



A8-0035/2019

28.1.2019

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht
(COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

Berichterstatlerin: Dita Charanzová

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

| | Seite |
|--|--------------|
| ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS | 5 |
| BEGRÜNDUNG..... | 55 |
| STELLUNGNAHME DES RECHTSAUSSCHUSSES | 58 |
| VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES | 75 |
| NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS.... | 76 |

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht
(COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2018)0336),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0211/2018),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 19. September 2018¹,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz und die Stellungnahme des Rechtsausschusses (A8-0035/2019),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1

| <i>Vorschlag der Kommission</i> | <i>Geänderter Text</i> |
|---------------------------------|------------------------|
| (1) Die Kraftfahrzeug- | (1) Die Kraftfahrzeug- |

¹ ABl. C 440 vom 6.12.2018, S. 85.

Haftpflichtversicherung (Kfz-Haftpflichtversicherung) ist für die europäischen Bürger - sowohl für die Versicherungsnehmer als auch mögliche **Opfer** von Verkehrsunfällen - von besonderer Bedeutung. Sie ist auch für die Versicherungsunternehmen von erheblichem Interesse, da ein wichtiges Segment **Teil** des Schadenversicherungsgeschäfts in der Union auf die Kfz-Haftpflichtversicherung entfällt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung wirkt sich auch auf den freien Personen-, Waren- und Kraftfahrzeugverkehr aus. Die Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-Haftpflichtversicherungen sollte daher ein Hauptziel der Unionsmaßnahmen im Finanzdienstleistungsbereich sein.

Haftpflichtversicherung (Kfz-Haftpflichtversicherung) ist für die europäischen Bürger – sowohl für die Versicherungsnehmer als auch mögliche **Geschädigte infolge** von Verkehrsunfällen – von besonderer Bedeutung. Sie ist auch für die Versicherungsunternehmen von erheblichem Interesse, da ein wichtiges Segment des Schadenversicherungsgeschäfts in der Union auf die Kfz-Haftpflichtversicherung entfällt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung wirkt sich auch **erheblich** auf den freien Personen-, Waren- und Kraftfahrzeugverkehr **und somit auch auf den Binnenmarkt und den Schengen-Raum** aus. Die Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-Haftpflichtversicherungen sollte daher ein Hauptziel der Unionsmaßnahmen im Finanzdienstleistungsbereich sein.

(Wird dieser Änderungsantrag angenommen, so sollten weitere entsprechende Änderungsanträge zu den Erwägungsgründen dieses Änderungsrechtsakts ausgearbeitet werden.)

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag soll ein Irrtum korrigiert werden, zu dem es kam, als 2009 alle Richtlinien über die Kfz-Haftpflichtversicherung zusammengefasst wurden. In einigen Artikeln wird der Begriff „Opfer“ verwendet, mit dem nur direkte Opfer eines Unfalls gemeint sind; in anderen Artikeln hingegen wird der Begriff „Geschädigter“ verwendet, der sowohl direkte als auch indirekte Opfer (z. B. Familienangehörige nach einem tödlichen Unfall) umfasst. Damit sämtliche möglichen Schadenersatzansprüche abgedeckt sind, sollte im gesamten Text der Begriff „Geschädigter“ bzw. „Geschädigte“ verwendet werden. Es sei auch darauf hingewiesen, dass der Begriff „Geschädigter“ – im Gegensatz zum Begriff „Opfer“ – in Artikel 1 definiert wird.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission hat die Richtlinie

PE629.546v02-00

Geänderter Text

(2) Die Kommission hat die Richtlinie

6/76

RR1175304DE.docx

2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ einer Bewertung unterzogen und dabei u. a. ihre Wirksamkeit und die Kohärenz mit anderen Politikbereichen der Union geprüft. Die Bewertung ergab, dass die Richtlinie 2009/103/EG insgesamt gut funktioniert und in den meisten Aspekten nicht geändert werden muss. Es wurden jedoch vier Bereiche ermittelt, in denen gezielte Änderungen angebracht wären. Dies betrifft die Entschädigung von **Unfallopfern** bei Insolvenz eines Versicherungsunternehmens, die obligatorischen Mindestdeckungssummen, Versicherungskontrollen von Fahrzeugen durch die Mitgliedstaaten und die Verwendung der Bescheinigungen des Schadenverlaufs des Versicherungsnehmers durch ein neues Versicherungsunternehmen.

¹⁵ Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11).

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ einer Bewertung unterzogen und dabei u. a. ihre Wirksamkeit und die Kohärenz mit anderen Politikbereichen der Union geprüft. Die Bewertung ergab, dass die Richtlinie 2009/103/EG insgesamt gut funktioniert und in den meisten Aspekten nicht geändert werden muss. Es wurden jedoch vier Bereiche ermittelt, in denen gezielte Änderungen angebracht wären. Dies betrifft die Entschädigung von **Geschädigten infolge eines Unfalls** bei Insolvenz eines Versicherungsunternehmens, die obligatorischen Mindestdeckungssummen, Versicherungskontrollen von Fahrzeugen durch die Mitgliedstaaten und die Verwendung der Bescheinigungen des Schadenverlaufs des Versicherungsnehmers durch ein neues Versicherungsunternehmen. **Zusätzlich zu diesen vier Bereichen sollten im Interesse eines besseren Schutzes von Geschädigten neue Vorschriften betreffend die Haftpflicht bei einem Unfall mit einem Anhänger, der von einem angetriebenen Fahrzeug gezogen wird, eingeführt werden.**

¹⁵ Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11).

Geänderter Text

**(3a) Einige Fahrzeuge wie
Elektrofahrräder oder Segways sind**

kleiner, weshalb die Gefahr, dass sie erhebliche Personen- und Sachschäden verursachen, geringer ist als bei anderen Fahrzeugen. Es wäre weder verhältnismäßig noch zukunftsfähig, solche Fahrzeuge in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/103/EG aufzunehmen, zumal dies mit der Verpflichtung zu einem kostspieligen und übermäßigen Versicherungsschutz für solche Fahrzeuge einhergehen würde. Das stünde auch der Einführung solcher Fahrzeuge sowie Innovationen im Wege, und dies, obwohl keine ausreichenden Nachweise dafür vorliegen, dass sie Unfälle mit Geschädigten verursachen könnten, die mit Unfällen, die durch andere Fahrzeuge wie Pkw oder Lastkraftwagen verursacht werden, vergleichbar wären. Im Einklang mit den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit sollten die Anforderungen auf Unionsebene für Fahrzeuge gelten, bei denen die Gefahr besteht, dass sie erhebliche Schäden im grenzüberschreitenden Kontext verursachen. Der Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/103/EG muss daher auf jene Fahrzeuge begrenzt werden, bei denen nach Einschätzung der Union vor Inverkehrbringen Sicherheitsanforderungen erfüllt werden müssen – d. h. auf Fahrzeuge, die einer EU-Typgenehmigung unterliegen.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Jedoch muss es den Mitgliedstaaten freigestellt sein, auf nationaler Ebene über das angemessene Maß an Schutz von möglichen Geschädigten, deren Schaden durch

andere als der EU-Typgenehmigung unterliegende Fahrzeuge verursacht wird, zu entscheiden. Daher muss es den Mitgliedstaaten erlaubt sein, Vorschriften betreffend den Schutz von Nutzern solcher anderen Fahrzeugtypen beizubehalten bzw. entsprechende neue Vorschriften einzuführen, um mögliche infolge eines Verkehrsunfalls Geschädigte zu schützen. Verlangt ein Mitgliedstaat einen solchen Versicherungsschutz in Form einer Pflichtversicherung, so sollte er dabei die jeweilige Wahrscheinlichkeit, dass ein Fahrzeug in einem grenzüberschreitenden Kontext genutzt wird, und die Notwendigkeit des Schutzes möglicher Geschädigter in einem anderen Mitgliedstaat berücksichtigen.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3c) Ferner sollten aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/103/EG Fahrzeuge, die ausschließlich für den Motorsport bestimmt sind, ausgenommen werden, da solche Fahrzeuge üblicherweise durch andere Arten der Haftpflichtversicherung gedeckt sind und nicht der verpflichtenden Kfz-Haftpflichtversicherung unterliegen, sofern sie nur für Wettbewerbe genutzt werden. Da die Verwendung solcher Fahrzeuge auf kontrollierte Fahrbahnen und Bereiche beschränkt ist, ist auch die Wahrscheinlichkeit von Unfällen mit unbeteiligten Fahrzeugen oder Personen geringer. Jedoch ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten Vorschriften für Fahrzeuge, die für die Teilnahme an Motorsportveranstaltungen verwendet werden, beibehalten bzw. entsprechende

neue Vorschriften einführen.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3d) Mit dieser Richtlinie wird für ein angemessenes Gleichgewicht zwischen dem öffentlichen Interesse und den potenziellen Kosten für Behörden, Versicherer und Versicherungsnehmer gesorgt, um so die Kosteneffizienz der vorgeschlagenen Maßnahmen zu gewährleisten.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3e) Die Verwendung eines Fahrzeugs im Verkehr sollte auch dessen Verwendung für Fahrten auf öffentlichen und privaten Fahrwegen umfassen. Hierzu könnten alle Einfahrten, Parkplätze und alle sonstigen gleichwertigen Bereiche auf privatem Gelände zählen, die für die Öffentlichkeit zugänglich sind. Die Verwendung eines Fahrzeugs in einem geschlossenen Bereich, der für die Öffentlichkeit nicht zugänglich ist, sollte nicht als Verwendung eines Fahrzeugs im Verkehr betrachtet werden. Trotzdem sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass für Fahrzeuge, die zu einem beliebigen Zeitpunkt im Verkehr verwendet werden und daher der Anforderung einer Pflichtversicherung unterliegen, ein Versicherungsvertrag abgeschlossen wird, mit dem mögliche Geschädigte während der Laufzeit des Vertrags gedeckt sind,

und zwar unabhängig davon, ob das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Unfalls im Verkehr verwendet wird oder nicht, und mit Ausnahme von Fällen, in denen das Fahrzeug bei einer Motorsportveranstaltung verwendet wird. Es sollte den Mitgliedstaaten freistehen, den nicht verkehrsbezogenen Versicherungsschutz auf Fälle zu beschränken, in denen keine begründete Erwartung eines Versicherungsschutzes besteht, etwa wenn ein Traktor in einen Unfall verwickelt ist und zu diesem Zeitpunkt nicht in erster Linie als Beförderungsmittel, sondern in seiner Eigenschaft als Arbeitsmaschine der Erzeugung der für seinen Betrieb erforderlichen Antriebskraft dient.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3f) Die ausschließliche Verwendung eines Fahrzeugs in nicht verkehrsbezogenen Situationen sollte vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/103/EG ausgenommen werden. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten keine Versicherung für Fahrzeuge vorschreiben, die dauerhaft oder vorübergehend nicht zugelassen sind, da sie nicht als Beförderungsmittel verwendet werden können, etwa weil sie sich in einem Museum befinden, weil sie restauriert werden oder weil sie aus einem anderen Grund, wie etwa einer saisonalen Verwendung, über einen längeren Zeitraum nicht verwendet worden sind.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Mitgliedstaaten **sollten** bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, und bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben und aus dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats in ihr Gebiet einreisen, derzeit auf eine Versicherungskontrolle **verzichten**. Neue technische Entwicklungen ermöglichen Versicherungskontrollen von Fahrzeugen, ohne diese anzuhalten, und somit ohne Beeinträchtigung des freien Personenverkehrs. Daher ist es angezeigt, solche Kontrollen der Kraftfahrzeugversicherung zuzulassen, sofern sie nicht diskriminierend, notwendig und verhältnismäßig sind, im Rahmen einer allgemeinen Kontrollregelung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden **und** kein Anhalten des Fahrzeugs erfordern.

Geänderter Text

(4) Die Mitgliedstaaten **verzichten** bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, und bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben und aus dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats in ihr Gebiet einreisen, derzeit auf eine Versicherungskontrolle. Neue technische Entwicklungen **wie die automatische Nummernschilderkennung verdeckte** Versicherungskontrollen von Fahrzeugen, ohne diese anzuhalten, und somit ohne Beeinträchtigung des freien Personenverkehrs. Daher ist es angezeigt, solche Kontrollen der Kraftfahrzeugversicherung zuzulassen, sofern sie nicht diskriminierend, notwendig und verhältnismäßig sind, im Rahmen einer allgemeinen Kontrollregelung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats **und auch bei Fahrzeugen mit üblichem Standort im Hoheitsgebiet des kontrollierenden Mitgliedstaats** durchgeführt werden, kein Anhalten des Fahrzeugs erfordern **und unter uneingeschränkter Achtung der Rechte, Freiheiten und berechtigten Interessen der betreffenden Person durchgeführt werden.**

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Damit ein solches System funktionieren kann, ist der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten erforderlich, sodass Kontrollen der Kraftfahrzeugversicherung auch dann

durchgeführt werden können, wenn das betreffende Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist. Der entsprechende Informationsaustausch auf der Grundlage des bestehenden EUCARIS-Systems (Europäisches Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem) sollte auf nichtdiskriminierende Weise erfolgen, da alle Fahrzeuge der gleichen Überprüfung unterliegen sollten. Die mit dieser Richtlinie eingeführten Änderungen werden sich nur begrenzt auf die öffentliche Verwaltung auswirken, da das System für den Informationsaustausch bereits besteht und verwendet wird, um gegen Verkehrsdelikte vorzugehen.

Begründung

Das bestehende EUCARIS-System für den Informationsaustausch sollte für Kontrollen verwendet werden, die der Überprüfung des Versicherungsschutzes dienen.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) In der Union wird das Fahren ohne Versicherungsschutz, d. h. die Verwendung von Kraftfahrzeugen ohne gesetzliche Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, zunehmend zu einem Problem. Die Kosten, die durch das Fahren ohne Versicherungsschutz für die Union insgesamt entstehen, wurden für das Jahr 2011 auf insgesamt 870 Mio. EUR veranschlagt. Betont werden sollte, dass das Fahren ohne Versicherungsschutz ein ganzes Spektrum von Interessenträgern, darunter Opfer von Unfällen, Versicherer, Garantiefonds und Kfz-Versicherungsnehmer, schädigt.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) In Übereinstimmung mit diesen Grundsätzen sollten die Mitgliedstaaten die Daten nicht länger speichern, als es für die Überprüfung dessen, ob für ein Fahrzeug ein gültiger Versicherungsschutz vorliegt, erforderlich ist. Wird festgestellt, dass ein Fahrzeug versichert ist, so sollten alle mit dieser Überprüfung verbundenen Daten gelöscht werden. Kann mit einem Überprüfungssystem der Versicherungsschutz eines Fahrzeugs nicht festgestellt werden, so sollten die entsprechenden Daten höchstens 30 Tage oder bis zum Vorliegen eines Nachweises über den Versicherungsschutz des Fahrzeugs gespeichert werden, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist. In Fällen, in denen festgestellt wurde, dass für das Fahrzeug kein gültiger Versicherungsschutz vorliegt, ist es angebracht, das Speichern der Daten bis zum Abschluss etwaiger Verwaltungs- oder Gerichtsverfahren und bis zum Vorliegen eines gültigen Versicherungsschutzes vorzuschreiben.

