der Richtlinie 72/166/EWG dürfen die Mitgliedstaaten gewisse Arten von Fahrzeugen mit besonderem Kennzeichen von der Haftpflichtversicherung ausnehmen, sofern sie diese Ausnahmeregelungen den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission melden.

Buchstabe a) nimmt Bezug auf im Besitz bestimmter natürlicher oder juristischer Personen befindliche Fahrzeuge, bei denen die die Ausnahmebestimmung anwenden den Mitgliedstaaten gewährleisten sollen, dass bei Unfällen in andern Mitgliedstaaten Schadenersatz geleistet wird. Die Anwendung dieses Absatzes ist mit keinen besonderen Problemen verbunden, da die Zahlung des Schadenersatzes von dem Mitgliedstaat sichergestellt wird.

Nach Buchstabe b) dürfen die Mitgliedstaaten "*bestimmte Fahrzeugarten und bestimmte Fahrzeuge mit einem besonderen Kennzeichen*" (z.B. einige Kraftfahrzeuge

bis zu einer bestimmten Höchstgeschwindigkeit und bestimmte Arbeitsmaschinen) von der Versicherungspflicht befreien. Der Mitgliedstaat muss nicht dafür sorgen, dass bei Unfällen, die von den fraglichen Fahrzeugen in einem anderen Mitgliedstaat verursacht wurden, Geschädigte Schadenersatz erhalten. Gemäß Buchstabe b) haben die andern Mitgliedstaaten jedoch das Recht, bei diesen Fahrzeugen Grenzkontrollen durchzuführen, um zu überprüfen, ob der Fahrer eine grüne Karte besitzt oder eine Grenzversicherung abgeschlossen hat.

Nach dem Schengener Übereinkommen sind solche im Rahmen der Richtlinie bei den in Artikel 4 Buchstabe b) genannten Fahrzeugen durchgeführten Kontrollen jedoch an den Binnengrenzen der Mitgliedstaaten nicht mehr zulässig. Die Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Ausnahmebestimmung finden damit keine Anwendung mehr.

(e) Änderung der Mindestversicherungssummen [Artikel 2]

Nach Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 84/5/EWG sollte die Kommission "gegebenenfalls Vorschläge unterbreiten, insbesondere hinsichtlich der Anpassung der Beträge nach Artikel 1 Absätze 2 und 4". Doch wurden die Mindestversicherungssummen seit Erlass der Richtlinie nicht geändert.

Im Gegensatz dazu haben die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht inzwischen erhebliche Änderungen erfahren. Acht Mitgliedstaaten haben die unbegrenzte Deckung für Personenschäden und viele von ihnen sehr viel höhere Deckungssummen eingeführt, als die in der Richtlinie für Sachschäden genannten Mindestsummen.

Bei Berücksichtigung der Auswirkung der Inflation auf die derzeitigen Beträge⁵ seit Annahme der Richtlinie im Jahre 1984 ergäben sich folgende Zahlen: Personenschäden: 605 500 EUR bei einem Geschädigten und 865 000 EUR je Schadenfall bei mehr als einem Geschädigten. Sachschäden: 173 000 EUR je Schadenfall. Personen- und Sachschäden: 1 038 000 EUR je Schadenfall.

Es ist darauf hinzuweisen, dass das Europäische Parlament in seinem Entschließungsentwurf zu einer Fünften Kfz-Richtlinie eine einheitliche Mindestdeckung von 2 000 000 EUR vorschlägt, jedoch keine Erklärung über die Grundlage für die Berechnung dieses Betrags geliefert hat.

(f) Aufhebung der Option für die Mitgliedstaaten, die Schadenersatzleistungen bei Sachschäden, die durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug verursacht wurden, zu beschränken [Artikel 2]

Gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG schaffen die Mitgliedstaaten eine Stelle oder erkennen eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht, Ersatz zu leisten hat.

5

Zurzeit gelten folgende Mindestdeckungssummen für die Pflichtversicherung:
Personenschäden: 350 000 EUR bei einem Geschädigten, 500 000 EUR je Schadenfall bei mehr als einem Geschädigten;
Sachschäden: 100 000 EUR je Schadenfall.
Personen- und Sachschäden: 600 000 EUR je Schadenfall.

Der vierte Unterabsatz dieser Vorschrift enthält jedoch eine Ausnahmeregelung, derzufolge diese Ersatzleistung erheblich eingeschränkt werden kann. Es heißt dort: *"Die Mitgliedstaaten können die Einschaltung dieser Stelle bei Sachschäden, die durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug verursacht wurden, beschränken oder ausschließen."* Diese Ausnahme wird in Erwägungsgrund sechs letzter Satz in der Richtlinie *"wegen der Gefahr von Betrug"* gerechtfertigt.

Die zahlreichen bei der Kommission eingegangenen Beschwerden von Unfallopfern deuten darauf hin, dass einige Mitgliedstaaten den Eintritt dieser nationalen Stellen für Sachschäden selbst dann ausschließen, wenn aufgrund der besonderen Umstände jedes Betrugsrisiko ausscheidet, wie in dem Fall, dass der Geschädigte bei ein und demselben Unfall sowohl Personen- als auch Sachschäden erlitten hat.

(g) *System der Dienstleistungsbeauftragten [Artikel 3]*

Artikel 12a Absatz 4 Unterabsatz 2 erster Satz der Richtlinie 88/357/EWG (Zweite Schadenversicherungsrichtlinie), in der durch die Richtlinie 90/618/EWG (Freier Dienstleistungsverkehr – Kfz-Versicherung) geänderten Fassung, sieht vor, *"dass der Mitgliedstaat, in dem die Dienstleistung erbracht wird, (d. h. der Staat, in dem das Risiko belegen ist) einen gebietsansässigen oder in seinem Gebiet niedergelassenen Vertreter ernannt, der alle im Zusammenhang mit Schadensfällen erforderlichen Informationen zusammenträgt"*. Im letzten Satz des vierten Unterabsatzes heißt es, dass *"der Vertreter keine Direktversicherungsgeschäfte für die genannten Unternehmen betreiben darf"*.

Die letztgenannte Vorschrift verhindert, dass die Zweigniederlassungen von Versicherungsunternehmen Schadenregulierungsbeauftragte für den freien Dienstleistungsverkehr werden können, während Tochterunternehmen (bei denen es sich um unabhängige juristische Personen handelt) von diesem Verbot nicht betroffen sind. Dies führt möglicherweise zu zusätzlichen Kosten.

Mit dieser Regelung, die in den Erwägungsgründen der Richtlinie nicht näher begründet wird, sollte wahrscheinlich die Kumulierung von freiem Dienstleistungsverkehr und Niederlassung verhindert werden. Mit den Dritten Richtlinien wurden anschließend jedoch alle Beschränkungen der gleichzeitigen Ausübung der genannten Tätigkeiten aufgehoben. Die Folge dieser Entwicklung im Rechtsetzungsbereich ist, dass Zweigniederlassungen von Versicherungsunternehmen nach den derzeitigen Versicherungsrichtlinien – mit Ausnahme der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung – als Dienstleistungsbeauftragte für alle Versicherungsgeschäfte tätig werden können.

(h) *Deckung von Fahrzeuginsassen, die wussten oder hätten wissen müssen, dass der Fahrer unter dem Einfluss von Alkohol oder eines anderen Rauschmittels stand [Artikel 4 Absatz 1]*

Das Ziel der Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien, eine Pflichtversicherungsdeckung für alle Fahrzeuginsassen sicherzustellen, ist unbestritten. Einigen Auslegungen zufolge sollten Fahrzeuginsassen allerdings von der Deckung ausgenommen werden, wenn sie wussten oder hätten wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder eines anderen Rauschmittels stand. Eine solche Auslegung hat sogar in die Rechtsvorschriften einiger Mitgliedstaaten Eingang gefunden.

Die Fahrzeuginsassen sind normalerweise nicht in der Lage, den Intoxikationsgrad des Fahrers einwandfrei zu beurteilen. In jedem Fall sollte der Rechtsschutz des Geschädigten im Vordergrund stehen. Unter dem Einfluss von Rauschmitteln stehende Personen vom Führen eines Fahrzeugs abzuhalten ist ein sehr ehrenwertes Ziel, doch ist es rechtswidrig, dies dadurch zu erreichen, dass der Versicherungsschutz von Fahrzeuginsassen, die bei einem Kraftfahrzeugunfall geschädigt werden, herabgesetzt wird.

Dieser Punkt der Richtlinien muss deshalb unbedingt geklärt werden, wobei die Rechtssprechung des Gerichtshofs als Maßstab zugrunde zu legen ist⁶.

(i) *Fußgänger und Radfahrer [Artikel 4 Absatz 2]*

Wenngleich einige Unfälle auf Fußgänger und Radfahrer zurückzuführen sind, werden die meisten Unfälle durch Kraftfahrzeuge verursacht. Unabhängig von der Unfallverantwortung erleiden Fußgänger und Radfahrer gewöhnlich bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen größere Schäden.

Bei nicht vom Kraftfahrer verursachten Unfällen ist die Rechtslage der Fußgänger und Radfahrer von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat sehr unterschiedlich. In einigen Mitgliedstaaten ist kein Versicherungsschutz gegeben und versuchen die Gerichte häufig, die Haftpflicht des Fahrers so nachzuweisen, dass der Geschädigte in die Kfz-Versicherungsdeckung einbezogen werden kann. Die Rechtsvorschriften anderer Mitgliedstaaten sehen vor, dass Fußgänger und Radfahrer unter den Versicherungsschutz des am Unfall beteiligten Fahrzeugs fallen, und zwar unabhängig davon, ob der Fahrer schuldhaft gehandelt hat oder nicht. Dies gilt, wenngleich die besonderen Umstände, unter denen die Haftpflicht des Fußgängers oder Radfahrers zu Grunde zu legen ist, je nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten unterschiedlich sind.

