

EUROPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

Plenarsitzungsdokument

ENDGÜLTIG
A5-0346/2003

10. Oktober 2003

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (KOM(2002) 244 – C5-0269/2002 – 2002/0124(COD))

Ausschuss für Recht und Binnenmarkt

Berichterstatter: Willi Rothley

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Legislativtext

In den Änderungsanträgen werden Hervorhebungen in Fett- und Kursivdruck vorgenommen. Wenn Textteile mager und kursiv gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE	4
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....	5
BEGRÜNDUNG	21

GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE

Mit Schreiben vom 7. Juni 2002 unterbreitete die Kommission dem Europäischen Parlament gemäß Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 47, 55 und 95 des EG-Vertrags den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (KOM(2002) 244 - 2002/0124 (COD)).

In der Sitzung vom 13. Juni 2002 gab der Präsident des Europäischen Parlaments bekannt, dass er diesen Vorschlag an den Ausschuss für Recht und Binnenmarkt als federführenden Ausschuss und an den Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr als mitberatenden Ausschuss überwiesen hat (C5-0269/2002).

Der Ausschuss für Recht und Binnenmarkt benannte in seiner Sitzung vom 20. Juni 2002 Willi Rothley als Berichterstatter.

Der Ausschuss prüfte den Vorschlag der Kommission und den Berichtsentwurf in seiner Sitzung/seinen Sitzungen vom 20. Juni 2002, 7. Oktober 2002, 5. November 2002, 23. April 2003, 21. Mai 2003, 10. September 2003 und 7. Oktober 2003. .

In der letztgenannten Sitzung nahm der Ausschuss den Entwurf einer legislativen EntschlieÙung mit 23 Stimmen bei keiner Gegenstimme und 2 Enthaltungen an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: José María Gil-Robles Gil-Delgado, amtierender Vorsitzender; und Bill Miller stellvertretender Vorsitzender; Willi Rothley, Berichterstatter; Ulla Maija Aaltonen, Paolo Bartolozzi, Maria Berger, Ward Beysen, Michel J.M. Dary, Bert Doorn, Janelly Fourtou, Marie-Françoise Garaud, Evelyne Gebhardt, Fiorella Ghilardotti, Lord Inglewood, Ioannis Koukiadis, Klaus-Heiner Lehne, Sir Neil MacCormick, Manuel Medina Ortega, Anne-Marie Schaffner, Marianne L.P. Thyssen, Diana Wallis, Joachim Wuermeling, Stefano Zappalà , Piia-Noora Kauppi (in Vertretung von Malcolm Harbour), Marcelino Oreja Arburúa (in Vertretung von Kurt Lechner) und Astrid Thors (in Vertretung von Toine Manders) .

Der Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr hat am 11. Juli 2002 beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.

Der Bericht wurde am 10. Oktober 2003 eingereicht.

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (KOM(2002) 244 – C5-0269/2002 – 2002/0124(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2002) 244¹,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 47, 55 und 95 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C5-0269/2002),
 - gestützt auf Artikel 67 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Recht und Binnenmarkt (A5-0346/2003),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. verlangt, erneut befasst zu werden, falls die Kommission beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1
ERWÄGUNG 3 A (neu)

(3a) Die Regulierung eines Schadens, der von einem Fahrzeug mit Anhänger verursacht wurde, scheitert häufig daran, dass zwar das Kennzeichen des Anhängers bekannt ist, aber weder das Zugfahrzeug noch dessen Versicherer ermittelt werden können. Es ist deshalb erforderlich, die unterschiedlichen Bestimmungen in den Mitgliedstaaten anzugleichen und einen Anhänger einem

¹ ABl. C 227 vom 24.9.2002

Fahrzeug gleichzustellen. Zu diesem Zweck ist die Definition eines Anhängers erforderlich.

Änderungsantrag 2
ERWÄGUNG 7 A (neu)

(7a) Kosten der Rechtsverfolgung sind für die Regulierung eines Schadens in der Regel erforderlich. Sie sind Teil des Schadens und umfassen die Kosten des Unfallopfers (Telefongebühren, Porto etc.), medizinischer und technischer Sachverständiger, außergerichtlicher Rechtsberatung, die Kosten eines Rechtsanwalts vor Gericht und die Kosten des Gerichts selbst. Diese Kosten sollen dann erstattet werden, wenn sie notwendig und angemessen sind. Bei einem Unfall in einem anderen Land sind sie in aller Regel notwendig.

Änderungsantrag 3
ERWÄGUNG 8 A (neu)

(8a) Eine Revision von Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 84/5/EWG ist nach fast zwanzig Jahren überfällig. Eine unbegrenzte Deckung wird von Teilen der Versicherungswirtschaft mit der Begründung abgelehnt, dass eine solche Form unbegrenzter Deckung mit erheblichen bilanztechnischen Risiken verbunden sei. Die Höhe der Mindestdeckungssumme bei Personenschäden muss so bemessen sein, dass Unfallopfer mit schwersten Verletzungen ausreichend geschützt sind. Es dürfte extrem selten sein, dass es bei einem Unfall zu zwei oder mehr solcher schwerster Verletzungen kommt. Eine Mindestdeckungssumme von 10 Mio. EUR je Unfall scheint deshalb

ausreichend zu sein. Die Mindestdeckungssumme bei Sachschäden muss Fälle berücksichtigen, in denen es massenhaft zu Schäden kommen kann. Eine Mindest-Deckungssumme von ebenfalls 10 Mio. EUR scheint ausreichend zu sein.