Begründung

Durch die Kontrolle von Fahrzeugen wird den Mitgliedstaaten die Nachverfolgung des Aufenthaltsortes von Einzelpersonen ermöglicht. Dies könnte eine Verletzung der Privatsphäre darstellen. Das Recht auf Schutz der Privatsphäre sollte nur aus berechtigten Gründen aufgehoben werden. Ein solcher Grund könnte vorliegen, wenn bei einem Fahrzeug festgestellt wird, dass der erforderliche Versicherungsschutz nicht vorliegt. Wird bei einem Fahrzeug hingegen festgestellt, dass eine Kfz-Versicherung vorliegt (sogenannte No-hit-Fahrzeuge, d. h. Fahrzeuge, die keine Treffer ergeben), so sollten die entsprechenden Daten zu keinem anderen Zweck verwendet werden und innerhalb eines angemessenen Zeitraums gelöscht werden. Der Speicherzeitraum sollte begrenzt sein und in Übereinstimmung mit anderen Rechtsvorschriften der Union, wie etwa der Richtlinie über das eCall-System, in den Rechtsvorschriften verankert werden.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Ein wirksamer und effizienter Schutz der **Opfer** von Verkehrsunfällen muss gewährleisten, dass **Opfer** für entstandene Personen- oder Sachschäden stets entschädigt werden, egal, ob das Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers zahlungsfähig ist oder nicht. Die Mitgliedstaaten sollten daher eine Stelle errichten oder benennen, bei der Geschädigte, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, eine erste Entschädigung erhalten und die sich diese Entschädigung später von der Stelle, die im Mitgliedstaat der Niederlassung des Versicherungsunternehmens, das die Police des Fahrzeugs der haftpflichtigen Partei ausgestellt hat, für denselben Zweck errichtet oder benannt wurde, erstatten lassen kann. Um die Stellung von Parallelansprüchen zu vermeiden, sollte es Opfern von Verkehrsunfällen nicht gestattet sein, einen Schadenersatzanspruch bei dieser Stelle geltend zu machen, wenn sie ihre Forderung bereits gestellt **oder gerichtliche Schritte gegen das betreffende Versicherungsunternehmen eingeleitet** haben und die Forderung noch geprüft wird **oder die gerichtlichen Schritte noch anhängig sind**.

Geänderter Text

(7) Ein wirksamer und effizienter Schutz der **infolge** von Verkehrsunfällen **Geschädigten** muss gewährleisten, dass **Geschädigte** für entstandene Personen- oder Sachschäden stets **mit dem ihnen zustehenden Betrag** entschädigt werden, egal, ob das Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers zahlungsfähig ist oder nicht. Die Mitgliedstaaten sollten daher eine Stelle errichten oder benennen, bei der Geschädigte, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, **unverzüglich** eine erste Entschädigung erhalten – **und zwar zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG oder der von den Mitgliedstaaten vorgeschriebenen Deckungssummen, sofern diese höher sind** – und die sich diese Entschädigung später von der Stelle, die im Mitgliedstaat der Niederlassung des Versicherungsunternehmens, das die Police des Fahrzeugs der haftpflichtigen Partei ausgestellt hat, für denselben Zweck errichtet oder benannt wurde, erstatten lassen kann. Um die Stellung von Parallelansprüchen zu vermeiden, sollte es Opfern von Verkehrsunfällen nicht gestattet sein, einen Schadenersatzanspruch bei dieser Stelle geltend zu machen, wenn sie ihre Forderung bereits gestellt haben und die Forderung noch geprüft wird.

Begründung

Zwar sollte verhindert werden, dass Einzelpersonen mehrfache Schadenersatzansprüche bei unterschiedlichen Entschädigungsstellen geltend machen, jedoch gibt es keinen Grund, die Geltendmachung solcher Schadenersatzansprüche zu verhindern, wenn es sich dabei um Klagen gegen ein zahlungsunfähiges Unternehmen handelt. Es kann vielfältige Gründe dafür geben, dass eine Einzelperson ein zahlungsunfähiges Unternehmen über die Mindestdeckungssätze für Kfz-Versicherungen hinaus verklagt. Gleichzeitig kann es bei

Insolvenzfällen viele Jahre dauern, bis eine endgültige Entscheidung vorliegt. Ein Unfallopfer sollte daher nicht auf den Erhalt einer Entschädigung warten müssen. Selbstverständlich können die Mitgliedstaaten den Betrag der Entschädigung zurückfordern, sobald eine gerichtliche Entscheidung vorliegt.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Die Bescheinigungen des Schadenverlaufs von Versicherungsnehmern, die neue Versicherungsverträge bei Versicherungsunternehmen abschließen wollen, sollten leicht authentifiziert werden können, um die Anerkennung eines solchen Schadenverlaufs beim Abschluss einer neuen Versicherungspolice zu erleichtern. Um die Überprüfung und Authentifizierung von Bescheinigungen des Schadenverlaufs zu vereinfachen, ist es wichtig, dass Inhalt und Format solcher Bescheinigungen des Schadenverlaufs in allen Mitgliedstaaten gleich sind. Ferner sollten Versicherer, die bei der Festsetzung der Prämien von Kraftfahrzeugversicherungen Bescheinigungen des Schadenverlaufs berücksichtigen, nicht nach Staatsangehörigkeit oder allein nach dem vorherigen Wohnsitzstaat des Versicherungsnehmers differenzieren. Damit die Mitgliedstaaten prüfen können, wie Versicherungsunternehmen mit Bescheinigungen des Schadenverlaufs umgehen, sollten die Versicherungsunternehmen ihre Politik für die Verwendung solcher Bescheinigungen bei der Berechnung der Prämien offenlegen.

Geänderter Text

(8) Die Bescheinigungen des Schadenverlaufs von Versicherungsnehmern, die neue Versicherungsverträge bei Versicherungsunternehmen abschließen wollen, sollten leicht authentifiziert werden können, um die Anerkennung eines solchen Schadenverlaufs beim Abschluss einer neuen Versicherungspolice zu erleichtern. Um die Überprüfung und Authentifizierung von Bescheinigungen des Schadenverlaufs zu vereinfachen, ist es wichtig, dass Inhalt und Format solcher Bescheinigungen des Schadenverlaufs in allen Mitgliedstaaten gleich sind. Ferner sollten Versicherer, die bei der Festsetzung der Prämien von Kraftfahrzeugversicherungen Bescheinigungen des Schadenverlaufs berücksichtigen, nicht nach Staatsangehörigkeit oder allein nach dem vorherigen Wohnsitzstaat des Versicherungsnehmers differenzieren.
Zudem sollten Versicherungsunternehmen Bescheinigungen aus anderen Mitgliedstaaten genauso behandeln wie Bescheinigungen aus dem Inland und etwaige Preisnachlässe, die für einen in sonstiger Hinsicht identischen möglichen Kunden gelten würden, sowie die Preisnachlässe, die in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats vorgeschrieben sind, zur Anwendung bringen. Den Mitgliedstaaten sollte es weiterhin

freigestellt sein, innerstaatliche Rechtsvorschriften über Bonus-/Malus-Systeme anzunehmen, da solche Systeme nationalen Charakter und keine grenzübergreifenden Aspekte haben; die Beschlussfassung in Bezug auf diese Systeme sollte gemäß dem Subsidiaritätsprinzip weiterhin Sache der Mitgliedstaaten sein. Damit die Mitgliedstaaten prüfen können, wie Versicherungsunternehmen mit Bescheinigungen des Schadenverlaufs umgehen, sollten die Versicherungsunternehmen ihre Politik für die Verwendung solcher Bescheinigungen bei der Berechnung der Prämien offenlegen.

Begründung

Versicherungsunternehmen sollten nicht nur von Diskriminierung absehen und Ausländern sowie zurückkehrenden Inländern keinen Aufpreis berechnen, sondern die betreffende Bescheinigung auch genauso behandeln wie Bescheinigungen aus dem Inland und etwaige Preisnachlässe, die für einen in sonstiger Hinsicht identischen möglichen Kunden gelten würden, sowie die Preisnachlässe, die in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats vorgeschrieben sind, zur Anwendung bringen. Es fällt weiterhin in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, zu entscheiden, ob sie innerstaatliche Rechtsvorschriften über „Bonus-/Malus-Systeme“ annehmen wollen oder nicht. Solche Systeme haben nationalen Charakter und keine grenzübergreifenden Aspekte und müssen zudem für jeden innerhalb desselben Gebietes in gleicher Weise gelten.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf Inhalt und Form der Bescheinigungen des Schadenverlaufs übertragen werden. Diese Durchführungsbefugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰ ausgeübt

entfällt

werden.

20 Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Damit die Bescheinigungen des Schadenverlaufs wirksam zur Berechnung der Prämien genutzt werden können, sollten die Mitgliedstaaten die Versicherungsunternehmen dazu auffordern, sich an transparenten Preisvergleichsinstrumenten zu beteiligen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10) *Um* sicherzustellen, dass die Mindestdeckungssummen der Entwicklung der wirtschaftlichen Realität folgen (und nicht mit der Zeit an Wert verlieren), sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen, um die Mindestdeckungssummen *der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung an die sich wandelnde wirtschaftliche Realität* anzupassen und um im Hinblick

(10) *Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen, mit denen Inhalt und Form der Bescheinigungen des Schadenverlaufs festgelegt werden. Um* sicherzustellen, dass die Mindestdeckungssummen *der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung* der Entwicklung der wirtschaftlichen Realität folgen (und nicht mit der Zeit an Wert verlieren), sollte der Kommission die

auf die Erstattung die verfahrenstechnischen Aufgaben und Pflichten der Stellen festzulegen, die errichtet werden, um Entschädigung zu leisten, oder mit der Aufgabe betraut werden, Entschädigung gemäß Artikel 10a zu leisten. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt **und dass diese Konsultationen** mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung **über bessere Rechtsetzung** vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und haben ihre Sachverständigen systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen, um die Mindestdeckungssummen anzupassen und um im Hinblick auf die Erstattung die verfahrenstechnischen Aufgaben und Pflichten der Stellen festzulegen, die errichtet werden, um Entschädigung zu leisten, oder mit der Aufgabe betraut werden, Entschädigung gemäß Artikel 10a **der Richtlinie 2009/103/EG** zu leisten. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, **die** mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 **über bessere Rechtsetzung**^{1a} niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und haben ihre Sachverständigen systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

^{1a} *ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.*

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Die Europäische Kommission sollte im Rahmen der Bewertung der Funktionsweise der Richtlinie die Anwendung **der** Richtlinie überwachen und dabei die Zahl der **Opfer**, die Höhe der

Geänderter Text

(11) Die Europäische Kommission sollte im Rahmen der Bewertung der Funktionsweise der Richtlinie **2009/103/EG** die Anwendung **dieser** Richtlinie überwachen und dabei die Zahl

aufgrund von Zahlungsverzögerungen nach grenzüberschreitenden Insolvenzfällen ausstehenden Forderungen, die Höhe der Mindestdeckungssummen in den Mitgliedstaaten, die Höhe der Ansprüche aufgrund Fahrens ohne Versicherungsschutz im grenzüberschreitenden Verkehr und die Zahl der Beschwerden im Zusammenhang mit Bescheinigungen des Schadenverlaufs berücksichtigen.

der **Geschädigten**, die Höhe der aufgrund von Zahlungsverzögerungen nach grenzüberschreitenden Insolvenzfällen ausstehenden Forderungen, die Höhe der Mindestdeckungssummen in den Mitgliedstaaten, die Höhe der Ansprüche aufgrund Fahrens ohne Versicherungsschutz im grenzüberschreitenden Verkehr und die Zahl der Beschwerden im Zusammenhang mit Bescheinigungen des Schadenverlaufs berücksichtigen. **Zudem sollte die Kommission die Richtlinie 2009/103/EG im Lichte der technologischen Entwicklung, einschließlich der zunehmenden Nutzung autonomer und halbautonomer Fahrzeuge, überwachen und überprüfen, um sicherzustellen, dass sie weiterhin ihren Zweck erfüllt, der darin besteht, mögliche infolge von Kraftfahrzeugunfällen Geschädigte zu schützen. Darüber hinaus sollte sie die Haftungsregelung für leichte Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sowie die Möglichkeit einer unionsweiten Lösung für das Bonus-/Malus-System prüfen.**

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Da die Ziele dieser Richtlinie, insbesondere die Gewährleistung des gleichen Mindestschutzes der **Opfer** von Verkehrsunfällen in der gesamten Union und **des Schutzes der Opfer** im Falle der Insolvenz von Versicherungsunternehmen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern wegen ihrer Auswirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden.

Geänderter Text

(12) Da die Ziele dieser Richtlinie, insbesondere die Gewährleistung des gleichen Mindestschutzes der **infolge** von Verkehrsunfällen **Geschädigten** in der gesamten Union und **die Gewährleistung von deren Schutz** im Falle der Insolvenz von Versicherungsunternehmen **sowie die Gewährleistung der Gleichbehandlung bei der Authentifizierung von Bescheinigungen des Schadenverlaufs durch Versicherer im Umgang mit potenziellen Versicherungsnehmern, die Binnengrenzen der Union überschreiten**, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend

Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

verwirklicht werden können, sondern wegen ihrer Auswirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Zur Förderung einer einheitlichen Herangehensweise in Fällen, die Geschädigte infolge von Vorfällen betreffen, bei denen ein Kraftfahrzeug als Waffe verwendet wird, um ein Gewaltverbrechen zu begehen oder einen Terroranschlag zu verüben, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ihre gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2009/103/EG geschaffenen oder anerkannten nationalen Entschädigungsstellen sämtliche Forderungen, die aus einem solchen Verbrechen oder Anschlag hervorgehen, bearbeiten.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-1. In der gesamten Richtlinie wird der Begriff „(das) Opfer“ bzw. „(die) Opfer“ durch den Begriff „Geschädigter“

bzw. „Geschädigte“ ersetzt.

(Der endgültige genaue Wortlaut des Begriffs „Geschädigter“ muss entsprechend den grammatikalischen Erfordernissen jeweils von Fall zu Fall festgelegt werden; wird dieser Änderungsantrag angenommen, so würden weitere entsprechende Änderungsanträge zu dem Änderungsrechtsakt ausgearbeitet.)