Soweit die Kommission dies beurteilen kann, hat sich die Einbeziehung von Fußgängern und Radfahrern in die Rechtsvorschriften einiger Mitgliedstaaten nicht wesentlich auf die Versicherungskosten ausgewirkt.

(j) *Uneingeschränkte Abdeckung des Gebiets der Gemeinschaft während der gesamten Vertragsdauer (vorübergehende Aufenthalte in anderen Mitgliedstaaten) [Artikel 4 Absatz 3]*

Die Dienststellen der Kommission erhalten zahlreiche Schreiben von Personen, die sich über die Schwierigkeit beklagen, für einen vorübergehenden Aufenthalt im Ausland Versicherungsschutz zu erlangen. Grund dafür sind die Praktiken einiger Versicherungsunternehmen. So schreiben einige Versicherungsunternehmen in ihren Policen vor, dass der Versicherungsvertrag endet, wenn das versicherte Fahrzeug eine bestimmte Zeit lang seinen Standort in einem anderen Mitgliedstaat hatte. In anderen Verträgen wird darauf hingewiesen, dass der Versicherungsnehmer dem Versicherungsunternehmen Mitteilung zu machen hat, wenn das Fahrzeug über eine bestimmte Frist hinaus im Ausland verbleibt, so dass die Prämie überprüft werden kann. Bleibt eine solche Mitteilung aus, kann dies die vorzeitige Kündigung des Vertrags zur Folge haben.

Beide Klauseln bewirken, dass sowohl die Freizügigkeit als auch das Funktionieren des Binnenmarkts behindert werden. Darüber hinaus stehen sie im Widerspruch zu Artikel 2 erster Gedankenstrich der Richtlinie 90/232/EWG, wonach die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass Kfz-Haftpflichtversicherungspolice das gesamte Gebiet der Gemeinschaft auf der Grundlage einer einzigen Prämie abdecken.

Um zu gewährleisten, dass dieser Grundsatz tatsächlich angewandt wird und einem Versicherten, der sich aus beruflichen oder privaten Gründen vorübergehend in einen anderen Mitgliedstaat begibt, der Versicherungsschutz nicht entzogen werden kann, könnte in diesem Punkt eine Präzisierung der Richtlinien angezeigt sein. Die im Rahmen der nationalen Rechtsvorschriften in Bezug auf die Zulassung von Kraftfahrzeugen bestehenden Verpflichtungen sollten hiervon jedoch unberührt bleiben.

(k) Versicherungsschutz für eingeführte Kraftfahrzeuge [Artikel 4 Absatz 4]

Jedes Jahr stellen Tausende von Bürgern in ihrem Wohnsitzstaat einen Antrag auf Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs⁷. Dabei kann es sich um ein gebrauchtes Fahrzeug, das der Antragsteller oder ein Händler in einem anderen Mitgliedstaat erworben hat, oder ein dort erworbenes Neufahrzeug handeln. In der Gemeinschaft bestehen erhebliche Preisunterschiede, und es ist nur normal, dass Einzelpersonen die Vorteile des Binnenmarkts nutzen möchten.

Während der Fahrt zum Bestimmungsmitgliedstaat muss das Fahrzeug durch ein Unternehmen versichert sein, das im Herkunftsland zur Ausübung des Versicherungsgeschäfts zugelassen ist: Eine solch kurzfristige Versicherung ist im Verhältnis normalerweise sehr viel teurer als eine Versicherung mit normaler Laufzeit, und es ist häufig schwierig, ein Unternehmen zu finden, das diese Art von Versicherungsschutz übernimmt.

Nach Eintreffen des Fahrzeugs im Bestimmungsmitgliedstaat muss es bis zu seiner erneuten Zulassung versichert sein. Im Ausfuhrmitgliedstaat deckt die Kfz-Versicherung diese Zwischenzeit häufig nicht ab und es ist schwierig, im Bestimmungsmitgliedstaat eine andere Versicherung abzuschließen.

Die Richtlinien sollten eine Lösung enthalten, damit die genannten Fahrzeuge leichter versichert werden können.

(l) Vom Versicherungsunternehmen vorgelegte Schadenfreiheitserklärung bzw. Schadenverlaufserklärung [Artikel 4 Absatz 4]

Beschließt ein Versicherungsnehmer bei Ablauf eines Versicherungsvertrags, einen neuen Vertrag mit einem Versicherungsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat abzuschließen (da er seinen Wohnsitz geändert hat oder grenzübergreifenden Versicherungsschutz erhalten möchte) kann er Schwierigkeiten haben, von seinem früheren Versicherungsunternehmen eine Schadenfreiheits- bzw. Schadenverlaufserklärung zu erhalten. Die Tatsache, dass er seine Schadenfreiheit

⁷

Es gibt keine einheitliche Frist für die Neuzulassung von Fahrzeugen, sondern es bestehen erhebliche Unterschiede im EWR. Die Fristen betragen: einen Tag in Irland, drei Tage in Österreich, vierzehn Tage in Dänemark, einen Monat in Finnland, Portugal und Schweden, drei Monate in Frankreich und dem Vereinigten Königreich, sechs Monate in Griechenland, Luxemburg und Spanien und ein Jahr in Deutschland, Italien, den Niederlanden und Norwegen.

bzw. den Schadenverlauf für den früheren Vertrag nicht nachweisen kann, hat häufig zur Folge, dass der Versicherungsnehmer mit dem neuen Versicherungsunternehmen nicht den günstigsten Beitrag aushandeln kann.

Die Richtlinien sollten die Versicherungsunternehmen daher verpflichten, dem Versicherungsnehmer nach Vertragsbeendigung die genannte Schadenfreiheits- bzw. Schadenverlaufsbescheinigung auszuhandigen. Die freie Festsetzung der Beiträge für den Versicherungsvertrag durch die Parteien soll durch diese Verpflichtung nicht berührt werden.

(m) Selbstbeteiligungen [Artikel 4 Absatz 4]

Selbstbeteiligungen sind Teil des Schadenersatzes für Schäden, die vom Versicherten und nicht vom Versicherungsunternehmen getragen werden.

Ein wirksamer Schutz der Geschädigten erfordert, dass in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgesehene oder vertraglich vereinbarte Selbstbeteiligungen im Falle der Haftpflichtversicherung nicht gegenüber den Unfallopfern wirksam werden dürfen.

Die Selbstbeteiligungen sollten nur beim Verhältnis zwischen Versichertem und Versicherer zulässig sein.

(n) Ausdehnung des in der Vierten Kfz-Richtlinie⁸ vorgesehenen Mechanismus einer schnellen und wirksamen Regulierung von Entschädigungsansprüchen auf alle Unfälle [Artikel 4 Absatz 4]

Mit dem in der Vierten Kfz-Richtlinie zur Regulierung von Entschädigungsansprüchen vorgesehenen Mechanismus wird das doppelte Ziel verfolgt, die Unfallopfer schnell zu entschädigen und ein wirksames Entschädigungssystem, bei dem die Rechtskosten auf ein Mindestmaß beschränkt sind, einzuführen. Die Richtlinie betrifft die Regulierung von Entschädigungsansprüchen aus Unfällen, welche sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzstaat des Geschädigten zugetragen haben.

Bei der Aktualisierung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinien wurde es für sinnvoll gehalten, die mit der Vierten Kfz-Richtlinie eingeführten Vorschriften auf die Regulierung von Entschädigungsansprüchen aus allen Arten von Unfällen, unabhängig vom Wohnsitzstaat des Unfallopfers, auszudehnen. Diese Erweiterung sollte mit dem bestehenden System der nationalen Versicherungsbüros gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 72/166/EWG für die Regelung von Schadenfällen, die durch Fahrzeuge verursacht werden, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, vereinbar sein.

Der vorgeschlagene Mechanismus umfasst Folgendes:

- Direktanspruch für die bei Kraftfahrzeugunfällen Geschädigten.

Nach Artikel 3 der Vierten Kraftfahrzeug-Haftpflichtrichtlinie haben die Opfer eines Unfalls, der sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten oder in einem dem System der grünen Karten

angeschlossenen Drittland ereignet hat, einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt. Dieser Direktanspruch ist die notwendige Voraussetzung für die entsprechende Anwendung des Verfahrens des mit Gründen versehenen Schadenersatzangebots (siehe unten).

Es sei darauf hingewiesen, dass der Direktanspruch des Geschädigten gegen das Versicherungsunternehmen keine versicherungsfremde Verfahrens- oder zivilrechtliche Angelegenheit darstellt. Für die Einführung eines verbesserten Pflichtversicherungssystems in der Gemeinschaft mit einem angemessenen Rechtsschutzniveau für Geschädigte muss der Direktanspruch auf die Opfer aller Kraftfahrzeugunfälle ausgedehnt werden.

- Benennung eines Schadenregulierungsbeauftragten durch das Versicherungsunternehmen.

Nach Artikel 4 Absatz 1 der Vierten Kfz-Richtlinie müssen alle Versicherungsunternehmen in allen Mitgliedstaaten einen Schadenregulierungsbeauftragten benennen. Die Aufgaben dieses Beauftragten beschränken sich derzeit auf die unter die Richtlinie fallenden Unfälle (Unfälle, die sich außerhalb des Wohnsitzmitgliedstaats des Geschädigten ereignen).

- Verfahren des mit Gründen versehenen Schadenersatzangebots.

Gemäß Artikel 4 Absatz 6 der Vierten Kfz-Richtlinie sollen die Mitgliedstaaten dem Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers vorschreiben, innerhalb von drei Monaten nach Geltendmachung des Anspruchs ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot vorzulegen, sofern die Eintrittspflicht unstrittig ist und der Schaden beziffert wurde, oder aber, wenn der Eintritt der Haftpflicht bestritten wird, eine mit Gründen versehene Antwort zu erteilen. Diese Verpflichtung sollte durch geeignete wirksame und systematische finanzielle oder entsprechende administrative Sanktionen unterstützt werden.

- Schaffung von Auskunftsstellen.

Gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2000/26/EG müssen die Mitgliedstaaten Auskunftstellen schaffen, die ein Register mit spezifischen Informationen für eine leichtere Schadenregulierung führen.

Die erweiterte Zuständigkeit der Entschädigungsstellen gemäß Artikel 6 der Vierten Kfz-Richtlinie für alle Unfälle wäre jedoch unangebracht, da die Arbeit der genannten Stellen bei der Regulierung von Schäden auf Grund von Unfällen, die durch Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats verursacht wurden, mit dem bestehenden System der „Grüne-Karte-Büros“ kollidieren würde.

2. DARSTELLUNG DER ARTIKEL

Artikel 1 Absatz 1 – Vorläufige amtliche Kennzeichen – Fahrzeuge ohne amtliches Kennzeichen oder mit einem Kennzeichen, das dem Fahrzeug nicht zugeordnet werden kann

Mit Absatz 1 wird Artikel 1 Absatz 4 erster Gedankenstrich der Richtlinie 72/166/EWG (Definition des Gebiets, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat) geändert, um falsche Auslegungen auszuschließen. Aus dem Text geht eindeutig hervor, dass die Definition sowohl für die vorläufige als auch für die endgültige Zulassung gilt.

Mit Absatz 2 wird dieser Definition des Gebiets, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, ein Satz hinzugefügt, der die Anwendung der Definition bei Fahrzeugen präzisiert, die kein amtliches Kennzeichen oder ein Kennzeichen, das dem Fahrzeug nicht zugeordnet werden kann, tragen. Demnach ist bei einem Unfall das Gebiet, in dem sich der Unfall ereignet hat, als das Gebiet anzusehen, in dem die fraglichen Fahrzeuge ihren gewöhnlichen Standort haben. Obwohl auch andere Kriterien geprüft wurden (z.B. das Gebiet des dem Fahrzeug zuletzt zugeteilten amtlichen Kennzeichens) folgt der Vorschlag der diesbezüglichen Empfehlung des Council of Bureaux, da dies die Regulierung von Unfällen, an dem derartige Fahrzeuge beteiligt sind, erleichtern wird.

Damit alle denkbaren rechtswidrigen Situationen bei amtlichen Kennzeichen (falsche und gefälschte Kennzeichen, fehlende Kennzeichen und nicht gültige Kennzeichen) abgedeckt werden, wird in der Bestimmung Bezug genommen auf Fahrzeuge, *"die kein amtliches Kennzeichen oder ein Kennzeichen tragen, das dem Fahrzeug nicht oder nicht mehr zugeordnet ist"*.

Artikel 1 Absatz 2 – Kontrolle der Haftpflichtversicherung

Einige Missverständnisse hat es wegen des Anwendungsbereichs der in Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG genannten *"Stichprobenkontrollen"* sowie der Auslegung dieses Begriffs gegeben.

Der Vorschlag präzisiert die Anwendung dieser Bestimmung in zweierlei Hinsicht. Erstens wird der Anwendungsbereich des Verbots der Durchführung von Versicherungskontrollen auf Fahrzeuge beschränkt, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, und auf Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in einem Mitgliedstaat, die in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaats einreisen. Zweitens wird der Begriff *"Stichprobenkontrollen"* vermieden und die zulässigen Kontrollen werden durch drei negative Voraussetzungen definiert, d.h. die Kontrollen dürfen nicht systematisch und nicht diskriminierend sein und dürfen nicht der Kontrolle der Haftpflichtversicherung dienen.

Artikel 1 Absatz 3 – Befreiung von der Versicherungspflicht für bestimmte Fahrzeuge

Der Vorschlag hebt Artikel 4 Buchstabe b) der Richtlinie 72/166/EWG auf.

Nach Artikel 4 der Ersten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung können die Mitgliedstaaten in einigen Fällen von der allgemeinen Verpflichtung, für Kraftfahrzeuge eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, abweichen. Artikel 4 Buchstabe a) sieht bestimmte Freistellungen (für Fahrzeuge, die sich im Besitz bestimmter juristischer Personen befinden) vor, bei denen die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass für Sach- oder Personenschäden auf Grund von Unfällen, die sich im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats ereignen, Ersatz zu

leisten ist. Da der Schutz der durch nicht versicherte Fahrzeuge Geschädigten in den genannten Fällen gewährleistet ist, kann die Befreiung beibehalten werden.

Artikel 4 Buchstabe b) der Ersten Kfz-Richtlinie sieht weitere Ausnahmefälle vor (gewisse Arten von Fahrzeugen), bei denen die Mitgliedstaaten an der Grenze die Vorlage einer gültigen grünen Karte oder einer Grenzversicherung verlangen können, um sicherzustellen, dass den Unfallopfern bei Unfällen, die Fahrzeuge aus einem anderen Mitgliedstaat verursachen, Ersatz geleistet wird. Seit der Abschaffung der Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft durch das Schengener Übereinkommen kann die Zahlung von Schadenersatz an Opfer von Unfällen, die außerhalb ihres Zulassungsgebiets von Fahrzeugen verursacht werden, für die die genannte Befreiung gilt, nicht mehr gewährleistet werden. Die Befreiung ist daher aufzuheben.

Artikel 2 – Mindestversicherungssummen

Bei der Änderung der vor vielen Jahren vereinbarten Mindestdeckungssummen hat die Kommission die Einführung einer Illimité-Deckung, wie sie in einigen Mitgliedstaaten besteht, abgelehnt. Sie hat sich auch gegen einheitliche Mindestdeckungssummen für Personen- und Sachschäden ausgesprochen, da sie die Auffassung vertritt, dass Personenschäden für das Unfallopfer gravierender sind als Sachschäden und daher einen höheren Schutz erfordern.

Der Vorschlag ändert Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 84/5/EWG und sieht eine Mindestdeckungssumme von 1 000 000 EUR je Unfallopfer für Personenschäden und 500 000 EUR je Schadenfall für Sachschäden vor. Der globale Mindestbetrag je Schadenfall für Personenschäden bei mehr als einem Unfallopfer und der Mindestbetrag für Personenschäden und für Sachschäden werden aufgehoben. Die Kommission ist davon ausgegangen, dass die vorgeschlagenen Beträge angemessene Mindestsummen darstellen sollen, nicht nur um die Inflation und die finanzielle Realität aller Mitgliedstaaten zu berücksichtigen, sondern auch um den Schutz der Geschädigten zu verbessern.

Die Aufhebung der genannten Beträge ist zusammen mit der Erhöhung der Mindestdeckungssummen ein entscheidendes Element für einen besseren Versicherungsschutz. Zu betonen ist, dass die Kommission nicht nur den wirtschaftlichen Wert der bestehenden Schwellenwerte durch Inflationsbereinigung erhalten will, sondern auch den den Verkehrsopfern gebotenen Schutz erheblich zu verbessern gedenkt.

Ein neuer Absatz 3 ersetzt den alten Absatz 3 des geänderten Artikels. Letzterer enthielt eine Bestimmung über einen Umrechnungskurs, die auf Grund der Einführung des Euro keine Anwendung mehr findet. Der neue Absatz 3 sieht eine Vorschrift über die regelmäßige Anpassung vor, mit der die Aktualisierung der Mindestbeträge sichergestellt werden soll, ohne dass dazu die Richtlinie geändert werden müsste. Das höchste Maß an Klarheit und Objektivität dürfte in dieser Hinsicht der von Eurostat veröffentlichte Europäische Verbraucherpreisindex bieten.

Um die Anwendung dieser Bestimmung zu erleichtern, sollte die Kommission den Rat und das Parlament von der Überprüfung und der Beitragsanpassung unterrichten und für die Veröffentlichung der Beträge im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* sorgen.

Um den Versicherungsschutz der Unfallopfer schließlich in dem Fall zu verbessern, dass nicht ermittelte Fahrzeuge den Schaden verursacht haben, wird eine Änderung von Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG vorgeschlagen. Mit dieser Änderung soll der

Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten, zur Verhinderung von Betrug die Ersatzzahlungen der Entschädigungsstellen einzuschränken oder auszuschließen, eingeschränkt werden. Mit der Änderung entfällt dieser Ermessensspielraum, wenn die Sachschäden und die beträchtlichen Personenschäden aus ein und demselben Unfall herrühren und das Betrugsrisiko daher unbedeutend ist. Wegen der Schwierigkeit, eine einheitliche Definition der beträchtlichen Personenschäden aufzustellen, wird diese Aufgabe den nationalen Gesetzgebern überlassen.

Artikel 3 – Dienstleistungsbeauftragte

Artikel 12a Absatz 4 der Richtlinie 88/357/EWG wird dahingehend geändert, dass Zweigniederlassungen von Versicherungsunternehmen Beauftragte für den freien Dienstleistungsverkehr werden können, wie dies bereits bei anderen Versicherungstätigkeiten als der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung der Fall ist.

Artikel 4 Absatz 1 – Wissen der Fahrzeuginsassen um die Fahruntüchtigkeit des Fahrers

Mit dieser Bestimmung sollen alle Fehlinterpretationen der Richtlinien berichtigt und der vollständige Versicherungsschutz für alle Fahrzeuginsassen sichergestellt werden. Nach gewissen Auslegungen in einer Reihe von Mitgliedstaaten kann ein Fahrzeuginsasse deshalb vom Versicherungsschutz ausgeschlossen werden, weil er wusste oder hätte wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs unter dem Einfluss von Alkohol oder eines anderen Rauschmittels stand. Dem Fahrzeuginsassen in diesen Fällen den Versicherungsschutz zu entziehen, würde eindeutig im Widerspruch zum Sinn der Versicherungsrichtlinien und zur Rechtsprechung des Gerichtshofs stehen.

Die Deckung der genannten Fahrzeuginsassen durch die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung greift einer hypothetischen Haftung nicht vor, die für die genannten Personen auf Grund der geltenden nationalen Rechtsvorschriften oder des Schadenersatzumfangs bei einem bestimmten Unfall, der von den nationalen Gerichten festgelegt werden sollte, entstanden sein könnte.