Änderungsantrag 4
ERWÄGUNG 19 A (neu)

(19a) Die Verjährung der Schadensersatzansprüche des Unfallopfers ist in der Europäischen Union ganz unterschiedlich geregelt. Die gesetzlichen Verjährungsfristen reichen etwa von einem Jahr (Spanien) über zwei Jahre (Italien), drei Jahre (Deutschland, Österreich, Finnland, Portugal), fünf Jahre (Belgien, Niederlande, Dänemark), zehn Jahre (Frankreich) bis zu dreißig Jahren (Luxemburg). Hinzu kommt, dass der Beginn der Verjährungsfrist nach objektiven oder subjektiven Kriterien geregelt ist. Es ist deshalb angebracht, die Verjährungsfrist einheitlich festzulegen. Die Kompetenz der Europäischen Union, einen Direktanspruch einzuführen, schließt die Befugnis ein, für diesen eine Verjährungsfrist zu bestimmen. Eine Frist von vier Jahren ab dem Zeitpunkt des Unfalls erscheint angemessen.

Änderungsantrag 5
ERWÄGUNG 20

(20) Um den Schutz aller Opfer von Kraftfahrzeugunfällen zu erhöhen, sollte das in der Richtlinie 2000/26/EG vorgesehene Verfahren des mit Gründen versehenen Schadenersatzangebots auf Kraftfahrzeugunfälle aller Art ausgedehnt werden. Damit das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Mechanismus gewährleistet wird, ohne die in der genannten Richtlinie geforderte Struktur zu erschweren, sollte der von dem *streichen*

Versicherungsunternehmen speziell für die Zwecke der Richtlinie benannte Beauftragte die Schäden aus allen Kraftfahrzeugunfällen regulieren können. Dieses Verfahren ist mit dem in der Richtlinie 72/166/EWG für die Regulierung von Schäden aus Unfällen, die durch Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, vorgesehenen System der Grüne-Karte-Büros vereinbar.

Änderungsantrag 6
ERWÄGUNG 21 A (neu)

(21a) Ein Anhänger ist neben dem Zugfahrzeug eine eigene Gefahrenquelle. Es erscheint deshalb gerechtfertigt, einen Anhänger hinsichtlich aller Bestimmungen - auch hinsichtlich der Bestimmungen über die Deckungspflicht - einem Fahrzeug gleichzustellen.

Änderungsantrag 7
ERWÄGUNG 21 B (neu)

(21b) Nach Artikel 11 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung 44/2001/EG kann der Geschädigte den Haftpflichtversicherer in dem Mitgliedstaat, in dem er seinen Wohnsitz hat, verklagen.

Begründung

Die Richtlinie Nr. 2000/26/EG (4. KH-Richtlinie) wurde am 16.5.2000, die Verordnung Nr. 44/2001/EG über die gerichtliche Zuständigkeit, Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen am 22.12. 2000 verabschiedet. Die 4. KH-Richtlinie lässt die Direktklage gegen den Haftpflichtversicherer zu. Die vorliegende Richtlinie erstreckt die Möglichkeit der Direktklage gegen den Haftpflichtversicherer auf alle Unfälle. Das hat zur Folge, dass durch die Verordnung für den Geschädigten in dem Mitgliedstaat, in dem er seinen Wohnsitz hat, ein Gerichtsstand gegen den Haftpflichtversicherer begründet wird. Es

erscheint erforderlich, auf diese neue Rechtslage in einer Erwägung hinzuweisen. Im Rahmen der vorliegenden Richtlinie (Möglichkeit der Direktklage bei innerstaatlichen Unfällen) ist diese Regelung zwar nicht von der überragenden Bedeutung wie bei der 4. KH-Richtlinie (Möglichkeit der Direktklage bei Unfällen in einem anderen Land), doch wird sich das mit einem Binnenmarkt für Haftpflichtversicherer, der noch nicht besteht, ändern.

Änderungsantrag 8
ERWÄGUNG 22 A (neu)

(22a) In manchen Mitgliedstaaten stehen die Unfallakten der Polizei, der Staatsanwaltschaft oder anderer Behörden den Unfallopfern und den Versicherern erst spät - wenn überhaupt - zur Verfügung. Dadurch verzögert sich die Regulierung von Unfallschäden. Die Einrichtung einer zentralen Stelle scheint für manchen Mitgliedstaat die einzige Lösung zu sein.

Änderungsantrag 9
ARTIKEL 1 NUMMER -1 (neu)

Artikel 1 Absatz 1 und Absatz 1 a (neu) (Richtlinie 72/166/EWG)

-1. Artikel 1, Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"1. Fahrzeug

Jedes maschinell angetriebene Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden ist;"

Folgender Absatz 1a) wird eingefügt:

"1a. Anhänger: Wohnwagen sowie ein- oder mehrachsige Anhänger mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 750 kg, die dazu bestimmt sind, von einem Fahrzeug mitgeführt zu werden, unabhängig davon, ob sie angekoppelt sind oder nicht;"

Begründung

In der Praxis kommt es immer wieder vor, dass die Regulierung eines Schadens, der von einem Fahrzeug mit Anhänger verursacht wurde, daran scheitert, dass zwar das Kennzeichen des

Anhängers bekannt ist, aber weder das Zugfahrzeug noch dessen Versicherer ermittelt werden können. Der Besitzer des Anhängers kann zwar in der Regel festgestellt werden. Dieser leugnet aber häufig eine Beteiligung an dem Unfall oder teilt das Kennzeichen des Zugfahrzeugs nicht mit. Es ist deshalb erforderlich, den Anhänger einem Fahrzeug gleichzustellen. Ein Anhänger ist neben dem Zugfahrzeug eine eigene Gefahrenquelle. Es ist deshalb gerechtfertigt, einen Anhänger auch hinsichtlich der Bestimmungen über den zu ersetzenden Schaden einem Fahrzeug gleichzustellen.