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag soll ein Irrtum korrigiert werden, zu dem es kam, als 2009 alle Richtlinien über die Kfz-Haftpflichtversicherung zusammengefasst wurden. In einigen Artikeln wird der Begriff „Opfer“ verwendet, mit dem nur direkte Opfer eines Unfalls gemeint sind; in anderen Artikeln hingegen wird der Begriff „Geschädigter“ verwendet, der sowohl direkte als auch indirekte Opfer (z. B. Familienangehörige nach einem tödlichen Unfall) umfasst. Damit sämtliche möglichen Schadenersatzansprüche abgedeckt sind, sollte im gesamten Text der Begriff „Geschädigter“ bzw. „Geschädigte“ verwendet werden. Es sei auch darauf hingewiesen, dass der Begriff „Geschädigter“ – im Gegensatz zum Begriff „Opfer“ – in Artikel 1 definiert wird.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1a

Vorschlag der Kommission

1a. „Verwendung eines Fahrzeugs“ jede Verwendung eines ***in der Regel zur Verwendung als Beförderungsmittel bestimmten Fahrzeugs***, die seiner ***normalen Funktion*** entspricht, und zwar unabhängig von den Merkmalen des Fahrzeugs, dem Gelände, auf dem das Kraftfahrzeug verwendet wird, und der Tatsache, ob es sich in Bewegung befindet oder nicht;“;

Geänderter Text

1a. „Verwendung eines Fahrzeugs“ jede Verwendung eines ***Fahrzeugs im Verkehr, die zum Zeitpunkt des Unfalls seiner Funktion als Beförderungsmittel*** entspricht, und zwar unabhängig von den Merkmalen des Fahrzeugs, dem Gelände, auf dem das Kraftfahrzeug verwendet wird, und der Tatsache, ob es sich in Bewegung befindet oder nicht;“;

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. In Artikel 2 werden folgende Absätze angefügt:

„Diese Richtlinie gilt nur für Fahrzeuge, die unter die Verordnung (EU) 2018/858*, die Verordnung (EU) Nr. 167/2013** oder die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 fallen.***

Diese Richtlinie gilt nicht für Fahrzeuge, die ausschließlich für die Verwendung im Rahmen der Teilnahme an sportlichen Wettkämpfen oder an damit im Zusammenhang stehenden sportlichen Aktivitäten in einem geschlossenen Bereich bestimmt sind.

**** Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).***

***** Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).***

****** Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom***

Begründung

While the inclusion of non-type approved vehicles might increase insurance coverage, it will also dissuade the uptake of alternative vehicles, like e-bikes, which are better for the environment. Moreover, most non-type approved vehicles are small in size and therefore the chance of significant damage to persons or property is limited. Other forms of liability insurance than Motor Insurance should cover these non-type approved vehicles. Motor Sports are generally covered by other forms of insurance. The addition of MID requirements would only add an additional cost. Insurance companies might also shift the risks of sporting events into the premiums of normal vehicle users. This would have a negative effect on consumers, while bring limited benefits in terms of potential accident victims. The exclusion should not prevent from individuality requiring equivalent insurance coverage at Member State level.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 b (neu)

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 3 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1b. In Artikel 3 wird folgender Absatz angefügt:

„Liegt für ein Fahrzeug gemäß Absatz 1 eine Versicherungspflicht vor, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Versicherung auch dann gültig ist und Geschädigte abgedeckt sind, wenn

a) sich das Fahrzeug zum Zeitpunkt eines Unfalls im Verkehr befindet und nicht gemäß seiner Hauptfunktion verwendet wird und

b) es zu einem Unfall kommt, wenn das Fahrzeug nicht im Verkehr, sondern anderweitig verwendet wird.

Die Mitgliedstaaten können den Versicherungsschutz in Bezug auf die in Absatz 5 Buchstabe b genannte anderweitige Verwendung von Fahrzeugen außerhalb des Verkehrs einschränken. Diese Bestimmung wird ausnahmsweise und nur erforderlichenfalls angewendet, wenn die

Mitgliedstaaten der Ansicht sind, dass ein solcher Versicherungsschutz darüber hinausgehen würde, was nach vernünftigem Ermessen von einer Kfz-Versicherung erwartet werden kann. Diese Bestimmung darf niemals mit dem Ziel angewendet werden, die in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätze und Vorschriften zu umgehen.“

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 4– Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Sie können jedoch solche Kontrollen der Versicherung unter der Voraussetzung vornehmen, dass diese im Hinblick auf das angestrebte Ziel nicht diskriminierend, notwendig und verhältnismäßig sind, und

Geänderter Text

Sie können jedoch solche Kontrollen der Versicherung unter der Voraussetzung vornehmen, dass diese im Hinblick auf das angestrebte Ziel nicht diskriminierend, notwendig und verhältnismäßig sind **und die Rechte, Freiheiten und berechtigten Interessen der betroffenen Person achten und**

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 4 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) im Rahmen einer allgemeinen Kontrollregelung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats stattfinden und kein Anhalten des Fahrzeugs erfordern.

Geänderter Text

b) im Rahmen einer allgemeinen Kontrollregelung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats stattfinden, **auch bei Fahrzeugen mit üblichem Standort im Hoheitsgebiet des kontrollierenden Mitgliedstaats durchgeführt werden** und kein Anhalten des Fahrzeugs erfordern.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 4 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Zum Zwecke der Durchführung von Kontrollen der Versicherung gemäß Absatz 1 gewähren die Mitgliedstaaten den übrigen Mitgliedstaaten Zugriff auf die folgenden nationalen Daten über die Zulassung von Fahrzeugen einschließlich der Befugnis zur Durchführung einer automatisierten Suche:

a) Daten dazu, ob ein Fahrzeug durch eine Pflichtversicherung abgedeckt ist;

b) Daten zum Eigentümer oder Halter eines Fahrzeugs, die in Bezug auf deren Haftpflichtversicherung gemäß Artikel 3 relevant sind.

Der Zugriff auf diese Daten wird durch die nationalen Kontaktstellen der Mitgliedstaaten gewährt, die gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2015/413* benannt werden.

**** Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).***

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 4 – Absatz 1 b (neu)

(1b) Eine Suche in Form einer ausgehenden Anfrage wird von der nationalen Kontaktstelle des Mitgliedstaats, der die Versicherungskontrolle durchführt, unter Verwendung eines vollständigen amtlichen Kennzeichens durchgeführt. Die Suche wird im Einklang mit den in Kapitel 3 des Anhangs zum Beschluss 2008/616/JI festgelegten Verfahren* durchgeführt. Ein Mitgliedstaat, der eine Versicherungskontrolle durchführt, nutzt die generierten Daten, um festzustellen, ob ein Fahrzeug durch eine gültige Pflichtversicherung gemäß Absatz 3 dieser Richtlinie abgedeckt ist.

*** Beschluss 2008/616/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Durchführung des Beschlusses 2008/615/JI zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität (ABl. L 210 vom 6.8.2008, S. 12).**

Begründung

Der Austausch von Versicherungsdaten ist notwendig für die Verwirklichung des wichtigsten Ziels dieser Richtlinie, das unter anderem darin besteht, den freien Verkehr von Kraftfahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und Hindernisse für das ordnungsgemäße Funktionieren des integrierten Marktes für Kfz-Versicherungen zu beseitigen. Zudem sollte das bestehende, in dem Beschluss 2008/616/JI des Rates dargelegte EUCARIS-System genutzt werden, damit sichergestellt ist, dass der Informationsaustausch tatsächlich möglich ist.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 4 – Absatz 1 c (neu)

(1c) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Sicherheit und den Schutz der übermittelten Daten, wobei im Einklang mit Kapitel 3 des Anhangs zum Beschluss 2008/616/JI soweit möglich bestehende Softwareanwendungen wie die in Artikel 15 des Beschlusses 2008/616/JI genannte Softwareanwendung und geänderte Versionen dieser Softwareanwendung verwendet werden. Die geänderten Versionen der Softwareanwendungen ermöglichen sowohl einen Online-Austausch in Echtzeit als auch einen Austausch im Batch-Modus, wobei letzterer einen Austausch mehrerer Anfragen oder Antworten innerhalb einer Nachricht ermöglicht.

Begründung

Der Austausch von Versicherungsdaten ist notwendig für die Verwirklichung des wichtigsten Ziels dieser Richtlinie, das unter anderem darin besteht, den freien Verkehr von Kraftfahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und Hindernisse für das ordnungsgemäße Funktionieren des integrierten Marktes für Kfz-Versicherungen zu beseitigen. Zudem sollte das bestehende, in dem Beschluss 2008/616/JI des Rates dargelegte EUCARIS-System genutzt werden, damit sichergestellt ist, dass der Informationsaustausch tatsächlich möglich ist.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 4 – Absatz 2 – Unterabsätze 1 a, 1 b und 1 c (neu)

Die Mitgliedstaaten nennen insbesondere den genauen Zweck, verweisen auf die einschlägige Rechtsgrundlage, halten die einschlägigen Sicherheitsanforderungen ein, befolgen die Grundsätze der Notwendigkeit, Verhältnismäßigkeit und Zweckbegrenzung und legen eine

angemessene Speicherfrist für die Daten fest.

Die nach diesem Artikel verarbeiteten personenbezogenen Daten dürfen nicht länger gespeichert werden, als dies für den Zweck der Durchführung einer Versicherungskontrolle erforderlich ist. Die Daten werden vollständig gelöscht, sobald sie für diesen Zweck nicht mehr erforderlich sind. Ergibt eine Versicherungskontrolle, dass das betreffende Fahrzeug durch eine Pflichtversicherung gemäß Absatz 3 abgedeckt ist, so hat der Kontrolleur die entsprechenden Daten umgehend zu löschen. Kann bei einer Kontrolle nicht festgestellt werden, ob das betreffende Fahrzeug durch eine Pflichtversicherung gemäß Absatz 3 abgedeckt ist, so werden die entsprechenden Daten über einen angemessenen Zeitraum von höchstens 30 Tagen oder bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das Vorliegen eines Versicherungsschutzes festgestellt werden kann, gespeichert, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.

Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass ein Fahrzeug ohne Pflichtversicherung gemäß Absatz 3 für Fahrten genutzt wird, so kann er die gemäß Artikel 27 festgelegten Sanktionen verhängen.

Begründung

Durch die Kontrolle von Fahrzeugen wird den Mitgliedstaaten die Nachverfolgung des Aufenthaltsortes von Einzelpersonen ermöglicht. Dies könnte eine Verletzung der Privatsphäre darstellen. Das Recht auf Schutz der Privatsphäre sollte nur aus berechtigten Gründen aufgehoben werden. Ein solcher Grund könnte vorliegen, wenn bei einem Fahrzeug festgestellt wird, dass der erforderliche Versicherungsschutz nicht vorliegt. Wird bei einem Fahrzeug hingegen festgestellt, dass eine Kfz-Versicherung vorliegt (sogenannte No-hit-Fahrzeuge, d. h. Fahrzeuge, die keine Treffer ergeben), so sollten die entsprechenden Daten zu keinem anderen Zweck verwendet werden und innerhalb eines angemessenen Zeitraums gelöscht werden. Der Speicherzeitraum sollte begrenzt sein und in Übereinstimmung mit anderen Rechtsvorschriften der Union, wie etwa der Richtlinie über das eCall-System, in den Rechtsvorschriften verankert werden.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 9 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) für Personenschäden:
6 070 000 EUR je Unfall, ungeachtet der
Anzahl der Geschädigten, oder
1 220 000 EUR je **Unfallopfer**;

Geänderter Text

a) für Personenschäden:
6 070 000 EUR je Unfall, ungeachtet der
Anzahl der Geschädigten, oder
1 220 000 EUR je **Geschädigter**;

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 9 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) für Sachschäden ungeachtet der
Anzahl der Geschädigten 1 220 000 EUR
je **Schadensfall**.

Geänderter Text

b) für Sachschäden ungeachtet der
Anzahl der Geschädigten 1 220 000 EUR
je **Unfall**.

Begründung

Um eine ordnungsgemäße Umsetzung sicherzustellen, sollte der Begriff „je Schadensfall“, der bei einer Übersetzung unterschiedliche Bedeutungen hat, durch „je Unfall“ ersetzt werden, was zu einem allgemeineren Verständnis führen wird.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 a (neu)

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Derzeitiger Wortlaut

Jeder Mitgliedstaat schafft eine Stelle oder erkennt eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht

Geänderter Text

(3a) Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

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 Artikel 3 versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht Ersatz zu leisten hat.

ermitteltes oder nicht im Sinne von Artikel 3 versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht **gemäß Artikel 9 Absatz 1 oder bis zu den von den Mitgliedstaaten vorgeschriebenen Mindestdeckungssummen, sofern diese höher sind**, Ersatz zu leisten hat, **einschließlich in Bezug auf Vorfälle, bei denen ein Kraftfahrzeug als Waffe verwendet wird, um ein Gewaltverbrechen oder eine terroristische Handlung zu begehen.**“

Begründung

Diese Änderung ist erforderlich, da sie untrennbar mit den Bestimmungen des Artikels 10a über den Schutz von Geschädigten bei Insolvenz oder mangelnder Mitarbeit eines Versicherungsunternehmens verknüpft ist.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4
Richtlinie 2009/103/EG
„Artikel 10 a

Vorschlag der Kommission

„Artikel 10 a
Schutz von Geschädigten bei Insolvenz
oder mangelnder Mitarbeit eines
Versicherungsunternehmens

Geänderter Text

„Artikel 10 a
Schutz von Geschädigten bei Insolvenz
eines Versicherungsunternehmens

(-1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Geschädigte Anspruch auf eine Entschädigung zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht gemäß Artikel 9 Absatz 1 oder bis zu den von den Mitgliedstaaten vorgeschriebenen Mindestdeckungssummen, sofern diese höher sind, für Personen- oder Sachschäden haben, die durch Fahrzeuge verursacht worden sind, deren Versicherungsunternehmen sich in einer der folgenden Situationen befindet:

a) *das Versicherungsunternehmen ist Gegenstand eines Konkursverfahrens; oder*

b) *das Versicherungsunternehmen unterliegt einem Liquidationsverfahren im Sinne von Artikel 268 Buchstabe d der Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*.*

(1) *Die Mitgliedstaaten errichten eine Stelle oder betrauen eine Stelle mit der Aufgabe, Geschädigte, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, mindestens bis zu den in Artikel 9 Absatz 1 genannten Mindestbeträgen für Personen- oder Sachschäden zu entschädigen, die durch Fahrzeuge verursacht worden sind, deren Versicherungsunternehmen sich in einer der folgenden Situationen befindet:*

a) *Das Versicherungsunternehmen ist Gegenstand eines Konkursverfahrens;*

b) *das Versicherungsunternehmen unterliegt einem Liquidationsverfahren im Sinne von Artikel 268 Buchstabe d der Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates***;*

c) *das Versicherungsunternehmen oder sein Schadenregulierungsbeauftragter hat innerhalb von drei Monaten nach dem Tag, an dem der Geschädigte bei diesem Versicherungsunternehmen seinen Anspruch auf Entschädigung geltend gemacht hat, keine mit Gründen versehene Antwort auf die im Schadenersatzanspruch angeführten Punkte geliefert.*

(2) *Die Geschädigten können gegenüber der in Absatz 1 genannten Stelle keinen Anspruch geltend machen, wenn sie einen Antrag direkt bei dem Versicherungsunternehmen gestellt haben oder wenn sie unmittelbar gegen das Versicherungsunternehmen gerichtliche Schritte eingeleitet haben und der Antrag oder die gerichtlichen*

(1) *Jeder Mitgliedstaat errichtet eine Stelle oder betraut eine Stelle mit der Aufgabe, Geschädigte, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, in den in Absatz -1 genannten Fällen zu entschädigen.*

Schritte noch anhängig sind.