Artikel 4 Absatz 2 – Fußgänger und Radfahrer

In die Richtlinie 84/5/EWG wird eine neue Bestimmung eingefügt, um Personenschäden in die Deckung durch die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung aufzunehmen, die Fußgänger und Radfahrer bei Unfällen erleiden, an denen ein Kraftfahrzeug beteiligt ist. Diese Deckung im Rahmen der Kfz-Pflichtversicherung soll unabhängig davon Anwendung finden, ob der Fahrer schuldhaft gehandelt hat oder nicht.

Um etwaige Unklarheiten zwischen Versicherungsfragen (Anwendungsbereich der Versicherungsrichtlinien) und dem Zivilrecht (Geltungsbereich der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften) zu vermeiden, wird in einem Erwägungsgrund darauf hingewiesen, dass die zivilrechtliche Haftung von Fußgängern und Radfahrern durch das geltende Recht der Mitgliedstaaten geregelt wird. Das heißt mit anderen Worten, dass die Verkehrsoferschäden grundsätzlich durch die Kraftfahrzeugversicherung gedeckt werden. Nach dieser Deckung durch die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bestimmt sich jedoch nicht die zivilrechtliche Haftung des Fußgängers oder Radfahrers bei einem bestimmten Unfall oder die Höhe des Schadenersatzes. Dies sollten die geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und die nationalen Gerichte regeln.

Artikel 4 Absatz 3 – Uneingeschränkte Abdeckung des Gebiets der Gemeinschaft während der gesamten Vertragsdauer

Nach Artikel 2 erster Gedankenstrich der Richtlinie 90/232/EWG soll die Pflichtversicherung das gesamte Gebiet der Gemeinschaft auf der Basis einer einzigen Prämie abdecken.

Mit Artikel 4 Absatz 3 des Vorschlags soll diese Verpflichtung verdeutlicht und sollen Versicherungsunternehmen daran gehindert werden, Praktiken zur Einschränkung dieser Verpflichtung anzuwenden. Bezweckt wird, dass ein Versicherter, der sich entweder aus beruflichen oder privaten Gründen vorübergehend in einen anderen Mitgliedstaat begibt, seinen Versicherungsschutz nicht direkt oder indirekt verlieren soll.

Artikel 4 Absatz 4 – Versicherungsschutz für eingeführte Fahrzeuge

Personen, die einem anderen Mitgliedstaat Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge erwerben und diese in einen anderen Mitgliedstaat einführen wollen, beklagen sich häufig darüber, wie schwierig es ist, Versicherungsdeckung zu erlangen.

Wenn der Einfuhrmitgliedstaat während eines Zeitraums von 30 Tagen nach der Auslieferung des Fahrzeugs als das Gebiet angesehen wird, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, wäre ein Versicherungsunternehmen dieses Mitgliedstaats befugt, das Risiko während des genannten Zeitraums zu decken, ohne dass es die in den Richtlinien über den freien Dienstleistungsverkehr genannten Voraussetzungen erfüllen muss. Dies würde es leichter machen, für die ersten 30 Tage nach der Auslieferung des Fahrzeugs Versicherungsschutz zu erlangen und es dem Käufer ermöglichen, das Fahrzeug während des genannten Zeitraums einzuführen und zuzulassen.

Wird das eingeführte Fahrzeug während dieser 30 Tage in einen Unfall verwickelt und ist nicht haftpflichtversichert, so soll die Entschädigungsstelle des Einfuhrmitgliedstaats eintrittspflichtig sein. Die Zuständigkeit dieser Entschädigungsstelle in diesem Fall ist eine Folge der Vorschrift, dass der Einfuhrmitgliedstaat als das Gebiet angesehen wird, in dem das Fahrzeug während des genannten Zeitraums seinen gewöhnlichen Standort hat.

Artikel 4 Absatz 4 – Schadenfreiheits- bzw. Schadenverlaufserklärung des Versicherungsunternehmens

Diese Vorschrift soll dem Versicherten, der bei einem anderen Versicherungsunternehmen eine neue Versicherung abschließen möchte, die Möglichkeit geben, den Schadenverlauf bzw. die Schadenfreiheit unter dem früheren Vertrag nachzuweisen.

Nach dem Artikel ist das Versicherungsunternehmen verpflichtet, dem Versicherungsnehmer binnen 15 Tagen nach Vertragsbeendigung eine Aufstellung über die Schäden auszuhändigen, die im Zusammenhang mit seinem Fahrzeug während der Vertragsdauer entstanden sind. Diese Verpflichtung ist auf fünf Jahre begrenzt.

Der Vorschlag zielt jedoch nicht darauf ab, die Art und Weise zu bestimmen, in der das neue Versicherungsunternehmen den Schadenverlaufsbericht bei der Bewertung der Risiken oder der Bestimmung des Beitrags berücksichtigen sollte. Die Richtlinien sollten den Grundsatz der im Finanzdienstleistungsbinnenmarkt geltenden freien Preisfestsetzung nicht beeinträchtigen. Diese Bestimmung berührt daher nicht die Freiheit der Parteien bei der Festsetzung des Beitrags für den Versicherungsvertrag.

Artikel 4 Absatz 4 – Selbstbeteiligungen

Damit die Opfer von Verkehrsunfällen uneingeschränkter Versicherungsschutz genießen, sollte der Mitgliedstaat gewährleisten, dass außer in den außergewöhnlichen Fällen, die nach den Richtlinien zulässig sind (z.B. Artikel 1 Absatz 4 oder Richtlinie 84/5/EWG, geändert durch Artikel 4 dieses Vorschlags im Hinblick auf die Verhinderung von Betrug) Selbstbeteiligungen gegenüber den bei einem Unfall Geschädigten nicht wirksam werden können.

Artikel 4 Absatz 4 – Direktanspruch

Mit dieser Vorschrift wird der in Artikel 3 der Vierten Kfz-Richtlinie vorgesehene Direktanspruch auf Personen ausgedehnt, die bei allen Arten von Kfz-Unfällen einen Sach- oder Personenschaden erlitten haben.

Die Frage, ob der Unfallgeschädigte das Recht hat, sich auf den Versicherungsvertrag zu berufen und einen Anspruch unmittelbar gegenüber dem Versicherungsunternehmen geltend zu machen, ist ein wesentlicher Aspekt des Versicherungsverhältnisses und für den Schutz des Unfallopfers von großer Bedeutung. Im Rahmen der Aktualisierung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtrichtlinien ist es nicht gerechtfertigt, dieses Recht – wie in der Vierten Kfz-Richtlinie vorgesehen – auf die Opfer von Verkehrsunfällen zu beschränken, die sich außerhalb ihres Wohnsitzmitgliedstaats ereignen. Die Opfer der anderen Verkehrsunfälle müssen den gleichen Schutz erhalten.

Artikel 4 Absatz 4 – Schadenregulierungsbeauftragte und mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot

Wie im Falle des Direktanspruchs erscheint es auch bei der Aktualisierung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinien nicht gerechtfertigt, die Anwendung von Vorschriften, die sich erheblich auf den Schutz der Geschädigten auswirken können, auf den eingeschränkten Geltungsbereich der Vierten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinie zu begrenzen.

Mit dieser Vorschrift wird das in Artikel 4 Absatz 6 der Vierten Kfz-Richtlinie vorgesehene Verfahren des mit Gründen versehenen Schadenersatzangebots auf alle Arten von Kraftfahrzeugunfällen ausgedehnt.

Da das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Verfahrens voraussetzt, dass alle Versicherungsunternehmen in den Mitgliedstaaten über einen Schadenregulierungsbeauftragten verfügen, und die Vierte Kfz-Richtlinie die Unternehmen bereits zur Benennung eines solchen Beauftragten verpflichtet, dehnt der Vorschlag, der auf dem bereits bestehenden Mechanismus aufbaut, die Aufgaben des fraglichen Beauftragten darüber hinaus aus, so dass dieser mit der Regulierung aller Unfälle betraut werden kann, die ein pflichtversichertes Fahrzeug verursacht.

Artikel 4 Absatz 4 des Vorschlags ist mit dem System der nationalen Versicherungsbüros nach Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 72/166/EWG, die für die Regulierung von Ansprüchen aus Unfällen, die von versicherten oder nicht versicherten Fahrzeugen verursacht werden, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, verantwortlich sind, vereinbar.

Artikel 4 Absatz 4 – Auskunftsstellen

Um den Geschädigten die Geltendmachung ihrer Schadenersatzansprüche zu erleichtern, sollten die in der Vierten Kfz-Richtlinie vorgesehenen Auskunftsstellen nicht auf die in der fraglichen Richtlinie genannten Unfälle beschränkt werden, sondern auch bei allen Unfällen, die durch ein durch die Pflichtversicherung gedecktes Fahrzeug verursacht werden, Informationen bereitstellen.

Artikel 5 – Streichung der Bezugnahme auf aufgehobenen Artikel

Mit Artikel 5 dieses Vorschlags wird Artikel 4 Buchstabe b) der Richtlinie 72/166/EWG, der bestimmte Befreiungen von der Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge enthält, aufgehoben. Die Bezugnahme auf diese Vorschrift in Artikel 5 der Richtlinie 2000/26/EG sollte daher aufgehoben werden.

2002/0124 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG
des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG über die Kraftfahrzeug-
Haftpflichtversicherung**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 47 Absatz 2 Sätze 1 und 3, Artikel 55 und Artikel 95 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kfz-Versicherung) ist für die europäischen Bürger – sowohl für die Versicherungsnehmer als auch die Opfer von Verkehrsunfällen – von besonderer Bedeutung. Sie stellt auch für die Versicherungsunternehmen eine wichtige Aufgabe dar, da der Großteil des Schadenversicherungsgeschäfts in der Gemeinschaft auf die Kfz-Versicherung entfällt und diese sich auch auf den freien Personen- und Kraftfahrzeugverkehr auswirkt. Die Verstärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-Versicherungen sollte daher ein entscheidendes Ziel der gemeinschaftlichen Maßnahmen im Finanzdienstleistungsbereich sein.
- (2) Mit der Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht⁴, der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung⁵, der Dritten Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung⁶ und der Richtlinie 2000/26/EG des

¹ ABl. C ...