Änderungsantrag 10
ARTIKEL 1 NUMMER 2

Artikel 2 Absatz 1 (Richtlinie . 72/166/EWG)

2. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

Die Mitgliedstaaten können jedoch nicht systematische Kontrollen der Versicherung unter der Voraussetzung vornehmen, dass diese nicht diskriminierend sind und im Rahmen einer **nicht ausschließlich der Versicherungskontrolle dienenden** Polizeikontrolle stattfinden."

2. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

Die Mitgliedstaaten können jedoch nicht systematische Kontrollen der Versicherung unter der Voraussetzung vornehmen, dass diese nicht diskriminierend sind und im Rahmen einer Polizeikontrolle stattfinden."

Begründung

Die Mitgliedstaaten sollten nicht in der Durchführung von gezielten Versicherungskontrollen bei Fahrzeugen beschränkt werden, die in dem betreffenden Mitgliedstaat unterwegs sind. In einigen Ländern ist der Prozentsatz derjenigen, die die Kfz-Steuer nicht bezahlen, hoch; die Kosten hierfür werden durch die Prämien der versicherten Autofahrer getragen. Um dieses Problem zu bekämpfen, werden in Zukunft Versicherungskontrollen wahrscheinlich immer häufiger durch Geräte zur automatischen Kennzeichenerkennung (ANPR, Automated Number Plate Reader) erfolgen; mit Hilfe dieser Technologie werden Verkehrskameras in der Lage sein, möglicherweise nicht versicherte Autofahrer auszumachen. Zwar sollen durch diese Kontrollen in der Regel verschiedene Aspekte des Status eines Kraftfahrzeugs (z.B. auch andere als die Versicherung) überprüft werden, jedoch ist dies möglicherweise nicht immer der Fall.

Änderungsantrag 11
ARTIKEL 1, NUMMER 1
Artikel 4, Buchstabe 4 b) (Richtlinie 72/166/EWG)

(b) Folgender Gedankenstrich wird angefügt:

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

(b) Folgender Gedankenstrich wird angefügt:

"– bei *gewissen Arten von Fahrzeugen oder Fahrzeugen, die nicht dazu bestimmt sind, am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen. Sie werden von jedem Mitgliedstaat bestimmt und tragen ein besonderes Kennzeichen. Die Mitgliedstaaten melden die Fahrzeuge und deren Kennzeichen den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission.*

In diesem Fall behalten die anderen Mitgliedstaaten das Recht, während der Fahrt eines dieser Fahrzeuge in ihrem Gebiet vom Fahrer den Nachweis eines in diesem Mitgliedstaat gültigen Versicherungsschutzes verlangen zu können. Der Fahrer ist verpflichtet, einen entsprechenden Nachweis seiner Versicherung mitzuführen und bei einer Kontrolle unaufgefordert vorzuzeigen.

Änderungsantrag 12
ARTIKEL 2 NUMMER 1
Artikel 1 (Richtlinie 84/5/EWG)

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

1. Die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung umfasst sowohl Sachschäden als auch Personenschäden *sowie die notwendigen und angemessenen Kosten der Rechtsverfolgung.*

Begründung

In der Begründung zu dem vom Ausschuss vorgeschlagenen Änderungsantrag wird anerkannt, dass diese Kosten dann erstattet werden sollten, „wenn sie notwendig und angemessen sind“. Genau diese Formulierung wird auch in der vom Ausschuss vorgeschlagenen Ergänzung zu Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe a der Richtlinie 2000/26/EG (Änderungsantrag 7) und in der vorgeschlagenen neuen Erwägung 7a (Änderungsantrag 12) verwendet. Dies sollte sich auch im Artikel selbst widerspiegeln.

Änderungsantrag 13

ARTIKEL 2

Artikel 1, Absatz 2 (Richtlinie 84/5/EWG)

2. Unbeschadet höherer Deckungssummen, die von den Mitgliedstaaten gegebenenfalls vorgeschrieben sind, fordert jeder Mitgliedstaat die Pflichtversicherung mindestens für folgende Beträge:

- a) für Personenschäden 1 000 000 EUR je Unfallopfer,
- b) für Sachschäden **ungeachtet der Anzahl der Geschädigten** 500 000 EUR je Schadenfall.

2. Unbeschadet höherer Deckungssummen, die von den Mitgliedstaaten gegebenenfalls vorgeschrieben sind, fordert jeder Mitgliedstaat die Pflichtversicherung mindestens für folgende Beträge:

- a) für Personenschäden **10 Millionen EUR je Unfall**,
- b) für Sachschäden **5 Millionen EUR je Unfall**.

Die Mitgliedstaaten können von der Kommission einen zusätzlichen Übergangszeitraum von bis zu fünf Jahren nach der Frist für die Umsetzung dieser Richtlinie fordern, um ihre Mindestbeträge an die in Absatz 2 Buchstabe a) und Buchstabe b) festgelegten Beträge anzupassen.

Änderungsantrag 14

ARTIKEL 2

Artikel 1, Absatz 6 (Richtlinie 84/5/EWG)

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

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

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

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

Diese Möglichkeit *besteht nicht, wenn das Unfallopfer durch den Unfall einen körperlichen Schaden erlitten hat, der einen stationären Krankenhausaufenthalt erforderlich gemacht hat.*

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

Änderungsantrag 15
ARTIKEL 4 NUMMER 2
Artikel 1 a) (neu) (Richtlinie 90/232/EWG)

2. Folgender Artikel 1a wird eingefügt:

entfällt

„Artikel 1a

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

Begründung

Das Problem ist äußerst heikel und umstritten. Es sollte daher ausführlich geprüft und als Ganzes in einem eigenen Rechtsakt geregelt werden. Daher ist die obengenannte Bestimmung zu streichen.