(3) *Die in Absatz 1 genannte Stelle erteilt innerhalb von zwei Monaten nach dem Tag, an dem der Geschädigte seinen Antrag auf Schadenersatz gestellt hat, eine Antwort auf diesen Antrag.*

(3) *Der Geschädigte kann direkt bei der in Absatz 1 genannten Stelle eine Entschädigung beantragen. Diese Stelle erteilt dem Geschädigten auf der Grundlage der auf ihr Verlangen hin vom Geschädigten mitgeteilten Informationen innerhalb von drei Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem der Geschädigte einen Antrag auf Entschädigung stellt, eine mit Gründen versehene Auskunft über jegliche Entschädigungszahlungen.*

Ist eine Entschädigung fällig, muss die in Absatz 1 genannte Stelle innerhalb von drei Monaten nach Erteilung ihrer Auskunft die volle Entschädigung an den Geschädigten leisten oder, wenn die Entschädigung in Form vereinbarter regelmäßiger Zahlungen erfolgt, mit diesen Zahlungen beginnen.

Hat ein Geschädigter einen Antrag bei einem Versicherungsunternehmen oder bei dessen Schadenregulierungsbeauftragten gestellt, der sich vor oder während eines Anspruchs in einer der in Absatz -1 genannten Fälle befand, und hat der Geschädigte noch keine mit Gründen versehene Auskunft von diesem Versicherungsunternehmen oder dessen Schadenregulierungsbeauftragten erhalten, so ist der Geschädigte berechtigt, seinen Anspruch auf Entschädigung erneut bei der in Absatz 1 genannten Stelle geltend zu machen.

(4) *Hat der Geschädigte seinen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat der Niederlassung des in Absatz 1 genannten Versicherungsunternehmens, so hat die in Absatz 1 genannte Stelle, die den Geschädigten in seinem Wohnsitzstaat entschädigt hat, gegenüber der in Absatz 1 genannten Stelle im Mitgliedstaat der Niederlassung des Versicherungsunternehmens, das die Versicherungspolice des Haftpflichtigen*

(4) *Hat das Versicherungsunternehmen die Zulassung gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2009/138/EG in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat erhalten, für den die in Absatz 1 genannte Stelle zuständig ist, so hat diese Stelle Anspruch auf Erstattung des als Entschädigung gezahlten Betrags von der in Absatz 1 genannten Stelle in dem Mitgliedstaat, in dem das Versicherungsunternehmen die*

ausgestellt hat, Anspruch auf Erstattung des als Entschädigung gezahlten Betrags.

(5) Die Absätze 1 bis 4 berühren nicht:

- a) das Recht der Mitgliedstaaten, die Entschädigung durch die in Absatz 1 genannte Stelle als subsidiär oder nicht subsidiär zu betrachten;
- b) das Recht der Mitgliedstaaten, Vorkehrungen für die Begleichung von Ansprüchen bezüglich desselben Unfalls zu treffen zwischen
 - i) der in Absatz 1 genannten Stelle;
 - ii) dem/den für den Unfall Haftpflichtige(n);
 - iii) anderen Versicherungsunternehmen oder Einrichtungen der sozialen Sicherheit, die zur Entschädigung des Geschädigten verpflichtet sind.

(6) Die Mitgliedstaaten werden es der in Absatz 1 genannten Stelle nicht gestatten, die Zahlung von Schadenersatz von anderen als den in dieser Richtlinie festgelegten Bedingungen abhängig zu machen, insbesondere nicht von der Anforderung *eines durch den Geschädigten zu erbringenden Nachweises*, dass der Unfallverursacher zahlungsunfähig ist oder die Zahlung verweigert.

(7) *Der Kommission wird die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß dem Verfahren nach Artikel 28b übertragen, um die verfahrenstechnischen Aufgaben und Pflichten der gemäß Artikel 10a errichteten oder betrauten Stellen in Bezug auf die Erstattung festzulegen.*“

Zulassung erhalten hat.

(5) Die Absätze -1 bis 4 berühren nicht:

- a) das Recht der Mitgliedstaaten, die Entschädigung durch die in Absatz 1 genannte Stelle als subsidiär oder nicht subsidiär zu betrachten;
- b) das Recht der Mitgliedstaaten, Vorkehrungen für die Begleichung von Ansprüchen bezüglich desselben Unfalls zu treffen zwischen
 - i) der in Absatz 1 genannten Stelle;
 - ii) dem/den für den Unfall Haftpflichtige(n);
 - iii) anderen Versicherungsunternehmen oder Einrichtungen der sozialen Sicherheit, die zur Entschädigung des Geschädigten verpflichtet sind.

(6) Die Mitgliedstaaten werden es der in Absatz 1 genannten Stelle nicht gestatten, die Zahlung von Schadenersatz von anderen als den in dieser Richtlinie festgelegten *Verringerungen oder* Bedingungen abhängig zu machen. Insbesondere *dürfen die Mitgliedstaaten es der in Absatz 1 genannten Stelle nicht gestatten, die Zahlung von Schadenersatz von der Anforderung abhängig zu machen, dass der Geschädigte einen Nachweis erbringt*, dass der Unfallverursacher *oder das Versicherungsunternehmen* zahlungsunfähig ist oder die Zahlung verweigert.

(7) *Dieser Artikel wird wirksam,*

a) nachdem die von den Mitgliedstaaten errichteten oder betrauten

Stellen gemäß Artikel 1 eine Vereinbarung über ihre Aufgaben und Pflichten sowie über das Verfahren der Erstattung getroffen haben und

b) ab einem Zeitpunkt, den die Kommission festlegt, nachdem sie in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten festgestellt hat, dass die unter Buchstabe a genannte Vereinbarung getroffen wurde.“

(7a) Die in Artikel 20 Absatz 1 genannten Geschädigten können in den in Absatz -1 genannten Fällen bei der in Artikel 24 genannten Entschädigungsstelle in ihrem Wohnsitzmitgliedstaat eine Entschädigung beantragen.

(7b) Der Geschädigte kann eine Entschädigung direkt bei der Entschädigungsstelle beantragen, welche ihm auf der Grundlage der auf ihr Verlangen hin vom Geschädigten mitgeteilten Informationen eine mit Gründen versehene Auskunft innerhalb von drei Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem der Geschädigte einen Anspruch auf Entschädigung erhebt, erteilt.

Nach Erhalt des Anspruchs teilt die Entschädigungsstelle den folgenden Personen oder Stellen mit, dass sie von dem Geschädigten einen Anspruch erhalten hat:

- a) dem Konkurs- oder Liquidationsverfahren unterliegenden Versicherungsunternehmen;*
- b) dem für dieses Versicherungsunternehmen ernannten Liquidator im Sinne von Artikel 268 Buchstabe f der Richtlinie 2009/138/EG;*
- c) der Entschädigungsstelle in dem Mitgliedstaat, in dem sich der Unfall ereignet hat, und*
- d) der Entschädigungsstelle in dem Mitgliedstaat, in dem das Versicherungsunternehmen die*

Zulassung gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2009/138/EG erhalten hat, falls sich dieser Mitgliedstaat von dem Mitgliedstaat unterscheidet, in dem sich der Unfall ereignet hat.

(7c) Nach Erhalt der in Absatz 7b genannten Informationen teilt die Entschädigungsstelle in dem Mitgliedstaat, in dem sich der Unfall ereignet hat, der Entschädigungsstelle im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten mit, ob die Entschädigung durch die in Absatz 1 genannte Stelle als subsidiär oder nicht subsidiär zu betrachten ist. Die Entschädigungsstelle im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten berücksichtigt diese Informationen bei der Entschädigung.

(7d) Die Entschädigungsstelle, welche den Geschädigten im Wohnsitzmitgliedstaat entschädigt hat, hat Anspruch auf Erstattung des als Entschädigung gezahlten Betrags von der Entschädigungsstelle in dem Mitgliedstaat, in dem das Versicherungsunternehmen die Zulassung gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2009/138/EG erhalten hat.

(7e) Die Ansprüche des Geschädigten gegen die in Absatz 1 genannte Stelle mit Sitz in dem Mitgliedstaat, in dem das Versicherungsunternehmen die Zulassung gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2009/138/EG erhalten hat, gehen insoweit auf die letztgenannte Stelle über, als die Entschädigungsstelle im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten eine Entschädigung für Personen- oder Sachschäden geleistet hat.

Jeder Mitgliedstaat ist verpflichtet, einen von einem anderen Mitgliedstaat vorgesehenen Forderungsübergang anzuerkennen.

(7f) Die in Artikel 24 Absatz 3 genannte Vereinbarung zwischen den Entschädigungsstellen enthält Bestimmungen über die Aufgaben,

Verpflichtungen und Verfahren für die Entschädigung der Entschädigungsstellen, die sich aus diesem Artikel ergeben.

(7g) Fehlt die in Absatz 7 Buchstabe a genannte Vereinbarung oder liegt bis zum [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] keine Änderung der Vereinbarung nach Absatz 7f vor, so ist die Kommission befugt, nach dem in Artikel 28b genannten Verfahren delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Verfahrensaufgaben und die Verfahrenspflichten der nach diesem Artikel errichteten oder betrauten Stellen in Bezug auf die Erstattung festzulegen oder die in Artikel 24 Absatz 3 genannte Vereinbarung zu ändern oder gegebenenfalls beide Maßnahmen zu ergreifen.

** Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II) (ABl. L 335 vom 17.12.2009, S. 1).“.*

**** Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II) (ABl. L 335 vom 17.12.2009, S. 1).“.*

Änderungsantrag 35

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 a (neu)
Richtlinie 2009/103/EG
Artikel 15**

Artikel 15

Fahrzeuge, die von einem Mitgliedstaat in einen anderen versandt werden

(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 versandt wird, **während eines Zeitraums von dreißig Tagen** unmittelbar nach der Annahme der Lieferung durch den Käufer **der Bestimmungsmitgliedstaat als der Mitgliedstaat anzusehen, in dem das Risiko belegen ist**, selbst wenn das Fahrzeug im Bestimmungsmitgliedstaat nicht offiziell zugelassen wurde.

(2) **Wird das Fahrzeug innerhalb des in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Zeitraums in einen Unfall verwickelt, während es nicht versichert ist, so ist die in Artikel 10 Absatz 1 genannte Stelle des Bestimmungsmitgliedstaats nach Maßgabe des Artikels 9 schadenersatzpflichtig.**

(4a) Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Fahrzeuge, die von einem Mitgliedstaat in einen anderen versandt werden

(1) Abweichend von Artikel **13 Absatz 13** Buchstabe **b)** der Richtlinie **2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*** ist bei einem Fahrzeug, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen versandt wird, **der Mitgliedstaat, in dem das Risiko belegen ist, entweder als der Zulassungsmitgliedstaat oder** unmittelbar nach der Annahme der Lieferung durch den Käufer als der **Bestimmungsmitgliedstaat während eines Zeitraums von dreißig Tagen anzusehen**, selbst wenn das Fahrzeug im Bestimmungsmitgliedstaat nicht offiziell zugelassen wurde.

(2) **Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit die Versicherungsunternehmen den Auskunftsstellen des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug registriert ist, mitteilen, dass sie eine Versicherungspolice für die Nutzung des betreffenden Fahrzeugs ausgestellt haben.**

*** Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II) (ABl. L 335 vom 17.12.2009, S. 1).“**

Begründung

Article 15 on dispatched vehicles was created in order to make it easier for a consumer to buy a vehicle from another Member State without having to seek an insurer from that other

Member State. In practice, it does not currently work. Despite this, to delete it would only cancel past attempts to solve this problem without offering a solution. This amendment seeks to address this by giving more options to the consumer, by allowing them to seek insurance either in their home Member State or in the Member State of sale of the vehicle. They will be able to find a solution which works for them for the limited period of time it takes to move the vehicle from one Member State to the Member State of residence of the owner of the vehicle.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 b (neu)

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 15a

Haftung bei einem Unfall mit einem Anhänger, der von einem angetriebenen Fahrzeug gezogen wird

Bei einem Unfall, der durch eine Reihe von Fahrzeugen verursacht wird, die aus einem Anhänger bestehen, der von einem angetriebenen Fahrzeug gezogen wird, ist der Geschädigte von dem Unternehmen zu entschädigen, das den Anhänger versichert hat, wenn:

– getrennte zivilrechtliche Haftungen ausgenommen wurden, und

– der Anhänger, aber nicht das angetriebene Fahrzeug, das ihn gezogen hat, ermittelt werden kann.

Das Unternehmen, das den Geschädigten in diesem Fall entschädigt, wendet sich an das Unternehmen, das das angetriebene Fahrzeug, das den Anhänger anzog, versichert hat, wenn dies nach einzelstaatlichem Recht vorgesehen ist.“

Begründung

The recognition of a license plate can be an issue in accident with a truck or vehicle with a trailer, where the license plate of the main vehicle is not clearly visible from behind. This can lead to situations where it is impossible to identify the driver. For commercial transport, it is

also often the case that the powered vehicle is of a different ownership, and sometimes national registration, than the trailer that is being towed and is subject to individual, unrelated, insurance policies. Therefore, in case of accidents involving a motorized towing vehicle and a trailer and the motorized towing vehicle and the trailer have distinct insurers, the insurer of the trailer should compensate injured parties if the towing vehicle cannot be identified. Nevertheless, the insurer of the trailer has recourse against the insurer of the towing vehicle. This change should bring better protection to injured parties.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 16 a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

„Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Versicherungsunternehmen **oder** in Unterabsatz 2 **genannte** Stellen bei der Berücksichtigung der von anderen Versicherungsunternehmen oder anderen als den in Unterabsatz 2 genannten Stellen ausgestellten Bescheinigungen des Schadenverlaufs Versicherungsnehmer nicht aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder allein aufgrund ihres früheren Wohnsitzmitgliedstaats in diskriminierender Weise behandeln oder ihre Prämien erhöhen.