² ABl. C ...

³ ABl. C ...

⁴ ABl. L 103 vom 2.5.1972, S. 1; zuletzt geändert durch die Richtlinie 84/5/EWG (AbI. 8 vom 11.1.1984, S.17).

⁵ ABl. 8 vom 11.1.1984, S. 17, zuletzt geändert durch die Richtlinie 90/232/EWG (AbI. L 129 vom 19.5.1990, S. 33).

⁶ ABl. L 129 vom 19.5.1990, S. 33.

Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie)⁷ wurden in diesem Bereich bereits erhebliche Fortschritte erzielt.

- (3) Es ist erforderlich das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungssystem der Gemeinschaft zu aktualisieren und zu verbessern. Dies wurde durch mit der Versicherungswirtschaft und mit Verbrauchern und Unfallopferorganisationen geführte Konsultationen bestätigt.
- (4) Um mögliche Fehlinterpretationen der derzeitigen Bestimmungen der Richtlinie 72/166/EWG auszuschließen und den Abschluss einer Versicherung für Fahrzeuge mit vorläufigen amtlichen Kennzeichen zu erleichtern, sollte sich die Definition des Gebiets, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, auf das Gebiet des Mitgliedstaats beziehen, dessen amtliches Kennzeichen das Fahrzeug trägt, und zwar unabhängig davon, ob es sich um ein endgültiges oder vorläufiges Kennzeichen handelt.
- (5) Nach der Richtlinie 72/166/EWG wird bei Fahrzeugen mit falschem oder rechtswidrigem Kennzeichen als Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, der Mitgliedstaat zugrunde gelegt, der das betreffende Kennzeichen zugeteilt zu haben scheint. Diese Regel führt oft dazu, dass die nationalen Versicherungsbüros verpflichtet sind, sich mit den wirtschaftlichen Folgen von Unfällen auseinander zu setzen, die keinerlei Verbindung zu dem Mitgliedstaat haben, in dem sie niedergelassen sind. Ohne das allgemeine Kriterium zu ändern, wonach das amtliche Kennzeichen das Gebiet bestimmt, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, sollte für den Fall, dass ein Fahrzeug ohne amtliches Kennzeichen oder mit einem amtlichen Kennzeichen, das dem Fahrzeug nicht oder nicht mehr zugeordnet ist, einen Unfall verursacht, eine besondere Vorschrift vorgesehen werden. In diesem Fall und ausschließlich für die Schadenregulierung sollte als das Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, das Gebiet anzusehen sein, in dem sich der Unfall zugetragen hat.
- (6) Um die Auslegung und Anwendung des Begriffs "Stichprobenkontrollen" in der Richtlinie 72/166/EWG zu erleichtern, sollte diese Bestimmung präzisiert werden. Das Verbot der systematischen Kontrolle der Haftpflichtversicherung sollte für Fahrzeuge gelten, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, sowie für Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines dritten Landes haben jedoch aus dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats in ihr Gebiet einreisen. Nur nicht systematische Kontrollen, die nicht diskriminierend sind und im Rahmen einer nicht ausschließlich der Versicherungskontrolle dienenden Polizeikontrolle stattfinden, sollten zulässig sein.
- (7) Nach der Richtlinie 72/166/EWG können die Mitgliedstaaten in bestimmten Fällen von der allgemeinen Kraftfahrzeug-Haftpflicht abweichen. In einigen dieser Fälle müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass für alle Sach- oder Personenschäden, die im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats verursacht werden, Schadenersatz geleistet wird. Eine solche Abweichung, die den Versicherungsschutz der Geschädigten nicht in Frage stellt, sollte beibehalten werden. In anderen Fällen ist der die Befreiung von der Versicherungspflicht vornehmende Mitgliedstaat nicht zur Zahlung von Schadenersatz

⁷

ABl. L 181 vom 20.7.2000, S. 65.

an das Opfer eines im Ausland verursachten Unfalls verpflichtet, solange andere Mitgliedstaaten bei der Einreise in ihr Gebiet eine gültige grüne Versicherungskarte oder eine Grenzversicherung fordern dürfen. Seit der Beseitigung der Grenzkontrollen in der Gemeinschaft ist jedoch der Schadenersatz für die Opfer von im Ausland durch solche nicht versicherten Fahrzeuge verursachten Unfälle nicht mehr gewährleistet. Für solche Fälle sollte eine Befreiung gemäß der Richtlinie 72/166/EWG deshalb nicht mehr möglich sein. Die entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie 2000/26/EG sollten ebenfalls gestrichen werden.

- (8) Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, den Versicherungsschutz über bestimmte Mindestdeckungssummen hinaus zu gewährleisten, ist ein wichtiges Element, das den Schutz der Unfallopfer sicherstellt. Die Mindestdeckungssummen gemäß der Richtlinie 84/5/EWG sollten nicht nur zur Berücksichtigung der Inflation aktualisiert, sondern zur Verbesserung des Versicherungsschutzes der Unfallopfer auch real erhöht werden. Darüber hinaus sollte der derzeitige globale Mindestbetrag je Schadenfall für Personenschäden bei mehr als einem Unfallopfer sowie der Betrag für Personen- und Sachschäden zusammen, die den effektiven Versicherungsschutz der Opfer bei bestimmten Unfällen reduzieren, abgeschafft werden.
- (9) Um sicherzustellen, dass die Mindestdeckungssummen nicht mit der Zeit untergraben werden, sollte eine Vorschrift zur regelmäßigen Überprüfung der Beträge eingeführt werden, für die der von Eurostat veröffentlichte Europäische Verbraucherpreisindex (EVPI), wie in der Verordnung (EG) Nr. 2494/95 des Rates vom 23. Oktober 1995 über harmonisierte Verbraucherpreisindizes⁸ vorgesehen, als Richtwert gilt. Für diese Überprüfung sollten die Verfahrensregeln festgelegt werden.
- (10) Die Bestimmung der Richtlinie 84/5/EWG, nach der die Mitgliedstaaten zur Betrugsverhinderung die Zahlung von Schadenersatz durch die Entschädigungsstelle im Falle von durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug verursachten Sachschäden einschränken oder ausschließen können, kann die rechtmäßige Entschädigung der Unfallopfer in einigen Fällen erschweren. Die Möglichkeit, die Entschädigung einzuschränken oder auszuschließen, sollte keine Anwendung finden, wenn zusätzlich zum Sachschaden bei ein und demselben Unfall beträchtliche Personenschäden verursacht wurden und das Betrugsrisiko daher unbedeutend ist. Die Mitgliedstaaten sollten die Definition des Begriffes beträchtliche Personenschäden in ihren nationalen Rechtsvorschriften festlegen.
- (11) Die Richtlinie 84/5/EWG räumt gegenwärtig den Mitgliedstaaten die Möglichkeit ein, bei Sachschäden, die durch ein nicht versichertes Fahrzeug verursacht wurden, bis zu einem bestimmten Betrag gegenüber dem Geschädigten wirksame Selbstbeteiligungen zuzulassen. Dies verringert ungerechtfertigterweise den Versicherungsschutz der Unfallopfer und wirkt diskriminierend gegenüber den Opfern anderer Unfälle. Diese Möglichkeit sollte deshalb nicht beibehalten werden.
- (12) Die Zweite Richtlinie 88/357/EWG des Rates vom 22. Juni 1988 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) und zur Erleichterung der tatsächlichen Ausübung des freien Dienstleistungsverkehrs sowie zur Änderung der Richtlinie 73/239/EWG⁹ sollte geändert werden, damit Zweigniederlassungen von Versicherungsunternehmen Beauftragte

⁸ ABl. L 257 vom 27.10.1995, S. 1.

⁹ ABl. L 172 vom 4.7.1988, S. 1; zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/26/EG.

für das Kraftfahrzeug-Haftpflichtgeschäft werden können, wie es bereits bei anderen Versicherungsdienstleistungen als der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung der Fall ist.