Änderungsantrag 16
ARTIKEL 4 NUMMER 3
Artikel 2 erster Gedankenstrich (Richtlinie (90/232/EWG)

3. In Artikel 2 erhält der erste Gedankenstrich folgende Fassung:
"– auf der Basis einer einzigen Prämie und während der gesamten Laufzeit des Vertrages das gesamte Gebiet der Gemeinschaft abdecken, einschließlich von

3. In Artikel 2 erhält der erste Gedankenstrich folgende Fassung:
"– auf der Basis einer einzigen Prämie und während der gesamten Laufzeit des Vertrages das gesamte Gebiet der Gemeinschaft abdecken, einschließlich von

Aufenthalten des Fahrzeugs in anderen Mitgliedstaaten während der Vertragsdauer, und".

Aufenthalten des Fahrzeugs in anderen Mitgliedstaaten während der Vertragsdauer **und wenn dies den entsprechenden nationalen Rechtsvorschriften entspricht**, und".

Begründung

Für Versicherungsunternehmen gilt der verbindliche Aspekt ihrer Versicherungspolizzen seit jeher europaweit für den gesamten Vertragszeitraum. Die einzige Bedingung ist für gewöhnlich nur, dass der Versicherungsnehmer die örtlichen Bestimmungen einhalten muss, die vorschreiben, dass das Fahrzeug in dem Mitgliedstaat, in dem der vorübergehende Aufenthalt stattfindet, neu zugelassen werden muss (und folglich bei einem in diesem Mitgliedstaat zugelassenen Versicherungsunternehmen eine Versicherung abgeschlossen werden muss). Die Kommission hat dieses Szenario in der Begründung zu ihrem Vorschlag anerkannt. Es erscheint angebracht, dies auch in dem vorgeschlagenen Text zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 17 ARTIKEL 4 NUMMER 4 Artikel 4 (Richtlinie 90/232/EWG)

“Artikel 4a

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

“Artikel 4a

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

Begründung

Der Vorschlag der Kommission ist sehr zu begrüßen. Es sollte jedoch berücksichtigt werden, dass ein Versicherungsunternehmen in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, wohl auch gerne einen entsprechenden Versicherungsschutz anbietet, damit das Fahrzeug in den Bestimmungsmitgliedstaat gefahren werden kann. Aus diesem Grund sollte diese Ausnahmeregelung zulässig sein, d.h. der Mitgliedstaat, in dem das Risiko belegen ist, ist nicht als Bestimmungsmitgliedstaat anzusehen, sondern kann als Bestimmungsmitgliedstaat

angesehen werden.

Änderungsantrag 18
ARTIKEL 4 NUMMER 4
Artikel 4 (Richtlinie 90/232/EWG)

Artikel 4b

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

Artikel 4b

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Versicherungsunternehmen dem Versicherungsnehmer **während der Geltungsdauer** eines Vertrags über die Kraftfahrzeugversicherung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG **und binnen drei Monaten nach seiner Beendigung auf Antrag** eine Schadenverlaufs- bzw. Schadenfreiheitserklärung betreffend sein Fahrzeug **im Rahmen dieses Vertrags** aushändigt. **Die Erklärung muss alle im Rahmen des Vertrags seit Beginn seiner Laufzeit eingereichten Schadenmeldungen abdecken, das Versicherungsunternehmen kann jedoch die Erklärung auf die letzten fünf Jahre begrenzen, wenn die vertragliche Beziehung diesen Zeitraum überschreitet.**

Begründung

Die Kunden müssen die Möglichkeit haben, verschiedene Angebote miteinander zu vergleichen. Es ist jedoch darauf zu achten, dass sichergestellt wird, dass neue gesetzliche Anforderungen an die Versicherungsunternehmen die Vorteile für die Kunden mit den Kosten ausgleichen, die letztendlich auf sie zurückfallen werden. Es ist richtig, dass Kunden rasch Zugang zu Nachweisen über ihre bisherigen Schadenmeldungen haben sollten, doch von den Versicherungsunternehmen zu fordern, dass sie automatisch eine Erklärung erstellen, bedeutet für sie eine unnötige administrative und kostenmäßige Belastung. Daher sollte die Erklärung nur auf Antrag des Versicherungsnehmers ausgestellt werden. Da ein Versicherungsunternehmen nur in der Lage ist, Auskünfte über das Vorliegen oder Nichtvorliegen von Schadenmeldungen während der Dauer seiner vertraglichen Beziehung mit dem Versicherungsnehmer zu geben (d.h. nicht unbedingt für fünf Jahre), bedarf dies einer Klarstellung.

Änderungsantrag 19
ARTIKEL 4 NUMMER 4
Artikel 4 d) (Richtlinie 90/232/EWG))

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Personen, die durch ein durch die in

(I) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Personen, die durch ein durch die in

Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung gedecktes Fahrzeug verursachte Sach- oder Personenschäden erlitten haben, einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt.

Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung gedecktes Fahrzeug verursachte Sach- oder Personenschäden erlitten haben, einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, das die haftpflicht des Unfallverursachers deckt.

(2) Dieser Anspruch verjährt in vier Jahren. Die Verjährungsfrist beginnt mit dem Unfall.