Geänderter Text

„Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Versicherungsunternehmen **und die** in Unterabsatz 2 **genannten** Stellen bei der Berücksichtigung der von anderen Versicherungsunternehmen oder anderen als den in Unterabsatz 2 genannten Stellen ausgestellten Bescheinigungen des Schadenverlaufs Versicherungsnehmer nicht aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder allein aufgrund ihres früheren Wohnsitzmitgliedstaats in diskriminierender Weise behandeln oder ihre Prämien erhöhen.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 16 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein Versicherungsunternehmen bei der Festsetzung der Prämien die Bescheinigungen des Schadenverlaufs sowie die von Versicherungsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Bescheinigungen des

Schadenverlaufs berücksichtigt, die denen eines Versicherungsunternehmens in demselben Mitgliedstaat entsprechen, und nach einzelstaatlichem Recht alle gesetzlichen Vorgaben an die Prämienbehandlung angewandt werden.

Begründung

Versicherer sollten nicht nur von Diskriminierung absehen und Ausländern sowie zurückkehrenden Inländern keinen Aufpreis berechnen, sondern die betreffende Bescheinigung genauso behandeln wie Bescheinigungen aus dem Inland und etwaige Preisnachlässe, die für einen in sonstiger Hinsicht identischen möglichen Kunden gelten würden, sowie die Preisnachlässe, die in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats vorgeschrieben sind, zur Anwendung bringen. Es fällt weiterhin in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, zu entscheiden, ob sie innerstaatliche Rechtsvorschriften über „Bonus-/Malus-Systeme“ annehmen wollen oder nicht. Solche Systeme haben nationalen Charakter und keine grenzübergreifenden Aspekte und müssen zudem für jeden innerhalb desselben Gebietes in gleicher Weise gelten.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 16 a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Versicherungsunternehmen ihre Politik für die Berücksichtigung solcher Bescheinigungen bei der Berechnung der Prämien offenlegen.

Geänderter Text

Unbeschadet der Preisstrategien der Versicherungsunternehmen sorgen **die Mitgliedstaaten** dafür, dass Versicherungsunternehmen ihre Politik für die Berücksichtigung solcher Bescheinigungen bei der Berechnung der Prämien offenlegen.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 16 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Der Kommission wird die Befugnis

Geänderter Text

Der Kommission wird die Befugnis

übertragen, **Durchführungsrechtsakte** gemäß Artikel 28a Absatz 2 zu erlassen, in denen Inhalt und Form der in Unterabsatz 2 genannten Bescheinigungen des Schadenverlaufs festgelegt werden. Diese Bescheinigungen müssen **alle folgenden** Angaben enthalten:

- a) die Identität des Versicherungsunternehmens, das die Bescheinigung des Schadenverlaufs ausstellt;
- b) die Identität des Versicherungsnehmers;
- c) das versicherte Fahrzeug;
- d) **die Versicherungszeit** des versicherten Fahrzeugs;
- e) Anzahl **und Wert** der geltend gemachten Haftungsansprüche Dritter während des Zeitraums, auf den sich die Bescheinigung des Schadenverlaufs bezieht.“

übertragen, **delegierte Rechtsakte** gemäß Artikel 28b zu erlassen, in denen Inhalt und Form der in Unterabsatz 2 genannten Bescheinigungen des Schadenverlaufs festgelegt werden. Diese Bescheinigungen müssen **mindestens folgende** Angaben enthalten:

- a) die Identität des Versicherungsunternehmens, das die Bescheinigung des Schadenverlaufs ausstellt;
- b) die Identität des Versicherungsnehmers, **u. a. Geburtsdatum, Kontaktadresse und gegebenenfalls Nummer und Ausstellungsdatum des Führerscheins**;
- c) das versicherte Fahrzeug **und seine Fahrzeug-Identifizierungsnummer**;
- d) **Beginn und Ende** des Versicherungsschutzes des Fahrzeugs;
- e) Anzahl der geltend gemachten Haftungsansprüche Dritter während des Zeitraums, auf den sich die Bescheinigung des Schadenverlaufs bezieht, **in der der Versicherungsnehmer ein Verschulden getroffen hat, einschließlich des Zeitpunkts und der Art des Schadens, in Bezug auf Sach- oder Personenschäden, und ob die Forderung derzeit noch aussteht oder erfüllt wurde.**

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 16 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission berät sich mit allen einschlägigen Interessenträgern, bevor sie diese delegierten Rechtsakte erlässt, und bemüht sich, eine gegenseitige Einigung zwischen den Interessenträgern über den Inhalt und die Form der Bescheinigung

des Schadenverlaufs zu erzielen.

Begründung

Die Bescheinigungen sind nur dann nützlich, wenn sie zweckmäßig sind und Informationen enthalten, die für die Feststellung des Risikos eines potenziellen Versicherungsnehmers relevant sind. Um zu verstehen, was relevant ist, sollte die Kommission die Interessenträger konsultieren, bevor sie einen Durchführungsrechtsakt erlässt.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 a (neu)

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16a

Preisvergleichsinstrument

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verbraucher kostenlosen Zugang zu mindestens einem unabhängigen Vergleichsinstrument haben, mit dem sie allgemeine Preise und Tarife zwischen den Anbietern der Pflichtversicherung gemäß Artikel 3 auf der Grundlage der von den Verbrauchern bereitgestellten Informationen vergleichen und bewerten können.

(2) Die Anbieter der Pflichtversicherung stellen den zuständigen Behörden alle für ein solches Instrument angeforderten Informationen zur Verfügung und sorgen dafür, dass diese Informationen so genau und aktuell wie nötig sind, um die Genauigkeit zu gewährleisten. Ein solches Instrument kann auch zusätzliche Optionen für die Kraftfahrzeugversicherung über die Pflichtversicherung nach Artikel 3 hinaus umfassen.

(3) Das Vergleichsinstrument muss

a) unabhängig von Diensteanbietern

betrieben werden, damit sichergestellt ist, dass die Diensteanbieter bei den Suchergebnissen gleich behandelt werden;

b) die Inhaber und Betreiber des Vergleichsinstruments eindeutig offenlegen;

c) klare, objektive Kriterien enthalten, auf die sich der Vergleich stützt;

d) eine leicht verständliche und eindeutige Sprache verwenden;

e) korrekte und aktualisierte Informationen bereitstellen und den Zeitpunkt der letzten Aktualisierung angeben;

f) jedem Anbieter der Pflichtversicherung offen stehen, der die einschlägigen Informationen bereitstellt, und ein breites Spektrum von Angeboten umfassen, die einen wesentlichen Teil des Marktes abdecken, und in Fällen, in denen die enthaltenen Informationen keinen vollständigen Überblick über den Markt bieten, eine eindeutige diesbezügliche Erklärung enthalten, bevor die Ergebnisse angezeigt werden;

g) ein wirksames Verfahren für die Meldung unrichtiger Informationen vorsehen;

h) eine Erklärung enthalten, dass die Preise auf den bereitgestellten Informationen beruhen und für die Versicherungsanbieter nicht verbindlich sind.

(4) Vergleichsinstrumente, die den Anforderungen von Absatz 3 Buchstaben a bis h entsprechen, werden auf Antrag des Anbieters des Instruments von den zuständigen Behörden zertifiziert.

(5) Die Kommission wird ermächtigt, nach dem in Artikel 28b genannten Verfahren einen delegierten Rechtsakt zur Ergänzung dieser Richtlinie zu erlassen, mit dem die Form und die

Funktionen eines solchen Vergleichsinstruments sowie die Kategorien von Informationen, die von Versicherungsanbietern im Hinblick auf die Individualisierbarkeit von Versicherungspolice zu übermitteln sind, festgelegt werden.

(6) Unbeschadet anderer Rechtsvorschriften der Union können die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 27 Sanktionen, einschließlich Geldbußen, für Betreiber von Vergleichsinstrumenten vorsehen, die die Verbraucher irreführen oder ihre Inhaberschaft nicht klar offenlegen und nicht klar zu erkennen geben, ob sie von einem Versicherungsanbieter eine Vergütung erhalten.“

Begründung

Wie in den meisten anderen Finanzbranchen suchen die Verbraucher zunehmend im Internet nach einer Kraftfahrzeugversicherung. Dies hat zahlreiche Vergleichsseiten hervorgebracht, die für die Verbraucher ausgewogen oder aber irreführend sein könnten. Wie in anderen europäischen Rechtsvorschriften vorgesehen, sollte sich jeder Mitgliedstaat um die Einrichtung mindestens einer Website bemühen, auf der Angebote verglichen werden können. Die Mitgliedstaaten sollten auch in der Lage sein, Websites zu sanktionieren, wenn sie ihre Inhaberschaft und etwaige Vergütungen durch Versicherungsanbieter nicht offenlegen.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 b (neu)

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 18a

Zugang zu Unfallberichten

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Geschädigte von ihrem Recht Gebrauch machen können, von den zuständigen Behörden zeitnah eine Kopie des Unfallberichts zu erhalten. Ist ein

Mitgliedstaat nach nationalem Recht daran gehindert, den vollständigen Unfallbericht unverzüglich freizugeben, so stellt er Geschädigten eine redigierte Fassung zur Verfügung, bis die vollständige Fassung verfügbar wird. Alle Änderungen des Textes sollten sich auf die zur Einhaltung des Unionsrechts oder des nationalen Rechts unbedingt erforderlichen und vorgeschriebenen Maßnahmen beschränken.“

Begründung

Nach einem Unfall ist es wichtig, dass Geschädigte Zugang zum polizeilichen Unfallbericht erhalten. Das ist gegenwärtig nicht immer der Fall, und durch den geltenden Artikel 26 ist dieses Problem nicht gelöst worden. Daher sollte klargestellt werden, dass ein Unfallbericht, zumindest eine redigierte Fassung, so schnell wie möglich zur Verfügung gestellt werden sollte, damit Geschädigte Schadenersatz verlangen können.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 c – Buchstabe a (neu)

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 23 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (5c) Artikel 23 wird wie folgt geändert:**
- a) folgender Absatz wird eingefügt:**
- „(1a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Versicherungsunternehmen verpflichtet sind, alle erforderlichen Angaben zu machen, die in dem in Absatz 1 Buchstabe a genannten Register vorgesehen sind, einschließlich aller amtlichen Kennzeichen, die von einer von einem Unternehmen ausgestellten Versicherungspolice abgedeckt sind. Die Mitgliedstaaten schreiben ferner vor, dass die Versicherungsunternehmen die Auskunftsstelle informieren, wenn eine Police vor Ablauf der Versicherungsdauer ihre Gültigkeit verliert oder ein zugelassenes Fahrzeugkennzeichen nicht länger abdeckt.**

Begründung

Under Article 23, there is an existing requirement that Member States keep a record of all registered vehicles and the insurance policy covering those vehicles. Insurance companies are not however required to declare this information to the information centres. While this information may be available via other government authorities (e.g. Departments of Motor vehicle registration), this may not be the case. More importantly, there is no requirement to declare when a policy insurance is no longer valid for a registered vehicle. There is no evidence that vehicles owners systematically inform authorities when their insurances lapses. Therefore, insurance companies should inform this information directly to Member States and to the national information centre.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 c – Buchstabe b (neu)

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 23 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) Folgender Absatz wird eingefügt:
„(5a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das in Absatz 1 Buchstabe a genannte Register gepflegt und aktualisiert sowie vollständig in die Fahrzeugregisterdatenbanken integriert und den nationalen Kontaktstellen gemäß der Richtlinie (EU) 2015/413 zugänglich ist.“

Begründung

Die Überprüfung der Versicherung ist nur möglich, wenn die Angaben zur Fahrzeugzulassung und -versicherung den Behörden, die für die Kontrolle der Fahrzeuge zuständig sind, zur Verfügung stehen. Diese Datenbank ist bereits in Artikel 21 aufgeführt, aber es ist keine Verpflichtung vorgesehen, sie zu pflegen oder den für die Fahrzeugregisterdaten zuständigen Kontrolleuren Zugang zu ihr zu gewähren. Mit diesem Änderungsantrag wird diesem Problem Rechnung getragen.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 c – Buchstabe c (neu)

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 23 – Absatz 6

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

(6) Die Verarbeitung personenbezogener Daten aufgrund der Absätze 1 bis 5 ***muss im Einklang mit den einzelstaatlichen Maßnahmen*** gemäß der ***Richtlinie 95/46/EG*** erfolgen.

c) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Die Verarbeitung personenbezogener Daten aufgrund der Absätze 1 bis 5 ***erfolgt*** gemäß der ***Verordnung (EU) 2016/679***.“

Begründung

Seit der Verabschiedung der überarbeiteten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie im Jahr 2009 ersetzt die Datenschutz-Grundverordnung die Datenschutzrichtlinie, weshalb der Verweis korrigiert werden sollte.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 d (neu)

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 26 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5d) Folgender Artikel 26a wird eingefügt:

„Artikel 26a

Entschädigungsstellen

(1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die in den Artikeln 10, 10a und 24 genannten Entschädigungsstellen als eine zentrale Verwaltungseinheit geführt werden, die alle Funktionen der verschiedenen unter diese Richtlinie fallenden Entschädigungsstellen abdeckt.

(2) Führt ein Mitgliedstaat diese Stellen nicht als eine zentrale Verwaltungseinheit, so unterrichtet er die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über diesen Umstand und die Gründe für seine Entscheidung.

Begründung

Um es Verwaltungen, Versicherern und Geschädigten so einfach wie möglich zu machen,

Rechtsbehelfe einzulegen, sollten die Mitgliedstaaten aufgerufen werden, eine zentrale Stelle zu schaffen, die alle Funktionen der verschiedenen in dieser Richtlinie vorgesehenen Entschädigungsstellen abdeckt. Den Mitgliedstaaten sollte es freistehen, eine andere Wahl zu treffen, aber sie sollten der Kommission die wesentlichen Gründe mitteilen, aus denen sie dies für notwendig erachten.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 e (neu)

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 26 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5e) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 26b

Verjährungsfrist

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine Verjährungsfrist von mindestens vier Jahren für unter Artikel 19 und Artikel 20 Absatz 2 fallende Ansprüche im Zusammenhang mit der Entschädigung für Personen- und Sachschäden gilt, die durch einen Straßenverkehrsunfall mit grenzüberschreitendem Bezug verursacht werden. Die Verjährungsfrist beginnt an dem Tag zu laufen, an dem der Anspruchsberechtigte von dem Verlust oder der Beschädigung, der Ursache und der Identität der verantwortlichen Person und dem Versicherungsunternehmen, das die Haftpflicht dieser Person deckt, oder der Entschädigungsstelle, die für die Entschädigung desjenigen zuständig ist, gegen den der Anspruch zu richten ist, Kenntnis erlangt hat oder vernünftigerweise hätte erlangen müssen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in den Fällen, dass das einzelstaatliche Recht, nach dem sich der Anspruch richtet, eine längere Verjährungsfrist als vier Jahre vorsieht, diese längere Verjährungsfrist gilt.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen der

Kommission aktuelle Informationen über ihre nationalen Regelungen zur Verjährung bei Schäden, die durch Verkehrsunfälle verursacht werden, zur Verfügung. Die Kommission macht eine Zusammenfassung der von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen in allen Amtssprachen der Union öffentlich einsehbar und zugänglich.“

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 f (neu)
Richtlinie 2009/103/EG
Artikel 26 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5f) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 26c

Aussetzung von Verjährungsfristen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verjährungsfrist nach Artikel 26a während des Zeitraums zwischen der Geltendmachung des Anspruchs durch den Anspruchsberechtigten bei

a) dem Versicherungsunternehmen der Person, die den Unfall verursacht hat, oder dessen Schadenregulierungsbeauftragten nach den Artikeln 21 und 22; oder

b) der Entschädigungsstelle nach den Artikeln 24 und 25 und der Zurückweisung des Anspruchs durch den Anspruchsgegner ausgesetzt wird.

