



Rechtsausschuss

2018/0168(COD)

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

PA_Legam

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

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 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.

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 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.

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. ***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 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 Europäischen Wirtschafts- und 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