Begründung

Die Verjährung der Schadensersatzansprüche des Unfallopfers ist in der Europäischen Union ganz unterschiedlich geregelt. Die gesetzlichen Verjährungsfristen reichen etwa von einem Jahr (Spanien) über zwei Jahre (Italien), drei Jahre (Deutschland, Österreich, Finnland, Portugal), fünf Jahre (Belgien, Niederlande, Dänemark), zehn Jahre (Frankreich) bis zu dreißig Jahren (Luxemburg). Die Einzelheiten (Beginn der Verjährungsfrist nach objektiven oder subjektiven Kriterien) bieten ein noch verwirrenderes Bild. Es erscheint deshalb angebracht, zumindest die Verjährungsfrist des Direktanspruchs, der in der Praxis von überragender Bedeutung ist, zu harmonisieren. Die Kompetenz der Europäischen Union, einen Direktanspruch einzuführen, schließt die Befugnis ein, für diesen eine Verjährungsfrist zu bestimmen. Der 3. Europäische Verkehrsrechtstag hat sich am 7. und 8. November 2002 in Trier für eine Frist von vier Jahren ausgesprochen¹. Diese Frist erscheint als angemessen.

Änderungsantrag 20
ARTIKEL 4 NUMMER 4
Artikel 4 e (Richtlinie 90/232/EWG)

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ~~der von den Versicherungsunternehmen gemäß Artikel 4 Absätze 1 bis 5 der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* benannte Beauftragte unbeschadet seiner Verpflichtungen nach der genannten Richtlinie auch für die Bearbeitung und Regulierung von Ansprüchen aus allen sich in dem Mitgliedstaat, in dem er benannt ist, ereignenden Unfällen, die durch ein durch die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete~~ **streichen**

¹ Die Empfehlungen des 3. Europäischen Verkehrsrechtstages sind diesem Bericht als Anlage beigefügt.

Pflichtversicherung, die das von ihm vertretene Versicherungsunternehmen abgeschlossen hat, gedecktes Fahrzeug verursacht werden, zuständig sein kann.

2. Die Mitgliedstaaten führen die Regulierung von Ansprüchen aus allen Unfällen, die ein durch die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung gedecktes Fahrzeug verursacht das in Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie 200/26/EG vorgesehene Verfahren ein.

3. Die Absätze 1 und 2 berühren nicht das System der nationalen Versicherungsbüros gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 72/166/EWG, die für die Regulierung von Ansprüchen aus Unfällen, die von versicherten oder nicht versicherten Fahrzeugen verursacht werden, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, verantwortlich sind.

Die Mitgliedstaaten führen die Regulierung von Ansprüchen aus allen Unfällen, die ein durch die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung gedecktes Fahrzeug verursacht das in Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie 200/26/EG vorgesehene Verfahren ein.

streichen

Begründung

Die Grüne-Karte-Büros regulieren die Schäden, die ein Unfallopfer im eigenen Land durch ein Fahrzeug, das in einem anderen Land versichert ist, erlitten hat. Sie haben sich in der Praxis hervorragend bewährt. Es gibt keinen Grund, den Regulierungsbeauftragten der 4. KH-Richtlinie auch mit diesen Schäden zu befassen. Eine parallele Struktur in der Schadensregulierung wäre im übrigen für das Unfallopfer nicht nur verwirrend, sondern sogar schädlich (Gerichtsstand). Es reicht aus, das in Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie 2000/26/EG vorgesehene Verfahren auch für die Grüne-Karte-Büros vorzusehen.

Änderungsantrag 21

ARTIKEL 5 NUMMER -1 (neu)

Erwägung 16 a (neu) (Richtlinie 2000/26/EG)

In Richtlinie 2000/26/EG wird folgende Erwägung 16 a eingefügt:

„(16a) Nach Artikel 11 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung 44/2001/EG kann der Geschädigte den Haftpflichtversicherer in dem Mitgliedstaat, in dem er seinen Wohnsitz hat, verklagen.“

Begründung

Die Richtlinie Nr. 2000/26/EG (4. KH-Richtlinie) wurde am 16.5.2000, die Verordnung Nr. 44/2001/EG über die gerichtliche Zuständigkeit, Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen am 22.12. 2000 verabschiedet. Die 4. KH-Richtlinie lässt die Direktklage gegen den Haftpflichtversicherer zu. Das hat zur Folge, dass durch die Verordnung für den Geschädigten ein Gerichtsstand in dem Mitgliedstaat, in dem er seinen Wohnsitz hat, gegen den Haftpflichtversicherer begründet wurde.¹Es erscheint erforderlich, auf diese neue Rechtslage, die eine überragende praktische Bedeutung hat, in einer neuen Erwägung zur 4. KH-Richtlinie hinzuweisen.

Änderungsantrag 22

ARTIKEL 5 NUMMER –1 A (neu)

Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe a) (Richtlinie 2000/26/EG)

-1. Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe a) der Richtlinie 2000/26/EG erhält folgende Fassung:

a) vom Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers oder von dessen Schadenregulierungsbeauftragten ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot, das auch den Ersatz der notwendigen und angemessenen Rechtsverfolgungskosten umfasst, vorgelegt wird, sofern die Eintrittspflicht unstreitig ist und der Schaden beziffert wurde, oder

Begründung

Zur Begründung wird zunächst auf die Begründung zu Änderungsantrag 2 verwiesen. Die Anerkennung der Rechtsverfolgungskosten als Teil des Schadens hat zur Folge, dass sich das Schadenersatzangebot gemäß Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie 2000/26/EG auch auf sie erstrecken muss.

Änderungsantrag 23

ARTIKEL 5 NUMMER 2 A (neu)

Artikel 5 a (neu) (Richtlinie 2000/26/EG)

Entsprechende Anwendung

¹ Gutachten des Juristischen Dienstes des Europäischen Parlaments vom 17.2.2003 (SJ-0001/03).

Die Bestimmungen dieser Richtlinie über Fahrzeuge sowie in den Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG, 90/232/EWG und 2000/26/EG finden auf Anhänger entsprechende Anwendung.