- (13) Die Einbeziehung aller Fahrzeuginsassen in die Versicherungsdeckung ist ein wesentlicher Fortschritt des geltenden Rechts. Dieses Ziel würde in Frage gestellt, wenn nationale Rechtsvorschriften die Fahrzeuginsassen vom Versicherungsschutz ausschließen, weil sie wussten oder hätten wissen müssen, dass der Fahrer zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder einem anderen Rauschmittel stand. Die Fahrzeuginsassen sind gewöhnlich nicht in der Lage, den Grad der Intoxikation des Fahrers einwandfrei zu beurteilen. Das Ziel, Kraftfahrer dadurch vom Fahren unter Einfluss von Rauschmitteln abzuhalten, wird nicht dadurch erreicht, dass der Versicherungsschutz für Fahrzeuginsassen, die Opfer von Kraftfahrzeugunfällen werden, reduziert wird. Der Schutz dieser Fahrzeuginsassen durch die Pflichtversicherung des Fahrzeugs greift einer hypothetischen Haftpflicht, die für sie nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften entstanden sein kann, sowie der Höhe eines etwaigen Schadenersatzes aufgrund eines bestimmten Unfalls nicht vor.
- (14) Der Versicherungsschutz für Fußgänger und Radfahrer im Falle von Unfällen, an denen ein Kraftfahrzeug beteiligt ist, ist innerhalb der Gemeinschaft sehr unterschiedlich. In einigen Mitgliedstaaten sind Fußgänger und Radfahrer durch die Kraftfahrzeugversicherung nicht gedeckt, es sei denn, die Haftpflicht des Fahrers kann in irgendeiner Form nachgewiesen werden. In anderen Mitgliedstaaten fallen Fußgänger und Radfahrer auch unter den Versicherungsschutz, da sie gewöhnlich die schwächste Unfallpartei sind. Zur Verringerung dieser Unterschiede sollte gewährleistet werden, dass Fußgänger und Radfahrer durch die Haftpflichtversicherung des an dem Unfall beteiligten Fahrzeugs unabhängig davon abgedeckt werden, ob der Fahrer schuldhaft gehandelt hat oder nicht. Dieser Schutz im Rahmen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung präjudiziert weder die zivilrechtliche Haftung des Fußgängers oder Radfahrers noch die Höhe des Schadenersatzes bei einem bestimmten Unfall nach nationalem Recht.
- (15) Einige Versicherungsunternehmen nehmen in ihre Versicherungspolicen Klauseln auf, wonach der Vertrag gekündigt wird, wenn sich das Fahrzeug länger als eine bestimmte Frist außerhalb des Zulassungsmitgliedstaats befindet. Dieses Vorgehen widerspricht dem in der Richtlinie 90/232/EWG niedergelegten Grundsatz, nach dem die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung auf der Basis einer einzigen Prämie das gesamte Gebiet der Gemeinschaft abdeckt. Es sollte deshalb klargestellt werden, dass der Versicherungsschutz während der gesamten Vertragsdauer unabhängig davon weiter gilt, ob sich das Fahrzeug für einen bestimmten Zeitraum in einem anderen Mitgliedstaat befindet, wobei die Verpflichtungen aufgrund der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Zulassung von Kraftfahrzeugen nicht berührt werden.
- (16) Es sollten Schritte unternommen werden, um den Verbrauchern die Erlangung von Versicherungsschutz für Fahrzeuge, die von einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht werden, für die Zeit zwischen der Auslieferung durch den Verkäufer und der Zulassung durch den Käufer im Bestimmungsmitgliedstaat zu erleichtern. Es sollte eine zeitweilige Abweichung von der allgemeinen Regel zur Bestimmung des Mitgliedstaats, in dem das Risiko belegen ist, eingeführt werden. Während eines Zeitraums von 30 Tagen nach der Auslieferung an den Käufer sollte der Bestimmungsmitgliedstaat und nicht der Zulassungsmitgliedstaat als Mitgliedstaat, in dem das Risiko belegen ist, angesehen werden.

- (17) Der Versicherungsnehmer, der mit einem anderen Versicherungsunternehmen eine neue Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abschließen möchte, sollte seine Schadenfreiheit oder seinen Schadenverlauf während der Dauer des alten Vertrags nachweisen können. Bei Beendigung des Vertrags sollte das Versicherungsunternehmen dem Versicherungsnehmer eine Erklärung über die Schadenfreiheit oder den Schadenverlauf in den letzten fünf Jahren des Vertrags aushändigen, Ohne dass hiervon das Recht der Parteien eines Versicherungsvertrags zur Festsetzung des Beitrags berührt wird.
- (18) Um den Versicherungsschutz der Opfer von Kraftfahrzeugunfällen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten nicht zulassen, dass Selbstbeteiligungen gegenüber dem Geschädigten wirksam werden können.
- (21) Das Recht, sich auf den Versicherungsvertrag berufen und seinen Anspruch gegenüber dem Versicherungsunternehmen direkt geltend machen zu können, ist für den Schutz eines jeden Opfers eines Kraftfahrzeugunfalls von großer Bedeutung. Nach der Richtlinie 2000/26/EG haben Opfer von Unfällen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten ereignet haben und die durch die Nutzung von Fahrzeugen verursacht wurden, die in einem Mitgliedstaat versichert sind und dort ihren gewöhnlichen Standort haben, einen Direktanspruch gegenüber dem Versicherungsunternehmen, das die Haftpflicht der verantwortlichen Person deckt. Zur Erleichterung einer effizienten und raschen Regulierung von Versicherungsfällen und zur weitestmöglichen Vermeidung kostenaufwändiger Rechtsverfahren, sollte dieses Recht auf alle Opfer von Kraftfahrzeugunfällen ausgedehnt werden.
- (20) Um den Schutz aller Opfer von Kraftfahrzeugunfällen zu erhöhen, sollte das in der Richtlinie 2000/26/EG vorgesehene Verfahren des mit Gründen versehenen Schadenersatzangebots auf Kraftfahrzeugunfälle aller Art ausgedehnt werden. Damit das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Mechanismus gewährleistet wird, ohne die in der genannten Richtlinie geforderte Struktur zu erschweren, sollte der von dem Versicherungsunternehmen speziell für die Zwecke der Richtlinie benannte Beauftragte die Schäden aus allen Kraftfahrzeugunfällen regulieren können. Dieses Verfahren ist mit dem in der Richtlinie 72/166/EWG für die Regulierung von Schäden aus Unfällen, die durch Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, vorgesehenen System der Grüne-Karte-Büros vereinbar.
- (21) Um den Geschädigten die Geltendmachung ihrer Schadenersatzansprüche zu erleichtern, sollten die gemäß der Richtlinie 2000/26/EG geschaffenen Auskunftsstellen nicht nur Informationen über die unter die betreffende Richtlinie fallenden Unfälle bereitstellen, sondern die gleiche Art von Informationen bei allen Kraftfahrzeugunfällen erteilen können.
- (22) Die Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG, 90/232/EWG und 2000/26/EG solltendeshalb geändert werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie 72/166/EWG

Die Richtlinie 72/166/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - (a) Der erste Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

"– das Gebiet des Staates, dessen amtliches Kennzeichen das Fahrzeug trägt, unabhängig davon, ob es sich um ein endgültiges oder vorläufiges Kennzeichen handelt, oder".
 - (b) Folgender Gedankenstrich wird angefügt:

"– bei Fahrzeugen ohne amtliches Kennzeichen oder mit einem amtlichen Kennzeichen, das dem Fahrzeug nicht oder nicht mehr zugeordnet ist, und die in einen Unfall verwickelt wurden, das Gebiet des Staates in dem sich der Unfall zugetragen hat; zwecks Schadenregulierung gemäß Artikel 2 Absatz 2 erster Gedankenstrich."
2. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"1. Die Mitgliedstaaten verzichten auf eine Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben und bei Fahrzeugen, die aus dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats in ihr Gebiet einreisen und ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines dritten Landes haben.

Die Mitgliedstaaten können jedoch nicht systematische Kontrollen der Versicherung unter der Voraussetzung vornehmen, dass diese nicht diskriminierend sind und im Rahmen einer nicht ausschließlich der Versicherungskontrolle dienenden Polizeikontrolle stattfinden."
3. Artikel 4 Buchstabe b) wird gestrichen.

Artikel 2

Änderungen der Richtlinie 84/5/EWG

Artikel 1 der Richtlinie 84/5/EWG erhält folgende Fassung:

"Artikel 1

1. Die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung umfasst sowohl Sachschäden als auch Personenschäden.

2. Unbeschadet höherer Deckungssummen, die von den Mitgliedstaaten gegebenenfalls vorgeschrieben sind, fordert jeder Mitgliedstaat die Pflichtversicherung mindestens für folgende Beträge:
- a) für Personenschäden 1 000 000 EUR je Unfallopfer,
 - b) für Sachschäden ungeachtet der Anzahl der Geschädigten 500 000 EUR je Schadenfall.

3. Die in Absatz 2 genannten Beträge werden alle fünf Jahre überprüft, um die Änderungen des in der Verordnung (EG) Nr. 2494/95 des Rates* genannten Europäischen Verbraucherpreisindexes (EVPI) zu berücksichtigen. Die erste Überprüfung findet fünf Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie 2003/.../EG statt.

Die Beträge werden automatisch angepasst, indem sie um die im EVPI für den betreffenden Zeitraum, d.h. die fünf Jahre unmittelbar vor der Überprüfung, angegebene prozentuale Änderung erhöht und auf ein Vielfaches von 10 000 EUR aufgerundet werden.

Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat über die angepassten Beträge und sorgt für deren Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.

4. Jeder Mitgliedstaat schafft eine Stelle oder erkennt eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht im Sinne von Absatz 1 versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht Ersatz zu leisten hat.

Unterabsatz 1 lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, Bestimmungen zu erlassen, durch die der Einschaltung dieser Stelle subsidiärer Charakter verliehen wird oder durch die der Rückgriff dieser Stelle auf den oder die für den Unfall Verantwortlichen sowie auf andere Versicherer oder Einrichtungen der sozialen Sicherheit, die gegenüber dem Geschädigten zur Regulierung desselben Schadens verpflichtet sind, geregelt wird. Die Mitgliedstaaten dürfen es der Stelle jedoch nicht gestatten, die Zahlung von Schadenersatz davon abhängig zu machen, dass der Geschädigte in irgendeiner Form nachweist, dass der Haftpflichtige zahlungsunfähig ist oder die Zahlung verweigert.

5. Der Geschädigte kann sich jedoch in jedem Fall unmittelbar an die Stelle wenden, welche ihm – auf der Grundlage der auf ihr Verlangen hin vom Geschädigten mitgeteilten Informationen – eine begründete Auskunft über ihr Tätigwerden erteilen muss.

Die Mitgliedstaaten können jedoch von der Einschaltung der Stelle Personen ausschließen, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern durch die Stelle nachgewiesen werden kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug nicht versichert war.

6. Die Mitgliedstaaten können die Einschaltung der Stelle bei Sachschäden, die durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug verursacht wurden, beschränken oder ausschließen.

Diese Möglichkeit findet keine Anwendung, wenn das Unfallopfer aufgrund ein und desselben Unfalls beträchtliche Personenschäden erlitten hat.

Die Mitgliedstaaten regeln die Voraussetzungen, nach denen Personenschäden als beträchtlich eingestuft werden.

7. Jeder Mitgliedstaat wendet bei der Einschaltung der Stelle unbeschadet jeder anderen für die Geschädigten günstigeren Praxis seine Rechts- und Verwaltungsvorschriften an.

* ABl. L 257 vom 27.10.1995, S. 1."

Artikel 3

Änderungen der Richtlinie 88/357/EWG

Artikel 12a Absatz 4 Unterabsatz 4 Satz 2 der Richtlinie 88/357/EWG wird gestrichen.

Artikel 4

Änderungen der Richtlinie 90/232/EWG

Die Richtlinie 90/232/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 wird zwischen Absatz 2 und Absatz 3 folgender Absatz eingefügt:

"Ein Fahrzeuginsasse wird nicht deshalb vom Versicherungsschutz ausgeschlossen, weil er wusste oder hätte wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder eines anderen Rauschmittels stand."

2. Folgender Artikel 1a wird eingefügt:

"Artikel 1a

Die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung deckt – unabhängig davon, ob der Fahrer schuldhaft gehandelt hat – Personenschäden ab, die Fußgänger und Radfahrer infolge eines Unfalls, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist, erlitten haben."

3. In Artikel 2 erhält der erste Gedankenstrich folgende Fassung:

"– auf der Basis einer einzigen Prämie und während der gesamten Laufzeit des Vertrages das gesamte Gebiet der Gemeinschaft abdecken, einschließlich von Aufhalten des Fahrzeugs in anderen Mitgliedstaaten während der Vertragsdauer, und".

4. Die nachfolgenden Artikel 4a – 4f werden eingefügt:

"Artikel 4a

1. Abweichend von Artikel 2 Buchstabe d) zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 88/357/EWG ist bei einem Fahrzeug, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht wird, als Bestimmungsmitgliedstaat während eines Zeitraums von 30 Tagen unmittelbar nach Abnahme der Auslieferung durch den Käufer das Gebiet anzusehen, in dem das Risiko belegen ist, selbst wenn das Fahrzeug im Bestimmungsmitgliedstaat nicht offiziell zugelassen wurde.

2. Wird das nicht versicherte Fahrzeug innerhalb des in Absatz 1 genannten Zeitraums in einen Unfall verwickelt, so ist die in Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG genannte Stelle des Bestimmungsmitgliedstaats nach Maßgabe jenes Artikels ersatzpflichtig.

Artikel 4b

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Versicherungsunternehmen dem Versicherungsnehmer binnen 15 Tagen nach Beendigung eines Vertrags über die Kraftfahrzeugversicherung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG eine Schadenverlaufs- bzw. Schadenfreiheitserklärung betreffend sein Fahrzeug für die fünf letzten Jahre der vertraglichen Beziehung aushändigt.

Artikel 4c

Bei der in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichneten Versicherung können Selbstbeteiligungen nicht gegenüber dem bei einem Unfall Geschädigten wirksam werden.

Artikel 4d

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Personen, die durch ein durch die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung gedecktes Fahrzeug verursachte Sach- oder Personenschäden erlitten haben, einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt.

Artikel 4e

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der von den Versicherungsunternehmen gemäß Artikel 4 Absätze 1 bis 5 der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* benannte Beauftragte unbeschadet seiner Verpflichtungen nach der genannten Richtlinie auch für die Bearbeitung und Regulierung von Ansprüchen aus allen sich in dem Mitgliedstaat, in dem er benannt ist, ereignenden Unfällen, die durch ein durch die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Pflichtversicherung, die das von ihm vertretene Versicherungsunternehmen abgeschlossen hat, gedecktes Fahrzeug verursacht werden, zuständig sein kann.
2. Die Mitgliedstaaten führen für die Regulierung von Ansprüchen aus allen Unfällen, die ein durch die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung gedecktes Fahrzeug verursacht das in Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie 2000/26/EG vorgesehene Verfahren ein.
3. Die Absätze 1 und 2 berühren nicht das System der nationalen Versicherungsbüros gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 72/166/EWG, die für die Regulierung von Ansprüchen aus Unfällen, die von versicherten oder nicht versicherten Fahrzeugen verursacht werden, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, verantwortlich sind.

Artikel 4f

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2000/26/EG geschaffenen oder anerkannten Auskunftsstellen unbeschadet ihrer Verpflichtungen aus der genannten Richtlinie die in dem genannten Artikel bezeichneten Informationen allen Personen zur Verfügung stellen, die bei einem durch ein durch die in

Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung gedecktes Fahrzeug verursachten Unfall Sach- oder Personenschäden erlitten haben.

* ABl. L181 vom 20.7.2000, S.65."

Artikel 5

Änderungen der Richtlinie 2000/26/EG

In Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2000/26/EG wird der Buchstabe a) wie folgt geändert:

1. Nummer 2 Ziffer ii) wird gestrichen;
2. Nummer 5 Ziffer ii) wird gestrichen.

Artikel 6

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 31. Dezember 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 7

Inkrafttreten

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

Artikel 8

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG, 90/23/EWG und 2000/26/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ("Fünfte Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie").

DOKUMENTENNUMMER

KOM(2002) 244 endgültig

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?

Ein Rechtsakt der Gemeinschaft ist notwendig, da diese Richtlinie den bestehenden Gemeinschaftsrahmen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung verdeutlichen und verbessern soll.

Die dringendste Änderung betrifft die Anpassung der in den Richtlinien vorgesehenen Mindestversicherungssummen. Nach Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 84/5/EWG soll die Kommission *"gegebenenfalls Vorschläge, insbesondere hinsichtlich der Anpassung der Beträge nach Artikel 1 Absätze 2 und 4 (vorlegen)"*. Diese Änderung wurde seit der Annahme der Richtlinie 84/5/EWG nicht vorgenommen.

Weitere Änderungen zur Verdeutlichung und Verbesserung der Rahmenvorschriften für die Kfz-Versicherung sind die Antwort auf eine große Anzahl von Fragen, Beschwerden und Petitionen der Bürger und der Mitglieder des Parlaments zur Durchführung der Richtlinien. Die Kommission hat in den Konsultationen mit der Branche, den Unfallopfervereinigungen und Kraftfahrerverbänden sowie mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten gründlich die Notwendigkeit der Einführung dieser Änderungen in die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft geprüft.

Schließlich wird mit weiteren Änderungen vorgeschlagen, bereits mit der Richtlinie 2000/26/EG (Vierte Kraftfahrzeug-Haftpflicht-Richtlinie) eingeführte Schadenregulierungsmechanismen auf alle Kraftfahrzeugunfälle auszudehnen.

Im Interesse der Subsidiarität ist auch darauf hinzuweisen, dass in einer im Juli 2001 angenommenen Entschließung des Europäischen Parlaments die Empfehlung an die Kommission erging, einen Vorschlag für eine fünfte Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie anzunehmen. Die in der fraglichen Entschließung geforderten Maßnahmen werden mit dem vorliegenden Vorschlags abgedeckt.

Der Vorschlag beschränkt sich auf den besonderen Geltungsbereich der EU-Rechtsvorschriften zur Kraftfahrtversicherung. Der Vorschlag konzentriert sich auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und vermeidet tunlichst die Regulierung von Angelegenheiten, die hierüber hinausgehen, z. B. das Zivilrecht oder Vorschriften für die Zulassung von Kraftfahrzeugen.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

- Welche Wirtschaftszweige?: Die im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung tätigen Schadenversicherungsunternehmen.
- Welche Unternehmensgrößen? (Welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen?): Betroffen sind sowohl kleine und mittlere als auch große Schadenversicherungsunternehmen. Der Vorschlag und die EU-Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvorschriften im Allgemeinen zielen darauf ab sicherzustellen, dass die Haftpflichtversicherung unabhängig von der Größe und den Merkmalen der den Schutz bietenden Versicherungsunternehmen einen angemessenen Schutz für die Opfer von Kraftfahrzeugunfällen bietet. Jede Diskriminierung von Versicherungsunternehmen aufgrund ihrer Größe wäre in den Rechtsvorschriften unangemessen.
- Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geografischen Gebieten?: Nein.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Die meisten Bestimmungen des Richtlinienvorschlags bedeuten für die Versicherungsunternehmen eindeutig keine zusätzliche Belastung.

Bei Artikel 2, der die in den Richtlinien vorgesehenen Mindestdeckungssummen ändert und eine Anpassungsklausel vorsieht, kann gegebenenfalls davon ausgegangen werden, dass er sich auf die von den Versicherungsunternehmen zu leistenden Entschädigungen auswirkt. Die Ergebnisse der von der Kommission mit den interessierten Parteien durchgeführten Konsultationen zeigen jedoch, dass die von den Versicherungsunternehmen zu leistende Entschädigung nur in einer sehr geringen prozentualen Zahl von Unfällen (gewöhnlich weniger als 0,1 %) das in den jetzt geltenden Richtlinien genannte Mindestdeckungsniveau für die Haftpflichtversicherung oder andere in einigen Mitgliedstaaten festgesetzte höhere Niveaus erreicht. In einer Reihe von Mitgliedstaaten gibt es überhaupt keine Mindestversicherungssummen (System der unbegrenzten Deckung) oder es gibt sie nur für Sachschäden. Die meisten Mitgliedstaaten, die Mindestdeckungssummen anwenden, haben angegeben, dass diese Summen über dem Mindestniveau der jetzigen Richtlinien liegen. Soweit der Kommission bekannt ist, haben die Mindestdeckungssummen keine negativen Folgen für die Versicherungsunternehmen der genannten Mitgliedstaaten gehabt. In der vom Europäischen Parlament im Juli 2001 angenommenen Entschließung wird außerdem eine stärkere Anhebung der Mindestdeckungssummen als in dem Richtlinienvorschlag gefordert.

Artikel 4 Absatz 2, der Fußgänger und Radfahrer in den Geltungsbereich der Pflichtversicherung des an dem Unfall beteiligten Fahrzeugs einbezieht, ohne die in

den Mitgliedstaaten bestehenden Vorschriften über die zivilrechtliche Haftung zu berühren, dürfte sich nicht wesentlich auf eine Prämienerrhöhung auswirken. Eine Reihe von Mitgliedstaaten hat diesen Schritt bereits getan und ihre Versicherungsunternehmen und -märkte waren in der Lage, diesen Schutz ohne größere Schwierigkeiten zu bieten.