(2) Beträgt der verbleibende Teil der Verjährungsfrist nach Beendigung des Zeitraums der Aussetzung weniger als sechs Monate, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass der Anspruchsberechtigte eine Mindestfrist von sechs zusätzlichen Monaten eingeräumt bekommt, um das

gerichtliche Verfahren einzuleiten.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in dem Fall, dass das Ende der Frist auf einen Samstag, Sonntag oder einen ihrer Feiertage fällt, die Frist bis zum Ende des ersten darauf folgenden Arbeitstags verlängert wird.“

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 g (neu)
Richtlinie 2009/103/EG
Artikel 26 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5g) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 26d

Berechnung der Fristen

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle in dieser Richtlinie vorgesehenen Fristen wie folgt berechnet werden:

a) Die Berechnung beginnt an dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem das relevante Ereignis eingetreten ist.

b) Wird eine Frist in Jahren ausgedrückt, endet die Frist in dem maßgeblichen folgenden Jahr in dem Monat und an dem Tag, die durch ihre Benennung oder Zahl dem Monat und Tag entsprechen, an denen das Ereignis eingetreten ist. Hat der betreffende nachfolgende Monat keinen Tag mit der entsprechenden Zahl, läuft die Frist am letzten Tag dieses Monats ab.

c) Der Lauf einer Frist wird durch die Gerichtsferien nicht ausgesetzt.“

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 2009/103/EG
Artikel 28a

Artikel 28a

entfällt

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch den Beschluss 2004/9/EG der Kommission** eingesetzten Europäischen Ausschuss für das Versicherungswesen und die betriebliche Altersversorgung unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates*****.**

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Änderungsantrag 52

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 2009/103/EG
Artikel 28b – Absatz 2**

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 2 *und* Artikel 10a Absatz 7 wird der Kommission ab dem *in Artikel 30 genannten Zeitpunkt* auf unbestimmte Zeit übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 2 wird der Kommission ab ... [dem *Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie*] auf unbestimmte Zeit übertragen. *Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10a Absatz 7g Artikel 16 Absatz 5 und Artikel 16a Absatz 5 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] übertragen.*

Änderungsantrag 53

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6**

Vorschlag der Kommission

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 Absatz 2 **und** Artikel 10a Absatz 7 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von **zwei** Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Geänderter Text

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 Absatz 2, Artikel 10a Absatz 7g, **Artikel 16 Absatz 5 und Artikel 16a Absatz 5** erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von **drei** Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 2009/103/EG
Artikel 28c

Vorschlag der Kommission

Artikel 28c

Bewertung

Spätestens **sieben** Jahre nach dem Zeitpunkt der Umsetzung dieser Richtlinie **wird diese einer Bewertung unterzogen. Die Kommission** übermittelt die **Schlussfolgerungen dieser Bewertung zusammen mit ihren Bemerkungen** dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss.

Geänderter Text

Artikel 28c

Bewertung **und Überprüfung**

Spätestens **fünf** Jahre nach dem Zeitpunkt der Umsetzung dieser Richtlinie übermittelt die **Kommission** dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss **einen Bericht über die Bewertung der Umsetzung dieser Richtlinie, insbesondere in Bezug auf**

a) ihre Anwendung im Hinblick auf die technologischen Entwicklungen, insbesondere im Zusammenhang mit autonomen und teilautonomen

Fahrzeugen;

b) die Angemessenheit ihres Anwendungsbereichs unter Berücksichtigung der Unfallgefahren, die von verschiedenen Kraftfahrzeugtypen ausgehen, im Hinblick auf zu erwartende Veränderungen auf dem Markt, insbesondere bei leichten Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die unter die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben h, i, j und k von Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Fahrzeugklassen fallen, wie beispielsweise E-Bikes, Segways oder Elektroroller, und der Frage untersucht, ob die im Rahmen der Richtlinie vorgesehene Haftungsregelung geeignet ist, künftigen Erfordernissen Rechnung zu tragen.

c) die Aufforderung an Versicherungsunternehmen, ein Bonus-Malus-System in ihre Versicherungsverträge aufzunehmen, einschließlich Rabatten in Form von "Schadenfreiheitsrabatten", bei denen die Prämien durch den Schadenverlauf der Versicherungsnehmer beeinflusst werden.

Dieser Bericht wird zusammen mit den Bemerkungen der Kommission und gegebenenfalls einem Legislativvorschlag übermittelt.

BEGRÜNDUNG

Mit dem von der Kommission vorgelegten Vorschlag soll die Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie (2009/103/EG) in fünf konkreten Bereichen geändert werden: i) Insolvenz des Versicherers, ii) Bescheinigungen des Schadenverlaufs, iii) Risiken infolge des Fahrens ohne Versicherungsschutz, iv) Mindestdeckungssummen und v) Geltungsbereich der Richtlinie. Der Berichterstatter stimmt zu, dass die Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie insgesamt weiterhin ihren Zweck erfüllt, wobei es in einigen Bereichen noch Verbesserungsbedarf gibt.

Was den Anwendungsbereich der Richtlinie betrifft, der wohl als der umstrittenste Teil des Vorschlags angesehen werden kann, so stellt die Berichterstatterin fest, dass in den Mitgliedstaaten nach den Urteilen des Gerichtshofs (Rechtssachen Vnuk (C-162/13), Rodrigues de Andrade (C-514/16) und Torreiro (C-334/16)) Unklarheit darüber herrschte, welche Fahrzeuge in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Dies betrifft insbesondere Fahrzeuge wie E-Bikes, Segways oder Elektroroller, aber auch Fahrzeuge, die beispielsweise im Motorsport eingesetzt werden. Nach Ansicht der Berichterstatterin sollte die Richtlinie grundsätzlich nicht für solche Fahrzeuge gelten, da das Erfordernis der Kraftfahrzeugversicherung die Nutzung beispielsweise von E-Bikes erschweren oder die Versicherungsprämien für alle Fahrzeuge unnötig erhöhen könnte.

Daher hat die Berichterstatterin vorgeschlagen, dass nur Fahrzeuge, die der Typgenehmigungspflicht unterliegen, in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen sollten. Allerdings sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, auch bei anderen Fahrzeugtypen den Pflichtversicherungsschutz zu verlangen, wenn sie dies als notwendig erachten. Was die Definition des Begriffs „Verwendung eines Fahrzeugs“ betrifft, erachtet es die Berichterstatterin als wichtig, klarzustellen, dass damit die Verwendung eines Fahrzeugs im Straßenverkehr – sowohl auf öffentlichen als auch auf privaten Straßen – nicht jedoch die ausschließliche Verwendung in einem geschlossenen Bereich ohne öffentlichen Zugang gemeint ist. Wird jedoch ein solches Fahrzeug – das sowohl in einem geschlossenen Bereich als auch im Verkehr verwendet wird und daher Kfz-versicherungspflichtig ist – in einen Unfall in einem geschlossenen Bereich verwickelt, sollte der Versicherer des Fahrzeugs dennoch gegenüber Geschädigten haftbar sein.

Des Weiteren ist die Berichterstatterin der Ansicht, dass die Bestimmungen für die Versicherungskontrollen (Artikel 4) zu vage sind, was die Verfahren betrifft, nach denen die Behörde eines Mitgliedstaats prüfen kann, ob ein Fahrzeug, das in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist, über einen Versicherungsschutz verfügt. Die Berichterstatterin weist darauf hin, dass bereits eine Software namens EUCARIS (Europäisches Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem) verfügbar ist, die einen schnellen, sicheren und vertraulichen Austausch spezifischer Fahrzeugregisterdaten zwischen den Mitgliedstaaten ermöglicht. Diese Anwendung wird unter anderem für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte gemäß der Richtlinie (EU) 2015/413 genutzt. Daher ist es sachdienlich, dass EUCARIS auch dazu verwendet werden kann, zu prüfen, ob ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug über einen Kfz-Haftpflichtversicherungsschutz verfügt. Es versteht sich von selbst, dass im Einklang mit der Datenschutz-Grundverordnung Datenschutzvorkehrungen getroffen werden müssen, insbesondere im Hinblick auf die Speicherung von Daten.

Was die Insolvenz des Versicherers (neuer Artikel 10a) betrifft, so hat die Berichterstatterin Bedenken hinsichtlich der Bestimmung (Absatz 2), wonach Geschädigte keinen Anspruch auf Entschädigung bei einer Entschädigungsstelle geltend machen können, wenn sie gegen das insolvente Versicherungsunternehmen geklagt haben und die Klage anhängig ist. Nach Ansicht der Berichterstatterin wäre diese Einschränkung für den Geschädigten zu nachteilig und nicht gerechtfertigt, insbesondere, wenn man bedenkt, wie lange sich ein Gerichtsverfahren gegen einen Versicherer hinziehen könnte.

Darüber hinaus enthält die Richtlinie Artikel 15 über versandte Fahrzeuge, der nach Ansicht von Fachleuten die Situation vor Ort nicht widerspiegelt. Die Berichterstatterin vertritt daher die Auffassung, dass dieser Artikel geändert werden sollte, um den Verbrauchern die Möglichkeit zu geben, sich entweder in ihrem Herkunftsmitgliedstaat (Bestimmungsmitgliedstaat) oder in dem Mitgliedstaat in dem sie das Fahrzeug gekauft haben, zu versichern. Dies würde eine Lösung für die Zeitspanne darstellen, die für den Versand des Fahrzeugs zwischen den Mitgliedstaaten und die Zulassung im Wohnsitzmitgliedstaat des Eigentümers benötigt wird.

Die Berichterstatterin schlägt zudem vor, eine bestimmte Haftungssituation in Angriff zu nehmen, und zwar die Haftung bei einem Unfall mit einem Anhänger, der von einem angetriebenen Fahrzeug gezogen wird (neuer Artikel 15a). Bei solchen (Heck-) Unfällen ist es oft nicht möglich, das Nummernschild des Hauptfahrzeugs zu erkennen. Anhänger und Zugfahrzeuge sind darüber hinaus möglicherweise nicht auf den gleichen Eigentümer zugelassen, haben unterschiedliche Versicherungspolice und sind vielleicht sogar in verschiedenen Mitgliedstaaten zugelassen. In solchen Fällen, in denen das Zugfahrzeug nicht identifiziert werden kann, sollten Geschädigte von dem Versicherer des Anhängers entschädigt werden, der dann einen Regressanspruch gegenüber dem Versicherer des Zugfahrzeugs geltend machen kann.

Was den Schadenverlauf betrifft, möchte die Berichterstatterin klarstellen, dass die Versicherungsanbieter grundsätzlich in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Bescheinigungen des Schadenverlaufs bei der Festsetzung der Prämien genauso wie inländische Bescheinigungen behandeln und etwaige Preisnachlässe, die für einen in sonstiger Hinsicht identischen möglichen Kunden gelten würden, bzw. Preisnachlässe, die in den Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats vorgeschrieben sind, zur Anwendung bringen sollten. Einige neue Bestimmungen sind auch für die Informationen eingeführt worden, die der Schadenverlauf enthalten sollte. Darüber hinaus sieht der Text nun ein unabhängiges Preisvergleichsinstrument für Verbraucher vor, um die Preise der Anbieter von Pflichtversicherungen zu vergleichen.

Um es den Geschädigten zu ermöglichen, Schadenersatz zu verlangen, verpflichtet die Richtlinie die Mitgliedstaaten zur Einrichtung von Auskunftsstellen (Artikel 23), die unter anderem ein Register der Kennzeichen von Kraftfahrzeugen in ihrem Hoheitsgebiet und der Anzahl der Versicherungspolice für die Nutzung dieser Fahrzeuge führen. Die Berichterstatterin stellt jedoch mit Besorgnis fest, dass die Versicherer derzeit nicht verpflichtet sind, diese Auskunftsstellen zu benachrichtigen, wenn eine Police für ein zugelassenes Fahrzeug nicht mehr gültig ist, was zur Folge haben könnte, dass falsche Daten im Register gespeichert werden. Daher muss das Register ständig aktualisiert und vollständig in die Fahrzeugregisterdatenbanken integriert werden, um die Genauigkeit der darin gespeicherten Daten zu optimieren.

In der Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie sind zudem verschiedene Entschädigungsstellen aufgeführt, deren Aufgabenbereich unterschiedlich ist, abhängig davon, ob bei einem Unfall ein grenzüberschreitender Aspekt vorliegt (Artikel 20-26) oder nicht (Artikel 10, neuer Artikel 10a). Nach Ansicht der Berichterstatterin sollte dieses System im Interesse der Behörden, der Versicherer und der Geschädigten, die Rechtsbehelfe einlegen, vereinfacht werden und sollten diese Stellen als eine einzige Verwaltungseinheit geführt werden, die alle Funktionen der verschiedenen Entschädigungsstellen abdeckt. Wenn ein Mitgliedstaat es vorzieht, diese Stellen getrennt zu halten, sollte er die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten darüber informieren und seine Entscheidung begründen.

Ferner weist die Berichterstatterin darauf hin, dass die Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie seit 2009, als fünf frühere Richtlinien konsolidiert wurden, sowohl den Begriff „Opfer“ als auch den Begriff „Geschädigter“ enthält, wobei lediglich Letzterer in der Richtlinie definiert ist. Der Begriff „Geschädigter“ umfasst sowohl direkte als auch indirekte Opfer (z. B. Familienangehörige nach einem tödlichen Unfall). Es empfiehlt sich daher, den Wortlaut anzupassen und in allen Bestimmungen des Textes von „Geschädigten“ zu sprechen.

Im Übrigen erachtet es die Berichterstatterin als wichtig, spätestens fünf Jahre nach der Umsetzungsfrist eine Überprüfungs Klausel einzufügen, um zu bewerten, ob die Richtlinie weiterhin ihren Zweck erfüllt, insbesondere vor dem Hintergrund der technologischen Entwicklungen bei autonomen und teilautonomen Fahrzeugen. Bei Bedarf sollte diese Bewertung durch einen Legislativvorschlag ergänzt werden.