Begründung

siehe Änderungsantrag zu Artikel 1 Nummer -1 (neu)

Änderungsantrag 24

ARTIKEL 5 NUMMER 2 B (neu)
Artikel 6a (neu) (Richtlinie 2000/26/EG)

2a. Folgender Artikel 6a wird in Richtlinie 2000/26/EG eingefügt:

‘Artikel 6a

Zentralstelle

Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um eine Stelle zuzulassen, der alle von den Polizeidienststellen verfassten Protokolle im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall zur gleichen Zeit wie den Justizbehörden unverzüglich übermittelt werden.

Diese Stelle leitet unverzüglich ein Exemplar des Dokuments an jeden mit dem Unfall befassten Versicherer oder Rechtsanwalt weiter. Ist ein Fahrzeug nicht versichert, wendet sie sich unverzüglich an den Garantiefonds oder, wenn es bei einem ausländischen Versicherer versichert ist, an das Nationale Büro.

Begründung

Der Vorschlag wird zweifellos die Schadenregulierung bei Unfällen für Versicherungsnehmer wie auch für Opfer erleichtern und dazu beitragen, dass die Versicherungsmärkte effizient arbeiten. Während die Zentralstelle dem Versicherungsunternehmen den Unfallbericht „unverzüglich“ übermitteln muss, wäre es hilfreich, die Situation für Versicherungsnehmer und

Opfer durch eine Bestimmung weiter zu verbessern, die besagt, dass die Berichte bei der Zentralstelle ebenfalls „unverzüglich“ eingereicht werden müssen.

BEGRÜNDUNG

Das Europäische Parlament verabschiedete am 3. Juli 2001 den Entwurf für eine 5. KH-Richtlinie und forderte die Kommission auf, einen Vorschlag für eine Richtlinie vorzulegen¹.

Der Vorschlag der Kommission stammt vom 7. Juni 2002. Er entspricht in weiten Teilen den Überlegungen des Europäischen Parlaments².

Nach Verabschiedung der 4. KH-Richtlinie³ setzen Parlament und Kommission mit dem Vorschlag für eine 5. KH-Richtlinie den Schutz der Geschädigten konsequent fort.

Artikel 1 (Änderungen der Richtlinie 72/166/EWG)

Artikel 1 Ziffer 1:

Der Vorschlag der Kommission muss ergänzt werden durch eine Regelung über die Anhänger (Änderungsantrag 1). Nach Artikel 1 Ziffer 1 der Richtlinie wird ein Anhänger zwar als Fahrzeug definiert. Die Konsequenzen, die in der Praxis der Mitgliedstaaten aus dieser Bestimmung gezogen werden, sind aber ganz unterschiedlich. Es sollte deshalb klargestellt werden, dass alle Bestimmungen für Fahrzeuge auch für Anhänger gelten.

Artikel 2 (Änderungen der Richtlinie 84/5/EWG)

Artikel 1, Ziffer 1

Neben den Personen- und Sachschäden müssen auch die Kosten der Rechtsverfolgung, die notwendigen und angemessenen sind, als Schaden angesehen werden, der durch die Haftpflichtversicherung gedeckt wird (Änderungsantrag 2).

Der Interessenkonflikt, der besteht, wenn der eigene Haftpflichtversicherer oder der des Unfallgegners die Regulierung durchführt, ist unübersehbar.

Die Anerkennung der Kosten der Rechtsverfolgung als Teil des Schadens hat zur Folge, dass das Schadensersatzangebot gemäß Artikel 4 Absatz 6 der 4. KH-Richtlinie auch sie umfassen muss (Änderungsantrag 8).

Artikel 1 Ziffer 2:

Eine Revision ist nach fast zwanzig Jahren überfällig.⁴

Der Vorschlag zur Mindestdeckungssumme ist jedoch unzureichend (Änderungsantrag 3).

Das Europäische Parlament hatte eine einheitliche Mindestdeckung von 2 Mio. EUR vorgeschlagen - unabhängig von der Zahl der Geschädigten oder der Art der Schäden.⁵ Auch dieser Vorschlag ist unzureichend.

¹ Az. A5-0174/2001

² KOM(2002)244endg.

³ Richtlinie 2000/26/EG, Abl. L 181 vom 20.4.2000

⁵ Entschliessung des Europäischen Parlaments vom 3.7.2001 (Az. A5-0174/2001 Anlage Ziff. 5.5)

Eine Mindestdeckungssumme muss die allerschwersten Fälle abdecken. Gerade Unfallopfer mit schwersten Verletzungen müssen ausreichend geschützt sein.

Ein Betrag von zehn Mio. EUR erscheint nach der derzeitigen Regulierungspraxis und der Rechtsprechung als ausreichend.

In dem schwersten Fall, der dem Berichterstatter bekannt ist, sprach der High Court in London einem Geschädigten die Summe von £ 9 281 692 zu (Fall *Martin Willem Otto Biesheuvel V Andrew Birrell (2) (1999) PIQR Q 40*).⁶

Der Vorschlag der Kommission ist verfehlt.

Er sieht vor, dass die Höhe des mindestens zu deckenden Schadens bei Personenschäden, die aus einem Unfall resultieren, nicht begrenzt ist. Die Summe von einer Mio. EUR je Unfallopfer wird bei mehreren Geschädigten mit deren Zahl multipliziert. (Bei zehn Unfallopfern insgesamt zehn Mio. EUR, bei fünfzehn Mio. EUR etc.)

Das ist in zweifacher Hinsicht unbefriedigend.

Zum einen hätten die Unfallopfer mit den allerschwersten Verletzungen (Querschnittslähmung etc.) keinen ausreichenden Deckungsschutz (Höchstbetrag eine Mio. EUR), zum anderen hätten die Haftpflichtversicherer das bilanztechnische Problem einer im Prinzip unbegrenzten Haftung.