Artikel 4 Absatz 4, der die Verpflichtung für das Versicherungsunternehmen einführt, dem Versicherungsnehmer bei Beendigung des Versicherungsvertrags eine Schadenverlaufs- bzw. Schadenfreiheitserklärung auszuhändigen, wird von der Branche bereits praktiziert und ist in einigen Mitgliedstaaten bereits Pflicht. Die Belastung für die Versicherungsunternehmen ist unerheblich.

Mit Artikel 4 werden die Versicherungsunternehmen außerdem verpflichtet, in allen Mitgliedstaaten über einen Schadenregulierungsbeauftragten zu verfügen. Dies ist mit keiner zusätzlichen strukturellen Belastung der Versicherungsunternehmen verbunden, da sich der Vorschlag auf die gemäß der Vierten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie bereits vorhandenen benannten Beauftragten stützt. Außerdem wird die Verwaltungslast für die Versicherungsunternehmen durch Artikel 3 des Richtlinienvorschlags verringert, der das in den jetzt geltenden Richtlinien bestehende Verbot des Einsatzes einer Zweigniederlassung als Beauftragter eines Versicherungsunternehmens in einem anderen Mitgliedstaat aufhebt.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?
- für die Beschäftigung: insgesamt ohne Folgen;
 - für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen: insgesamt ohne Folgen;
 - für die Wettbewerbsposition der Unternehmen: insgesamt ohne Folgen.
5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Der Vorschlag beeinträchtigt nicht die finanzaufsichtsrechtlichen Anforderungen für Versicherungsunternehmen, wie die versicherungstechnischen Rückstellungen oder die Solvabilitätsspanne. Er soll den Schutz der Opfer von Verkehrsunfällen verbessern und es den Versicherungsnehmern erleichtern, Versicherungsschutz zu erhalten. In dieser Frage ist eine Unterscheidung aufgrund der Größe der Unternehmen nicht annehmbar.

ANHÖRUNG

6. Führen Sie die Organisationen auf, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und stellen Sie deren wichtigste Auffassung dar.
- 1) Europäische Föderation von Verkehrsunfallopfern (Fédération Européenne des Victimes de la Route – FEVR)

Die Föderation der Verkehrsunfallopfer unterstützt die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen. Sie würde jedoch einen unbegrenzten Versicherungsschutz

für Personenschäden anstelle des Systems der Mindestversicherungssummen, wie in den jetzt geltenden Richtlinien und in dem neuen Vorschlag vorgesehen, bevorzugen. In Bezug auf die Ausdehnung der in der Vierten Kfz-Richtlinie vorgesehenen Schadenregulierungsmechanismen auf alle Arten von Unfällen, ist die FEVR mit dieser Bestimmung zwar einverstanden, schlägt jedoch vor, weitere Garantien und strengere Fristen als in der Vierten Kfz-Richtlinie einzuführen. Sie schlägt außerdem einige über das Versicherungsrecht hinausgehende zusätzliche Maßnahmen vor, wie die Harmonisierung der immateriellen Schäden und die Unterrichtung der Unfallopfer über die im Gebiet des Unfalls zuständigen Vereinigungen zur Anspruchsverteidigung.

2) Europäischer Versicherungsverband (Comité Européen des Assurances – CEA)

Der die europäischen Versicherungsunternehmen vertretende Verband hat die Initiative der Kommission zur Aktualisierung der Versicherungsrichtlinien unterstützt und die in dem Vorschlag enthaltenen Kernvorschriften gebilligt. Eine Reihe von technischen Vorschlägen des Verbands wurden in dem Vorschlag berücksichtigt. Bezüglich der Änderung der Mindestdeckungssummen unterstützt der CEA die Aktualisierung der 1984 festgesetzten Beträge sowie eine Vorschrift zur regelmäßigen Anpassung, ist jedoch nicht für eine grundlegende Änderung der Mindestdeckungssummen, wie der Vorschlag sie vorsieht (und das Europäische Parlament gefordert hat), um den Schutz der Unfallopfer zu verbessern. Der CEA möchte, dass der Vorschlag wie in den jetzt geltenden Richtlinien eine Globalsumme pro Schaden beibehält (für Personenschäden bei mehreren Opfern ein und desselben Unfalls und für Personen- und Sachschäden). Der Verband meint auch, dass einige Versicherungsmärkte möglicherweise für die Anpassung an die in dem Vorschlag vorgesehenen Entschädigungssummen Übergangsfristen benötigen. Außerdem ist der CEA besorgt über die Einbeziehung von Fußgängern und Radfahrern in die Haftpflichtversicherungsdeckung des Fahrers, da der Verband dies für eine Angelegenheit der zivilrechtlichen Haftung hält, die über den eigentlichen Geltungsbereich einer Versicherungsrichtlinie hinausgeht.

3) Council of Bureaux¹

Der Council of Bureaux hat die Kernvorschriften des Richtlinienvorschlags unterstützt und mit der Kommission zusammengearbeitet, um einige schwierige Probleme, wie die im Zusammenhang mit Fahrzeugen ohne amtliches Kennzeichen oder mit Kennzeichen, die dem Fahrzeug nicht zugeordnet werden können oder dem Versicherungsschutz für eingeführte Fahrzeuge, lückenlos zu beseitigen.

4) Europäischer Genossenschaftlicher und Wechselseitiger Versicherungsverband (Association of European Co-operative and Mutual Insurers – ACME)

Der Genossenschaftliche und Wechselseitige Versicherungsverband unterstützt die Initiative der Kommission zur Aktualisierung der Versicherungsrichtlinien sowie die Kernvorschriften des Richtlinienvorschlags. Einige seiner Vorschläge wurden in dem Vorschlag berücksichtigt. ACME hat jedoch Besorgnis geäußert bezüglich der

¹ Der Council of Bureaux ist die Koordinierungsstelle des "Grüne-Karte-Systems". Dieses System sichert die Leistung von Entschädigungen für die Opfer von Verkehrsunfällen, die durch gebietsfremde Fahrzeuge verursacht werden, durch ein privates Netz der Grüne-Karte-Büros, das die Versicherungsunternehmen in allen Mitgliedstaaten und einer großen Zahl von Drittländern geschaffen haben.

Abschaffung eines globalen Entschädigungsbetrags pro Schaden (für Personenschäden bei mehreren Opfern ein und desselben Unfalls und für Personen- und Sachschäden), den die jetzt geltenden Richtlinien vorsehen. Besorgt ist der Verband auch in Bezug auf den Wegfall der Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, die Entschädigung auf Sachschäden im Fall von Unfällen zu beschränken, die durch nicht ermittelte Fahrzeuge verursacht werden, wegen der Betrugsgefahr. Auch würde er es vorziehen, dass die Pflicht für die Versicherungsunternehmen zur Vorlage von Schadenfreiheits- bzw. Schadenverlaufserklärungen auf Fälle beschränkt wird, in denen der Versicherungsvertrag gekündigt wurde oder der Versicherte eine solche Erklärung angefordert hat.

5) Europäisches Büro der Verbraucherverbände (BEUC)

Die Europäische Verbraucherorganisation hat die Initiative der Kommission zur Aktualisierung der Versicherungsrichtlinien und zur Verbesserung des EU-Rechtsrahmens in diesem Bereich begrüßt. Das BEUC hat die Kernvorschriften des jetzigen Richtlinienvorschlags generell unterstützt. Eine Reihe seiner Vorschläge wurden in dem Text berücksichtigt. Neben den besonderen Stellungnahmen zu den vorgeschlagenen Vorschriften hat das BEUC betont, dass auf dem Weg zu einem stärker harmonisierten Rechtsrahmen für das Versicherungsvertragsrecht Fortschritte gemacht werden müssen. Das Büro hat sich außerdem besorgt über die hohen Prämien bei Kfz-Versicherungsverträgen geäußert und empfohlen, die Beiträge stärker an den Statistiken über Schadenregulierungskosten für die einzelnen Risikokategorien zu orientieren.

6) Europäisches Büro der International Association of Tourism Cooperatives (TICA) und Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

Die beiden die Kraftfahrer vertretenden europäischen Verbände haben die Initiative der Kommission und die Kernvorschriften des Richtlinienvorschlags unterstützt. Sie würden jedoch einen unbegrenzten Versicherungsschutz für Personenschäden an Stelle der in den jetzigen und in dem neuen Vorschlag vorgesehenen Mindestdeckungssummen vorziehen. Sie äußerten sich besorgt über die Einbeziehung von Fußgängern und Radfahrern in den Haftpflichtversicherungsschutz des Fahrers, da sie dies für eine Angelegenheit des einzelstaatlichen Haftpflichtrechts halten. Sie betonten, dass Probleme wie vorübergehende Aufenthalte in anderen Mitgliedstaaten, Zweitwohnsitze und die Einfuhr von Fahrzeugen in einer getrennten horizontalen Richtlinie behandelt werden sollten, die sich mit diesen Fragen (Versicherung, Zulassung von Fahrzeugen, Besteuerung usw.) befasst.

Wie bereits erwähnt, wurde eine große Zahl von Anliegen und Vorschlägen der beiden Verbände in dem Richtlinienvorschlag berücksichtigt. Einige Bemerkungen konnten jedoch auf Grund der Notwendigkeit, ein angemessenes Gleichgewicht zwischen den Interessen und Rechten der von der Durchführung der Kfz-Richtlinien betroffenen Parteien zu wahren, nicht berücksichtigt werden. In der Begründung und den Erwägungsgründen des Vorschlags wurde im Einzelnen auf die Rechtfertigung des von der Kommission verabschiedeten Konzepts in Bezug auf die verschiedenen Fragen eingegangen.