Die Berichterstatterin ist davon überzeugt, dass die vorstehend genannten Aspekte die wichtigsten Punkte abdecken, in denen der Vorschlag der Kommission und die Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie verbessert werden müssen, um ein hohes Schutzniveau für Opfer von Kraftfahrzeugunfällen zu gewährleisten und den freien Verkehr von Kraftfahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern.

20.12.2018

STELLUNGNAHME DES RECHTSAUSSCHUSSES

für den Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht
(COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Joëlle Bergeron

KURZE BEGRÜNDUNG

Die erste EU-Richtlinie über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung wurde 1972 verabschiedet. Seither wurde sie durch fünf weitere Richtlinien schrittweise gestärkt und ergänzt und in der Richtlinie 2009/103/EG konsolidiert.

Im Arbeitsprogramm der Kommission für 2016 wurde eine Bewertung der Richtlinie angekündigt. Diese Bewertung ergab, dass bestimmte Änderungen und Anpassungen notwendig wären, um das Hauptziel der Richtlinie zu erreichen, die Opfer von Kraftfahrzeugunfällen in einem grenzüberschreitenden Kontext zu schützen. Dabei sind fünf neue Aspekte hervorzuheben: Insolvenz des Versicherers, Anerkennung der Bescheinigungen des Schadenverlaufs, Kontrollen der Versicherung, um dem Fahren ohne Versicherungsschutz entgegenzuwirken, Harmonisierung der Mindestdeckungssummen und schließlich der Anwendungsbereich der Richtlinie.

Die Berichterstatterin ist der Ansicht, dass dieser Vorschlag für eine Richtlinie die neuen Anforderungen erfüllt, was den Schutz der Opfer von Unfällen in anderen EU-Mitgliedstaaten als dem ihres Wohnsitzes und der inländischen Opfer eines Unfalls, der von einem Fahrer aus einem anderen Mitgliedstaat verursacht wurde, angeht.

Da die Fälle zunehmen, in denen der Versicherer zahlungsunfähig ist, insbesondere in einem grenzüberschreitenden Kontext, und die Schadenersatzverfahren in bestimmten Ländern der EU manchmal langwierig und komplex sind, betrachtet die Berichterstatterin die Option, ein Verfahren für eine rasche und angemessene Entschädigung der Opfer vorzusehen, als Fortschritt. Tatsächlich beinhaltet der Vorschlag die Einrichtung einer von den nationalen Versicherern finanzierten Entschädigungsstelle, die an die Stelle des zahlungsunfähigen

Versicherers tritt. Im grenzüberschreitenden Kontext werden die Opfer direkt durch die nationale Stelle des Staates entschädigt, in dem der Unfall stattfand, bevor deren Auslagen von der Entschädigungsstelle des Staates des zahlungsunfähigen Versicherers erstattet werden. Da die Garantiefonds-Regelung bereits in vielen Mitgliedstaaten existiert, stellt der Plan, sie in Form von freiwilligen Vereinbarungen auf alle EU-Staaten auszuweiten, nach Ansicht der Berichterstatterin einen echten Fortschritt dar.

Ferner sieht der Vorschlag der Kommission vor, dass die Versicherer alle in der EU ausgestellten Bescheinigungen des Schadenverlaufs gleichbehandeln. Die Berichterstatterin befürwortet den Ansatz der Kommission, die Bescheinigungen des Schadenverlaufs zu harmonisieren und gleichzeitig zu verlangen, dass sie unabhängig vom Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsnehmers gleichbehandelt werden. Durch diese Maßnahme wird für mehr Gleichheit unter den Versicherungsnehmern gesorgt, indem die Versicherer alle in Europa ausgestellten Bescheinigungen des Schadenverlaufs gleichbehandeln. Damit soll erreicht werden, dass weniger Fälle von Versicherungsbetrug auftreten und bei der Authentifizierung der Bescheinigungen des Schadenverlaufs mehr Transparenz herrscht.

Was die Kontrollen der Versicherung betrifft, hält die Berichterstatterin es für wesentlich, ihr derzeitiges Verbot zu begrenzen und den Mitgliedstaaten zu gestatten, nicht störende Versicherungskontrollen auf freiwilliger Basis durchzuführen. Die Kontrollen würden als nicht störend betrachtet, da die eingesetzten Techniken es nicht erfordern, die Fahrzeuge anzuhalten, nicht diskriminierend sowie notwendig und verhältnismäßig sind. Die Berichterstatterin hält es für eine gute Initiative, den Mitgliedstaaten die automatische Nummernschilderkennung zu ermöglichen. Jede neue Maßnahme, die es erlaubt, das Fahren ohne Versicherungsschutz einzudämmen, ist zu fördern.

Der Vorschlag für eine Richtlinie zielt ferner darauf ab, Mindestdeckungssummen bei Personen- und Sachschäden unabhängig von der Fahrzeugklasse zu gewährleisten. Die Berichterstatterin befürwortet diese neue Bestimmung uneingeschränkt, da die Staaten über diese Mindestsumme hinausgehen können und es nicht darum geht, die Versicherungspreise zu harmonisieren, was aufgrund der wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern der Union heutzutage nicht zu bewerkstelligen wäre.

Was schließlich den Anwendungsbereich der Richtlinie betrifft, unterstützt die Berichterstatterin die Absicht der Kommission, die Rechtsprechung des EuGH durch Definition des Begriffs „Verwendung eines Fahrzeugs“ zu kodifizieren. Allerdings ist sie der Ansicht, dass die gewählte Begriffsbestimmung noch zu eng gefasst ist und eine Reihe von Fahrzeugen ausschließen kann, bei denen es sich nicht um „in der Regel zur Verwendung als Beförderungsmittel bestimmte Fahrzeuge“ handelt, durch die aber trotzdem Unfälle mit Personen- und Sachschäden verursacht würden. Die Berichterstatterin vertritt die Auffassung, dass die Verwendung eines Fahrzeugs als Transportmittel im engeren Sinne nicht ausschlaggebend für die Gültigkeit der Richtlinie sein darf. Insbesondere durch im Bausektor im grenzüberschreitenden Kontext genutzte Fahrzeuge können ebenfalls Unfälle verursacht werden. Die Berichterstatterin vertritt die Auffassung, dass die Begriffsbestimmung der „Verwendung eines Fahrzeugs“ möglichst weit gefasst werden muss, um einen maximalen Schutz für die Opfer von Unfällen zu gewährleisten. Zu diesem Aspekt wird ein Änderungsantrag eingereicht.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Rechtsausschuss ersucht den federführenden Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kfz-Haftpflichtversicherung) ist für die europäischen Bürger - sowohl für die Versicherungsnehmer als auch mögliche Opfer von Verkehrsunfällen - von besonderer Bedeutung. Sie ist auch für die Versicherungsunternehmen von erheblichem Interesse, da ein wichtiges Segment Teil des Schadenversicherungsgeschäfts in der Union auf die Kfz-Haftpflichtversicherung entfällt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung wirkt sich auch auf den freien Personen-, Waren- und Kraftfahrzeugverkehr aus. Die Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-Haftpflichtversicherungen sollte daher ein Hauptziel der Unionsmaßnahmen im Finanzdienstleistungsbereich sein.

Geänderter Text

(1) Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kfz-Haftpflichtversicherung) ist für die europäischen Bürger - sowohl für die Versicherungsnehmer als auch mögliche Opfer von Verkehrsunfällen - von besonderer Bedeutung. Sie ist auch für die Versicherungsunternehmen von erheblichem Interesse, da ein wichtiges Segment Teil des Schadenversicherungsgeschäfts in der Union auf die Kfz-Haftpflichtversicherung entfällt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung wirkt sich auch **erheblich** auf den freien Personen-, Waren- und Kraftfahrzeugverkehr **und somit auch auf den Binnenmarkt und den Schengen-Raum** aus. Die Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-Haftpflichtversicherungen sollte daher ein Hauptziel der Unionsmaßnahmen im Finanzdienstleistungsbereich sein.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission hat die Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ einer Bewertung unterzogen und dabei u. a. ihre

Geänderter Text

(2) Die Kommission hat die Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ einer Bewertung unterzogen und dabei u. a. ihre

Wirksamkeit und die Kohärenz mit anderen Politikbereichen der Union geprüft. Die Bewertung ergab, dass die Richtlinie 2009/103/EG insgesamt gut funktioniert und in den meisten Aspekten nicht geändert werden muss. Es wurden jedoch vier Bereiche ermittelt, in denen gezielte Änderungen angebracht wären. Dies betrifft die Entschädigung von Unfallopfern bei Insolvenz eines Versicherungsunternehmens, die obligatorischen Mindestdeckungssummen, Versicherungskontrollen von Fahrzeugen durch die Mitgliedstaaten und die Verwendung der Bescheinigungen des Schadenverlaufs des Versicherungsnehmers durch ein neues Versicherungsunternehmen.

Wirksamkeit und die Kohärenz mit anderen Politikbereichen der Union geprüft. Die Bewertung ergab, dass die Richtlinie 2009/103/EG insgesamt gut funktioniert und in den meisten Aspekten nicht geändert werden muss. Es wurden jedoch vier Bereiche ermittelt, in denen gezielte Änderungen angebracht wären. Dies betrifft die Entschädigung von Unfallopfern bei Insolvenz eines Versicherungsunternehmens, die obligatorischen Mindestdeckungssummen, Versicherungskontrollen von Fahrzeugen durch die Mitgliedstaaten und die Verwendung der Bescheinigungen des Schadenverlaufs des Versicherungsnehmers durch ein neues Versicherungsunternehmen. ***Es ist weiterhin notwendig, ein verpflichtendes Bonus-Malus-System einzuführen, das bei der Berechnung der Versicherungsprämien auf Grundlage der Bescheinigungen von Schadenverläufen durch Versicherungsunternehmen anzuwenden ist. Ein solches System ist ein Anreiz für ein sicheres Fahrverhalten und stärkt damit die Sicherheit des Straßenverkehrs. Es führt weiterhin zu faireren Versicherungsprämien für Verbraucherinnen und Verbraucher.***

¹⁵ Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11).

¹⁵ Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11).

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Nach der Rechtsprechung des

Gerichtshofs der Europäischen Union sind im Grundsatz alle existierenden sowie neue Kraftfahrzeuge vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/103/EG erfasst. Gerade bei neuen Fahrzeugtypen wie etwa Elektrofahrrädern, Elektrorollern oder Segways erscheint dies jedoch nicht unbedingt notwendig. Sie sind deutlich kleiner und haben eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit, sodass auch ihr Schadenspotential geringer ist. Gerade um die Entwicklung neuer alternativer Verkehrsmittel zu fördern, die weniger öffentlichen Straßenraum einnehmen und umweltfreundlicher sind, erscheint die undifferenzierte Anwendung einer Versicherungspflicht unverhältnismäßig. Deshalb soll diese Richtlinie nur für solche Fahrzeuge Anwendung finden, für die das Unionsrecht Sicherheitsanforderungen vor der Zulassung vorsieht. Dennoch kann es natürlich auch bei der Nutzung dieser Fahrzeuge zu Unfällen kommen, sodass es Mitgliedstaaten unbenommen sein soll, auf nationaler Ebene Regelungen vorzusehen oder beizubehalten, die auch für Fahrzeuge eine Haftpflichtversicherung vorsehen, die keiner Typen-Zulassungspflicht unterliegen. Diese Richtlinie zielt im Allgemeinen darauf ab, ein hohes Schutzniveau für die Opfer von Verkehrsunfällen zu gewährleisten und den freien Verkehr von Personen und Fahrzeugen in der gesamten Union zu erleichtern, und trägt dazu bei, das Vertrauen in den Binnenmarkt für die Kfz-Versicherung zu stärken, indem sie die Rechtssicherheit beim grenzüberschreitenden Verkauf von Kfz-Versicherungen im Rahmen des freien Dienstleistungsverkehrs erhöht und zugleich die Risiken verringert, die mit dem Verfahren zur Entschädigung der Opfer einhergehen.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Diese Richtlinie sorgt für ein angemessenes Gleichgewicht zwischen dem öffentlichen Interesse und den potenziellen Kosten für Behörden, Versicherer und Versicherungsnehmer, um so die Kosteneffizienz der vorgeschlagenen Maßnahmen zu gewährleisten.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Mitgliedstaaten **sollten** bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, und bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben und aus dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats in ihr Gebiet einreisen, derzeit auf eine Versicherungskontrolle verzichten. Neue technische Entwicklungen ermöglichen Versicherungskontrollen von Fahrzeugen, ohne diese anzuhalten, und somit ohne Beeinträchtigung des freien Personenverkehrs. Daher ist es angezeigt, solche Kontrollen der Kraftfahrzeugversicherung zuzulassen, sofern sie nicht diskriminierend, notwendig und verhältnismäßig sind, im Rahmen einer allgemeinen Kontrollregelung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden und kein Anhalten des Fahrzeugs erfordern.

Geänderter Text

(4) Die Mitgliedstaaten verzichten bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, und bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben und aus dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats in ihr Gebiet einreisen, derzeit auf eine Versicherungskontrolle. Neue technische Entwicklungen **wie die automatische Nummernschilderkennung** ermöglichen **nicht störende** Versicherungskontrollen von Fahrzeugen, ohne diese anzuhalten, und somit ohne Beeinträchtigung des freien Personenverkehrs. Daher ist es angezeigt, solche Kontrollen der Kraftfahrzeugversicherung zuzulassen, sofern sie nicht diskriminierend, notwendig und verhältnismäßig sind, im Rahmen einer allgemeinen Kontrollregelung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, kein Anhalten des Fahrzeugs erfordern und **die Rechte, Freiheiten und berechtigten Interessen der betroffenen Person gewährleisten**.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) In der Union wird das Fahren ohne Versicherungsschutz mit Kraftfahrzeugen ohne gesetzliche Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung zunehmend zu einem Problem. Die Kosten für die Union als Ganzes wurden für das Jahr 2011 auf insgesamt

870 Mio. EUR veranschlagt. Betont werden sollte, dass das Fahren ohne Versicherungsschutz ein ganzes Spektrum von Interessenträgern, einschließlich der Opfer von Unfällen, Versicherungen, Garantiefonds und Kfz-Versicherungsnehmern, schädigt.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Ein wirksamer und effizienter Schutz der Opfer von Verkehrsunfällen muss gewährleisten, dass Opfer für entstandene Personen- oder Sachschäden stets entschädigt werden, egal, ob das Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers zahlungsfähig ist oder nicht. Die Mitgliedstaaten sollten daher eine Stelle errichten oder benennen, bei der Geschädigte, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, eine erste Entschädigung erhalten und die sich diese Entschädigung später von der Stelle, die im Mitgliedstaat der Niederlassung des Versicherungsunternehmens, das die Police des Fahrzeugs der haftpflichtigen Partei ausgestellt hat, für denselben Zweck errichtet oder benannt wurde, erstatten lassen kann. Um die Stellung von Parallelansprüchen zu vermeiden, sollte es Opfern von Verkehrsunfällen nicht gestattet sein, einen Schadenersatzanspruch bei dieser Stelle geltend zu machen, wenn sie ihre Forderung bereits gestellt oder gerichtliche Schritte gegen das betreffende Versicherungsunternehmen eingeleitet haben und die Forderung noch geprüft wird oder die gerichtlichen Schritte noch anhängig sind.