Der Vorschlag der Kommission nutzt also keiner Seite.

Es ist deshalb sinnvoll, einerseits die allerschwersten Fälle abzudecken (mit zehn Mio. EUR) und andererseits die Deckung auf diesen Betrag für jeden Unfall zu begrenzen. Es dürfte extrem selten sein, dass es bei einem Unfall zu zwei oder mehr solcher schwerster Verletzungen kommt. (Der Berichterstatter hat noch nie erfahren, dass es bei einem Unfall z.B. zu zwei oder mehr Querschnittslähmungen gekommen sei.)

Der Vorschlag der Kommission zur Höhe der Mindestdeckungssumme bei Sachschäden ist ebenfalls unbefriedigend.

Bei Unfällen in einem Tunnel etwa, bei denen nicht nur Schäden an den Fahrzeugen, sondern auch am Tunnel selbst entstehen, würde die von der Kommission vorgeschlagene Mindestdeckungssumme nur einen Bruchteil der Schäden decken.

Es ist richtig, in dem Vorschlag Personen- und Sachschäden zu trennen und für beide Mindestdeckungssummen vorzusehen. In extremen Fällen könnte eine pauschale Mindestdeckungssumme schon durch die Deckung des Sachschadens aufgebraucht werden.

Die (angeblichen) Probleme einiger Märkte können mit angemessenen Übergangsfristen gelöst werden.

Artikel 1 Ziffer 6:

⁶ Siehe Begründung zu Änderungsantrag 3

Der Ersatz von Sachschäden durch den Garantiefonds war bisher ausgeschlossen, weil man – zu Recht – erhebliche Betrügereien befürchtete. Deshalb sollen die Mitgliedstaaten auch künftig den Ersatz von Sachschäden beschränken oder ausschließen können. Diese Möglichkeit soll aber nicht bestehen, *wenn das Unfallopfer aufgrund ein und desselben Unfalls beträchtliche Personenschäden erlitten hat*, weil – das ist die ratio des Vorschlags - niemand sich des Geldes wegen beträchtliche Verletzungen zufügen wird. Der Lösungsversuch der Kommission ist richtig - auch wenn die Definition eines *beträchtlichen Personenschadens* Schwierigkeiten bereiten mag.

Artikel 4 (Änderungen der Richtlinie 90/232/EWG)

Artikel 4 Ziffer 2:

Der Kommission ist darin zuzustimmen, dass „schwache“ Verkehrsteilnehmer eines besonderen Schutzes bedürfen.

Die Kommission scheint eine Deckungspflicht für die Fälle vorzusehen, die als Gefährdungshaftung bezeichnet werden.

Gefährdungshaftung ist Erfolgshaftung für Schäden aus technisch nicht voll beherrschbaren Risiken, an deren Zulassung – wie etwa beim Kraftfahrzeug – ein allgemeines Interesse besteht. Die Zulassung dieser Risiken, denen niemand sozial entrinnen kann, erfolgt aber auch und in erster Linie im Interesse desjenigen, der sie beantragt, um eigene wirtschaftliche oder soziale Zwecke zu verfolgen, etwa der Halter eines Kraftfahrzeugs. Er hat den Nutzen, und er muss deshalb, unabhängig von Unrecht oder Verschulden, für Schäden haften, die bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges unvermeidlich entstehen („Betriebsgefahr“).

Nicht nur Fußgänger und Radfahrer, sondern alle Dritte, die nicht Fahrer sind – die Fahrzeuginsassen eingeschlossen -, können in der sozialen Realität der Gefährdung durch Kraftfahrzeuge nicht entgehen. Der Geltungsbereich der Norm sollte sich deshalb auf alle Dritte, die nicht Fahrer sind, erstrecken (Änderungsantrag 4).

Die „Beteiligung“ eines Fahrzeugs an dem Unfall ist nicht ausreichend. Es muss klargelegt werden, dass der Unfall sich beim **Betrieb** eines Fahrzeugs ereignet hat und von diesem **verursacht** worden ist (Änderungsantrag 4).

Die Deckungspflicht nur für Personenschäden und nicht auch für Sachschäden ist sachlich nicht zu begründen (Änderungsantrag 4).

Die Antwort auf die Frage, welche Einwände das Unfallopfer gegen sich gelten lassen muss, ob schon ein leicht fahrlässiges Verhalten oder erst ein grob unverständliches Verhalten den Schadensersatzanspruch mindern kann, oder die Frage, ob sich derjenige, der zum Schadensersatz verpflichtet ist, auf höhere Gewalt berufen kann oder darauf, dass der Unfall ein unabwendbares Ereignis gewesen sei, bleibt dem Recht der Mitgliedstaaten überlassen. Es muss klargelegt werden, dass es sich bei dem Vorschlag um eine versicherungsrechtliche und nicht um eine haftungsrechtliche Regelung handelt (Änderungsantrag 4).

Artikel 4 Ziffer 4 (Direktanspruch)

Der Vorschlag ist uneingeschränkt zu begrüßen. Der Direktanspruch sollte jedoch einer einheitlichen Verjährungsfrist unterliegen (Änderungsantrag 5).

Ferner muss durch zwei Erwägungen sowohl in der 4. als auch in der 5. KH-Richtlinie klargestellt werden, dass der Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer in dem Mitgliedstaat geltend gemacht werden kann, in dem der Geschädigte seinen Wohnsitz hat (Änderungsanträge 17 und 18). Ein solcher Gerichtsstand ist nach Artikel 11 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung 44/2001/EG begründet, wenn eine Direktklage zulässig ist. Das ist sowohl nach der 4. als auch nach der 5. KH-Richtlinie der Fall.

Artikel 4 Ziffer 4 (Grüne-Karte-Büros)

Es ist vollkommen überflüssig, die Befugnisse des Schadensregulierungsbeauftragten nach der 4. KH-Richtlinie auf die Fälle auszudehnen, die bisher von den Grüne-Karte-Büros geregelt werden.

Es reicht aus, die in Artikel 4 Absatz 6 der 4. KH-Richtlinie vorgesehenen Regelungen hinsichtlich der Verfahren und Fristen auch für die Grüne-Karte-Büros vorzusehen.

Neuer Vorschlag (Änderungsantrag 7)

Der Vorschlag für eine neue Bestimmung zur Akteneinsicht ist erforderlich, weil in manchen Mitgliedstaaten Unfallakten der Polizei, der Staatsanwaltschaft oder anderer Behörden den Unfallopfern und den Versicherern erst spät – wenn überhaupt - zur Verfügung stehen. Dadurch verzögert sich die Regulierung von Unfallschäden. Die vorgeschlagene Regelung kann nicht mit Hinweis auf den Datenschutz zurückgewiesen werden, denn der Schutz des Geschädigten hat Vorrang.

A. Vorschlag zur Harmonisierung der Verjährungsregelungen

Nach Art. 4 d der 3. KH-Richtlinie (Richtlinie 90/232/EWG vom 14.5.1990, ABl. L 129 vom 19.5.1990 S. 33) in der Fassung des Vorschlags einer 5. KH-Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass alle Opfer von Unfällen durch ein pflichtversichertes Kfz einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt. Vorgeschlagen wird, im Anschluss daran vor dem bisherigen Art. 4 e folgende Bestimmung einzufügen:

Art. 4 e der 3. KH-Richtlinie in der Fassung des Entwurfs der 5. KH-Richtlinie:

„1. Der Direktanspruch nach Art. 4 d verjährt in 4 Jahren. Die Verjährungsfrist beginnt mit dem Unfall. Die Mitgliedstaaten können eine längere Frist vorsehen.

2. Die Verjährung des Direktanspruchs ist gehemmt, sobald der Geschädigte seinen Schadensersatzanspruch entweder unmittelbar beim Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers oder bei dessen Schadenregulierungsbeauftragten angemeldet hat. Die Hemmung der Verjährung endet erst, wenn das Versicherungsunternehmen oder dessen Schadenregulierungsbeauftragter den Schadensersatzanspruch endgültig ganz oder teilweise ablehnt und den Geschädigten zugleich schriftlich oder auf dauerhaftem Datenträger darüber informiert, dass mit Zugang der Information die Hemmung der Verjährung beendet wird.

3. Gehemmt ist die Verjährung auch, sobald der Geschädigte einen Schadensersatzantrag an die Entschädigungsstelle seines Wohnsitzmitgliedstaates gerichtet hat, und zwar solange, bis die Entschädigungsstelle den Vorgang abgeschlossen hat (Art. 6 Abs. 1 der 4. KH-Richtlinie).

4. Hemmung der Verjährung bedeutet, dass der Zeitraum, währenddessen die Verjährung gehemmt ist, nicht in die Verjährungsfrist eingerechnet wird.

5. Das Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers oder dessen Schadenregulierungsbeauftragter hat den Geschädigten unverzüglich schriftlich oder auf dauerhaftem Datenträger über die Verjährung des Direktanspruchs zu informieren, sobald dieser seinen Schadensersatzanspruch angemeldet hat.

6. Die Absätze 1 bis 5 gelten für den Direktanspruch gegen den Garantiefonds, das Grüne Karte Büro beziehungsweise gegen die Entschädigungsstelle, die für die Entschädigung zuständig sind, entsprechend.“

B. Vorschläge zur Harmonisierung des Ersatzes der Rechtsverfolgungskosten

a) Nach Art. 4 d der 3. KH-Richtlinie in der Fassung des Vorschlags einer 5. KH-Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass alle Opfer von Unfällen durch ein pflichtversichertes Kfz einen

*Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt. Vorgeschlagen wird, diese Bestimmung **um folgende Absätze zu ergänzen:***

„2. Dieser Direktanspruch umfasst auch den Ersatz der Gerichtskosten und der anderen Rechtsverfolgungskosten des Verkehrsunfallopfers. Hierzu gehören insbesondere allgemeine Kostenpauschalen, Kosten für medizinische und technische Sachverständigengutachten, außergerichtliche und gerichtliche Anwaltskosten.

3. Gerichtskosten sind stets zu ersetzen, wenn und soweit das Verkehrsunfallopfer mit seiner Klage obsiegt. Die anderen Rechtsverfolgungskosten sind nur zu ersetzen, soweit sie angemessen sind. Dies ist der Fall, wenn sich ihre Höhe im üblichen Rahmen hält und auch nicht außer Verhältnis zur Höhe des unmittelbaren Schadens steht.

4. Können sich das Verkehrsunfallopfer und der Versicherer nicht darüber einigen, ob konkret entstandene, Rechtsverfolgungskosten angemessen sind, so kann sich der Geschädigte an das zuständige Gericht oder eine andere, nach nationalem Recht für die Beilegung von Streitfällen zuständige Stelle wenden. Sie entscheiden nach Maßgabe des anwendbaren Rechtes und unter Berücksichtigung von Buchstaben und Geist dieser Bestimmung.“

b) Art. 4 Abs. 6 der 4. KH-Richtlinie wird wie folgt geändert:

Nach den Worten „ein mit Gründen versehenes Schadensersatzangebot“ wird folgender Nebensatz eingefügt:

„ , das auch den Ersatz der Rechtsverfolgungskosten des Geschädigten umfasst, “.