Geänderter Text

(7) Ein wirksamer und effizienter Schutz der Opfer von Verkehrsunfällen muss gewährleisten, dass Opfer für entstandene Personen- oder Sachschäden stets entschädigt werden, egal, ob das Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers zahlungsfähig ist oder nicht. Die Mitgliedstaaten sollten daher eine Stelle errichten oder benennen, bei der Geschädigte, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, **unverzüglich** eine erste Entschädigung erhalten und die sich diese Entschädigung später von der Stelle, die im Mitgliedstaat der Niederlassung des Versicherungsunternehmens, das die Police des Fahrzeugs der haftpflichtigen Partei ausgestellt hat, für denselben Zweck errichtet oder benannt wurde, erstatten lassen kann. Um die Stellung von Parallelansprüchen zu vermeiden, sollte es Opfern von Verkehrsunfällen nicht gestattet sein, einen Schadenersatzanspruch bei dieser Stelle geltend zu machen, wenn sie ihre Forderung bereits gestellt oder gerichtliche Schritte gegen das betreffende Versicherungsunternehmen eingeleitet haben und die Forderung noch geprüft wird oder die gerichtlichen Schritte noch anhängig sind.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Die Bescheinigungen des Schadenverlaufs von Versicherungsnehmern, die neue Versicherungsverträge bei Versicherungsunternehmen abschließen wollen, sollten leicht authentifiziert werden können, um die Anerkennung eines solchen Schadenverlaufs beim Abschluss einer neuen Versicherungspolice zu erleichtern. Um die Überprüfung und Authentifizierung von Bescheinigungen des Schadenverlaufs zu vereinfachen, ist es wichtig, dass Inhalt und Format solcher Bescheinigungen des Schadenverlaufs in allen Mitgliedstaaten gleich sind. Ferner sollten Versicherer, **die** bei der Festsetzung der Prämien von Kraftfahrzeugversicherungen Bescheinigungen des Schadenverlaufs **berücksichtigen**, nicht nach Staatsangehörigkeit oder allein nach dem vorherigen Wohnsitzstaat des Versicherungsnehmers **differenzieren**. Damit die Mitgliedstaaten prüfen können, wie Versicherungsunternehmen mit Bescheinigungen des Schadenverlaufs umgehen, sollten die Versicherungsunternehmen ihre Politik für die Verwendung solcher Bescheinigungen bei der Berechnung der Prämien offenlegen.

Geänderter Text

(8) Die Bescheinigungen des Schadenverlaufs von Versicherungsnehmern, die neue Versicherungsverträge bei Versicherungsunternehmen abschließen wollen, sollten leicht authentifiziert werden können, um die Anerkennung eines solchen Schadenverlaufs beim Abschluss einer neuen Versicherungspolice zu erleichtern. Um die Überprüfung und Authentifizierung von Bescheinigungen des Schadenverlaufs zu vereinfachen, ist es wichtig, dass Inhalt und Format solcher Bescheinigungen des Schadenverlaufs in allen Mitgliedstaaten gleich sind. Ferner sollten Versicherer **ein verpflichtendes Bonus-Malus-System** bei der Festsetzung der Prämien von Kraftfahrzeugversicherungen **anwenden**. Bescheinigungen des Schadenverlaufs sollten **berücksichtigt werden**. **Es darf** nicht nach Staatsangehörigkeit oder allein nach dem vorherigen Wohnsitzstaat des Versicherungsnehmers **differenziert werden**. Damit die Mitgliedstaaten prüfen können, wie Versicherungsunternehmen mit Bescheinigungen des Schadenverlaufs umgehen, sollten die Versicherungsunternehmen ihre Politik für die Verwendung solcher Bescheinigungen bei der Berechnung der Prämien offenlegen.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Die Europäische Kommission sollte im Rahmen der Bewertung der Funktionsweise der Richtlinie die Anwendung der Richtlinie überwachen und dabei die Zahl der Opfer, die Höhe der aufgrund von Zahlungsverzögerungen nach grenzüberschreitenden Insolvenzfällen ausstehenden Forderungen, die Höhe der Mindestdeckungssummen in den Mitgliedstaaten, die Höhe der Ansprüche aufgrund Fahrens ohne Versicherungsschutz im grenzüberschreitenden Verkehr und die Zahl der Beschwerden im Zusammenhang mit Bescheinigungen des Schadenverlaufs berücksichtigen.

Geänderter Text

(11) Die Europäische Kommission sollte im Rahmen der Bewertung der Funktionsweise der Richtlinie die Anwendung der Richtlinie überwachen und dabei die Zahl der Opfer, die Höhe der aufgrund von Zahlungsverzögerungen nach grenzüberschreitenden Insolvenzfällen ausstehenden Forderungen, die Höhe der Mindestdeckungssummen in den Mitgliedstaaten, die Höhe der Ansprüche aufgrund Fahrens ohne Versicherungsschutz im grenzüberschreitenden Verkehr und die Zahl der Beschwerden im Zusammenhang mit Bescheinigungen des Schadenverlaufs berücksichtigen. ***Die Kommission sollte im Rahmen der Bewertung der Funktionsweise der Richtlinie 2009/103/EG außerdem begutachten und bewerten, ob sie in Anbetracht des technologischen Fortschritts, einschließlich der steigenden Nutzung von autonomen und teilautonomen Fahrzeugen, weiterhin ihren Zweck des Schutzes von Opfern von Verkehrsunfällen vor der Zahlungsunfähigkeit von Versicherern bei durch den Betrieb von Fahrzeugen verursachten Unfällen erfüllt. Zugleich sollte die Überwachung zukunftssicher sein und darauf abzielen sicherzustellen, dass die Ziele der Richtlinie im Bereich der neuen technologischen Entwicklungen wie der Elektrofahrzeuge und der autonomen und halbautonomen Fahrzeuge eingehalten werden.***

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Da die Ziele dieser Richtlinie, insbesondere die Gewährleistung des gleichen Mindestschutzes der Opfer von Verkehrsunfällen in der gesamten Union und des Schutzes der Opfer im Falle der Insolvenz von Versicherungsunternehmen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern wegen ihrer Auswirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

Geänderter Text

(12) Da die Ziele dieser Richtlinie, insbesondere die Gewährleistung des gleichen Mindestschutzes der Opfer von Verkehrsunfällen in der gesamten Union und des Schutzes der Opfer im Falle der Insolvenz von Versicherungsunternehmen ***sowie die Gewährleistung der Gleichbehandlung von Bescheinigungen des Schadenverlaufs durch Versicherer im Umgang mit künftigen Versicherungsnehmern, die Binnengrenzen der Union überschreiten***, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern wegen ihrer Auswirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. In Artikel 2 wird folgender neuer Absatz angefügt:

„Diese Richtlinie findet nur auf Kraftfahrzeuge Anwendung, die von den Regelungen der Verordnung (EU) 2018/858*, der Verordnung (EU) 167/2013** oder der Verordnung (EU)

*168/2013*** erfasst sind.*

** Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).*

*** Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).*

**** Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52).“*

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2
Richtlinie 2009/103/EG
Artikel 4 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Sie können jedoch solche Kontrollen der Versicherung unter der Voraussetzung vornehmen, dass diese im Hinblick auf das angestrebte Ziel nicht diskriminierend, notwendig und verhältnismäßig sind, und

Geänderter Text

Sie können jedoch solche Kontrollen der Versicherung unter der Voraussetzung vornehmen, dass diese im Hinblick auf das angestrebte Ziel nicht diskriminierend, notwendig und verhältnismäßig sind **und die Rechte, Freiheiten und berechtigten Interessen der betroffenen Person gewährleisten**, und

(Dieser Änderungsantrag betrifft den gesamten Text. Seine Annahme würde entsprechende Abänderungen im gesamten Text erforderlich machen.)

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 16 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Versicherungsunternehmen **oder** in Unterabsatz 2 genannte Stellen bei der Berücksichtigung der von anderen Versicherungsunternehmen oder anderen als den in Unterabsatz 2 genannten Stellen ausgestellten Bescheinigungen des Schadenverlaufs Versicherungsnehmer nicht aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder allein aufgrund ihres früheren Wohnsitzmitgliedstaats in diskriminierender Weise behandeln oder ihre Prämien erhöhen.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Versicherungsunternehmen **und** in Unterabsatz 2 genannte Stellen bei der Berücksichtigung der von anderen Versicherungsunternehmen oder anderen als den in Unterabsatz 2 genannten Stellen ausgestellten Bescheinigungen des Schadenverlaufs Versicherungsnehmer nicht aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder allein aufgrund ihres früheren Wohnsitzmitgliedstaats in diskriminierender Weise behandeln oder ihre Prämien erhöhen.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 16 – Absatz 2 a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Versicherungsunternehmen und die in Unterabsatz 2 genannten Stellen ein verpflichtendes Bonus-Malus-System in ihre Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsverträge integrieren, nach dem die Höhe der Versicherungsbeiträge der einzelnen Versicherungsnehmer entsprechend der Bescheinigung des Schadenverlaufs

berechnet wird.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 16 – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Versicherungsunternehmen ihre Politik für die Berücksichtigung solcher Bescheinigungen bei der Berechnung der Prämien offenlegen.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Versicherungsunternehmen ihre Politik für die Berücksichtigung solcher Bescheinigungen bei der Berechnung der Prämien, ***insbesondere auch in Bezug auf das von ihnen angewendete Bonus-Malus-System***, offenlegen.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6

Richtlinie 2009/103/EG

Artikel 28c

Vorschlag der Kommission

Spätestens ***sieben*** Jahre nach dem Zeitpunkt der Umsetzung dieser Richtlinie wird diese einer Bewertung unterzogen. Die Kommission übermittelt die Schlussfolgerungen dieser Bewertung zusammen mit ihren Bemerkungen dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Sozialausschuss.

Geänderter Text

Spätestens ***fünf*** Jahre nach dem Zeitpunkt der Umsetzung dieser Richtlinie wird diese einer Bewertung unterzogen. ***Hierbei ist insbesondere auch die Zweckmäßigkeit dieser Richtlinie in Bezug auf die technologischen Entwicklungen im Zusammenhang mit autonomen und teilautonomen Fahrzeugen zu bewerten und zu begutachten, ob das Haftungsregime dieser Richtlinie den neuen technologischen Bedingungen Rechnung trägt oder ob nicht etwa ein neuer Gefährdungstatbestand eingeführt werden müsste, der allein auf die Gefahrenquelle autonomes Fahrzeug rekurriert und gleichzeitig keine ausufernden Haftungsrisiken mit sich bringt, um dem Einsatz neuer Technologien nicht im Wege zu stehen.***

Die Kommission übermittelt die
Schlussfolgerungen dieser Bewertung
zusammen mit ihren Bemerkungen dem
Europäischen Parlament, dem Rat und dem
Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschuss **und fügt diesen, wo
notwendig, einen Legislativvorschlag bei.**

*(Technischer Fehler; es geht hierbei um den Richtlinienvorschlag 2018/0168(COD) zur
Änderung der Richtlinie 2009/103/EG.)*

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

| | | |
|---|--|------------|
| Titel | Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht | |
| Bezugsdokumente - Verfahrensnummer | COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD) | |
| Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum | IMCO 11.6.2018 | |
| Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum | JURI 11.6.2018 | |
| Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung | Joëlle Bergeron 9.7.2018 | |
| Prüfung im Ausschuss | 11.10.2018 | 20.11.2018 |
| Datum der Annahme | 10.12.2018 | |
| Ergebnis der Schlussabstimmung | +: 18 -: 0 0: 0 | |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder | Joëlle Bergeron, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sajjad Karim, Sylvia-Yvonne Kaufmann, António Marinho e Pinto, Julia Reda, Evelyn Regner, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka | |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter | Sergio Gaetano Cofferati, Luis de Grandes Pascual, Tiemo Wölken, Kosma Złotowski | |

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

| 18 | + |
|-----------|---|
| ALDE | Jean-Marie Cavada, António Marinho e Pinto |
| ECR | Kosma Złotowski |
| EFDD | Joëlle Bergeron |
| GUE/NGL | Kostas Chrysogonos |
| PPE | Daniel Buda, Luis de Grandes Pascual, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka |
| S&D | Sergio Gaetano Cofferati, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Evelyn Regner, Tiemo Wölken |
| VERTS/ALE | Julia Reda |

| 0 | - |
|---|---|
| | |

| 0 | 0 |
|---|---|
| | |

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

| | | | |
|---|---|--------------|-----------|
| Titel | Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht | | |
| Bezugsdokumente - Verfahrensnummer | COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD) | | |
| Datum der Übermittlung an das EP | 24.5.2018 | | |
| Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum | IMCO 11.6.2018 | | |
| Mitberatende Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum | JURI 11.6.2018 | | |
| Berichterstatter Datum der Benennung | Dita Charanzová 19.6.2018 | | |
| Prüfung im Ausschuss | 10.10.2018 | 21.11.2018 | 21.1.2019 |
| Datum der Annahme | 22.1.2019 | | |
| Ergebnis der Schlussabstimmung | +: -: 0: | 34 1 2 | |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder | John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Dita Charanzová, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Philippe Juvin, Morten Løkkegaard, Eva Maydell, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo | | |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter | Biljana Borzan, Edward Czesak, Martin Schirdewan, Adam Szejnfeld, Josef Weidenholzer | | |
| Datum der Einreichung | 28.1.2019 | | |

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

| 34 | + |
|-----------|---|
| ALDE | Dita Charanzová, Morten Løkkegaard, Jasenko Selimovic |
| ECR | Edward Czesak, Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt |
| EFDD | Marco Zullo |
| ENF | Mylène Troszczynski |
| GUE/NGL | Dennis de Jong, Martin Schirdewan |
| PPE | Pascal Arimont, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Eva Maydell, Jiří Pospíšil, Andreas Schwab, Ivan Štefanec, Adam Szejnfeld, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mihai Țurcanu |
| S&D | Biljana Borzan, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Catherine Stihler, Josef Weidenholzer |
| Verts/ALE | Pascal Durand, Igor Šoltes |

| 1 | - |
|-----|-------------------|
| ENF | John Stuart Agnew |

| 2 | 0 |
|------|------------------------------|
| EFDD | Robert Jarosław Iwaszkiewicz |
| S&D | Marlene Mizzi |

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung