



**3. Internationale Konferenz der
InterEurope AG European Law Service
Rueil-Malmaison, 20. September 2005**

„5. KH-Richtlinie: Inhalt und Perspektiven“

Ariane Becker

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

Stichwort 5. KH-Richtlinie.

1. Verfahrensstand:

Nachdem der Inhalt der 5. KH-Richtlinie im Januar auf der Basis einer Kompromisslösung zwischen Rat, Kommission und EP mit der 2. Lesung im EP festgezurrert war, ist die Richtlinie am 11. Juni mit ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der EU nun auch endlich in Kraft getreten.

Das bedeutet: in 2 Jahren muss sie in nationales Recht umgesetzt sein, dann wird sie Realität in der Praxis.

5. KH-Richtlinie

Schwerpunktt Themen

- ⇒ Mindestdeckungssummen
- ⇒ Erweiterung der Deckung auf schwache Verkehrsteilnehmer
- ⇒ Erstattung von Sachschäden durch den Garantiefonds
- ⇒ Gerichtsstand bei Auslandsunfällen
- ⇒ Rechtsverfolgungskosten und Verjährungsfristen
- ⇒ Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger

2. Inhalt:

Was steht nun drin, in dieser 5. KH-Richtlinie?

Wie Sie wissen, ist sie ein Sammelsurium von zahlreichen Einzelthemen, insbes. Reparatur- oder Aktualisierungsarbeiten der vorhergehenden KH-Richtlinien.

Ich fange mit den Themen an, die im Verlaufe des Rechtsetzungsverfahrens im Mittelpunkt der Diskussionen standen, nämlich:

- Erhöhung der Mindestdeckungssummen,
- Erweiterung der Deckung auf schwache Verkehrsteilnehmer,
- Erstattung von Sachschäden durch den Garantiefonds,
- Gerichtsstand bei Auslandsunfällen.
- Rechtsverfolgungskosten und Verjährungsfristen sowie
- Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger.

Was ist daraus geworden?

Mindestdeckungssummen



1 Mio. Euro

für Personenschäden pro Unfallopfer

oder – in die Wahl eines jeden Mitgliedstaats gestellt, also alternativ –



5 Mio. Euro

**für Personenschäden pro Schadensfall,
also die Möglichkeit der „Deckelung“,**

sowie



1 Mio. Euro

für Sachschäden pro Schadensfall

Thema 1: Mindestdeckungssummen

Das Thema „Mindestdeckungssummen“ war das am heißesten diskutierte Thema dieser Richtlinie. Zuletzt mit der 2. KH-Richtlinie aus dem Jahr 1983 festgelegt und - mit einigen Ausnahmen - ab Ende 1987 anzuwenden, bestand nur Einigkeit, dass diese alten Mindestdeckungssummen einer Anpassung bedürften. Bis zuletzt war streitig, wie diese Anpassung auszufallen habe: insbes. der Höhe nach und hinsichtlich der Frage, ob „gedeckelt“ pro Unfall oder nicht. Nur die Mitgliedstaaten mit gesetzlich unbegrenzten Deckungssummen wie z. B. Belgien, Frankreich oder auch Finnland waren hier relativ leidenschaftslos. Relativ, da diese Länder sich zunehmend mit der Haltung der Rückversicherer, keine Illimité mehr zur Verfügung zu stellen, konfrontiert sehen und damit in diesen Ländern die gesetzliche Illimité in Frage gestellt wird.

Letztendlich hat sich folgende **Lösung** durchgesetzt:

- 1 Million Euro für Personenschäden pro Unfallopfer
oder - in die Wahl eines jeden Mitgliedstaats gestellt, also alternativ -
- 5 Millionen Euro für Personenschäden pro Schadensfall, also die Möglichkeit der "Deckelung",
sowie
- 1 Million Euro für Sachschäden pro Schadensfall.

Wenn Sie den Text im Amtsblatt kennen, dann werden Sie gesehen haben, dass dort die Mindestdeckungssummen für die Personenschäden mit einem „und“ verbunden sind und nicht durch ein „oder“ alternativ nebeneinander gestellt werden. Dies ist schlicht ein Übersetzungsfehler, der zwar noch vor der Veröffentlichung korrigiert wurde, dessen Korrektur es aber noch nicht bis ins Amtsblatt geschafft hat. Aber dies ist nur eine Frage der Zeit.

Bei dieser Kompromisslösung hat sich der Rat durchgesetzt. Die Kommission hat, abweichend von ihrem ursprünglichen Vorschlag, die Möglichkeit einer Deckelung bei Personenschäden akzeptiert, und das Europäische Parlament hat hinsichtlich der Höhe der Mindestdeckungssummen seine Forderungen zurückgenommen.

Wie stehen die Märkte zu der Kompromisslösung?

Im CEA gab es heftige Diskussionen, und es war auch hier ein schwieriger Balanceakt, den widerstreitenden Interessen Rechnung zu tragen.

Für viele Märkte ist eine Erhöhung, selbst in signifikantem Umfang, kein Problem. Das gilt insbesondere dort, wo ohnehin höhere Summen gelten, sei es gesetzlich, sei es in der Praxis. Das bedeutet jedoch nicht, dass diese Märkte deswegen problemlos eine erhebliche Erhöhung der Mindestdeckungssummen befürwortet haben. Selbst der britische Markt, der bei Personenschäden "Illimité" kennt, wollte die Erhöhung möglichst niedrig halten.

Andere Märkte haben gerade erst die noch geltenden Summen erreicht. Vor allem aber hatten die Beitrittsstaaten bis vor nicht allzu langer Zeit noch mit teilweise erheblich niedrigeren Mindestdeckungssummen zu tun. Naturgemäß haben sich diese Märkte für eine nur schwache Anhebung ausgesprochen, auch wenn hier Übergangsfristen helfen, die Anpassung zeitlich über den Zeitraum von bis zu 5 Jahren zu strecken.

Die Kompromisslösung lässt den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Personenschäden die Wahl, Mindestdeckungssummen pro Unfallopfer oder gedeckelt pro Schadensfall festzulegen.

- Märkte wie der italienische Markt begrüßen das: dieser setzte sich während der Diskussionen immer gegen gedeckelte Summen ein.
- Märkte wie der deutsche Markt begrüßen das aus genau der anderen Überlegung heraus: hier stand immer die Forderung nach der Deckelungsmöglichkeit im Vordergrund.

Die Märkte, die eine höhere Mindestdeckungssumme für Sachschäden befürwortet haben als nunmehr beschlossen, sind – wie auch schon bisher - frei, über dieses festgelegte Limit hinauszugehen. Denn das Limit ist ein Mindestlimit - keine Höchstgrenze.

Indexierung

Darüber hinaus sollen die neuen Mindestdeckungssummen in Zukunft alle 5 Jahre dem Europäischen Verbraucherpreisindex folgend automatisch angepasst werden. Diese Idee war von Anfang an Teil des Richtlinienvorschlages und ist auch nie in Frage gestellt worden.

Übergangsfristen

Anders verhält es sich mit den Übergangsfristen, die erst im Laufe der Diskussionen vom EP in den Vorschlag eingefügt wurden. Danach können die Mitgliedstaaten, falls erforderlich, eine Übergangszeit von bis zu 5 Jahren zur Anpassung der Mindestdeckungssummen an das geforderte Niveau festlegen. Nach 30 Monaten, also der Hälfte der maximalen Übergangsfrist, muss auch die Hälfte der vorgesehenen Mindestdeckungssumme erreicht sein. Die betroffenen Mitgliedstaaten müssen die Kommission über die Festlegung und Dauer der Übergangszeit unterrichten.

Diese Regelung wird den Märkten, die vor nicht allzu langer Zeit erst ihre Mindestdeckungssummen auf das noch geltende Mindestniveau angehoben haben, die neuerliche und nicht unerhebliche Erhöhung dieser Summen sicherlich ein Stück weit erleichtern.

Deckungserweiterung

Deckung der KH-Versicherung

- ⇒ für Personenschäden
- ⇒ von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern
- ⇒ mit einem Schadenersatzanspruch aus einem Verkehrsunfall nach nationalem Zivilrecht

Thema 2: Deckungserweiterung

Die Diskussionen zu dem nächsten Thema, das unter dem Stichwort "Deckungserweiterung für schwache Verkehrsteilnehmer" lief, waren zu Beginn ähnlich heftig. Dabei ging es mehr um rechtsdogmatische Fragen und damit insbes. um die Frage der Regelungskompetenz der Kommission, als um das eigentlich verfolgte Ziel.

Ziel

Die Grundidee war:

Besserer Schutz von schwachen Verkehrsteilnehmern, der erreicht werden sollte

- durch Einbeziehung der von ihnen erlittenen Schäden in den Deckungsbereich der KH-Versicherung
- unabhängig vom Verschulden des Fahrers,
- sogar ohne Kausalitätserfordernis,
- ohne Berücksichtigung höherer Gewalt;
- aber: die zivilrechtliche Haftung des Geschädigten, etwaiges Mitverschulden, sollte davon unberührt bleiben.

Die **Kritik** zu diesem Ansatz war eindeutig: hier passt nichts zueinander.

Vermischung von Deckungs- und Haftungsfragen:

- Angebot einer versicherungsrechtlichen Lösung - no-fault-System für den Fahrer, aber: Geltung der nationalen haftungsrechtlichen Regeln für das Opfer.
- Regelung von Haftungsfragen in einer versicherungsrechtlichen Richtlinie, mit der Folge: keine Berücksichtigung elementarer haftungsrechtlicher Grundsätze, z. B. Kausalitätserfordernis.

Was ist geblieben?

Geblichen ist ein eher fauler Kompromissvorschlag des Rates. Er ändert am Status quo in den Mitgliedstaaten nichts. Dennoch wurde er vom EP in 2. Lesung nicht mehr angegriffen, obwohl das EP ihn am liebsten ersatzlos gestrichen hätte: der restliche Text der 5. KH wog schwerer.

So steht nun dort ein Text, wonach Personenschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern, die nach einzelstaatlichem bürgerlichen Recht einen Schadenersatzanspruch aus einem Verkehrsunfall haben, durch die KH-Versicherung gedeckt werden. Zivilrechtliche Haftung und Höhe des Schadenersatzes bleiben unberührt. Das französische Loi Badinter lässt grüßen.

Viel Rauch um Nichts? Reine Augenwischerei? Schwer zu sagen. Jedenfalls aber nichts Neues - und da fragt man sich dann, welchen Nutzen eine solche Regelung hat. So, wie sie steht, ist es eine reine Alibi-Lösung.

Alternative?

Für eine effiziente Verbesserung des Schutzes der schwächeren Verkehrsteilnehmer durch den europäischen Gesetzgeber gibt es durchaus einen Weg: eine Regelung im Haftungsrecht, nicht im Versicherungsrecht.

Man könnte z. B. an eine europaweit verbindliche Festlegung der Grundsätze der Gefährdungshaftung denken - damit wäre dann wirklich geholfen. Aber ob auch wirklich alle Märkte, die die Gefährdungshaftung noch nicht in ihrer Gesetzgebung haben, eine solche Lösung unterstützen, ist fraglich.

Nur so viel: die eigentliche Verbesserung der rechtlichen Situation wird hier noch auf sich warten lassen.

Deutsches Büro Grüne Karte 5

Erstattung von Sachschäden durch den Garantiefonds

- in sog. Fahrerfluchtfällen
- wenn neben dem Sachschaden auch beträchtliche Personenschäden durch den gleichen Unfall verursacht wurden
- mögliche Selbstbeteiligung des Opfers in Höhe von 500 Euro für Sachschäden

Ariane Becker 3. Internationale InterEurope Konferenz, 20.09.2005, Malmaison

DEUTSCHES BÜRO
GRÜNE KARTE e.V.

Thema 3: Erstattung von Sachschäden durch den Garantiefonds

Nächstes Thema: Eintrittspflicht der Garantiefonds. Bislang konnten die Mitgliedstaaten in Fahrerfluchtfällen die Garantiefonds vom Ersatz der Sachschäden ausnehmen. In Deutschland ist dies bislang der Fall.


Das wird in Zukunft nicht mehr möglich sein: wenn neben dem Sachschaden auch beträchtliche Personenschäden durch den gleichen Unfall verursacht wurden, müssen die Garantiefonds auch für den Sachschaden eintreten. Lediglich eine Selbstbeteiligung des Opfers für den Sachschaden in Höhe von maximal 500 Euro kann vorgesehen werden.

Es bleibt zu hoffen, dass die nationalen Gesetzgeber, denen die Definition des "beträchtlichen" Personenschadens überlassen wird, die Latte hierfür ausreichend hoch legen werden, damit dem Betrugsrisiko nicht wieder Tür und Tor geöffnet werden. Ein Indiz wird immerhin im Text erwähnt: die Notwendigkeit einer Krankenhausbehandlung.

6

Deutsches Büro Grüne Karte

Gerichtsstand



Klarstellung der Zulässigkeit
des Gerichtsstands auch - nicht
ausschließlich – im Wohnsitzland
des Geschädigten eines Auslandsunfalls
gegen den verantwortlichen ausländischen
Versicherer.

Ariane Becker 3. Internationale InterEurope Konferenz, 20.09.2005, Malmaison

DEUTSCHES BÜRO
GRÜNE KARTE e.V.

Thema 4: Gerichtsstand bei Auslandsunfällen

Das Thema „Gerichtsstand bei Auslandsunfällen“ wurde vom EP in die Diskussionen eingebracht. Der Rat war dagegen, aber nach einigem Tauziehen hat es sich wider Erwarten doch durchgesetzt - wie ich meine, zu seinem Guten.

Worum geht's?

Das EP hatte hier eine Klarstellung der entsprechenden Vorschriften in 4. KH-Richtlinie in Verbindung mit der Europäischen Gerichtsstandsverordnung VO 44/2001 befürwortet, dass nämlich der Geschädigte den ausländischen Versicherer auch - nicht ausschließlich - in seinem, des Geschädigten, Wohnsitzland verklagen kann.

Die Formulierungen der Europäischen Gerichtsstandsverordnung lassen aus sich heraus bereits diese Auslegung zu: hat der Geschädigte einen Direktanspruch gegen den verantwortlichen Versicherer, dann kann er diesen in seinem - des Geschädigten - Wohnsitzland verklagen. Dagegen ist auch nichts einzuwenden: es liegt in der Hand des Geschädigten, wo

er gegebenenfalls vor Gericht ziehen möchte, im In- oder Ausland - weshalb sollte diese Wahlmöglichkeit untersagt werden?

Der Rat hingegen hat sich lange gegen diese Klarstellung, die sehr eigenwillig konstruiert ist, gesperrt und erst ganz zuletzt zugunsten des Gesamttextes nachgegeben.

Die einfache Aussage des zusätzlichen Gerichtsstandes gegen den ausländischen Versicherer im Wohnsitzland des Geschädigten ist zugegebenermaßen in ein etwas verwegenes Konstrukt gekleidet:

Ein Artikel der 5. KH-Richtlinie fügt in die 4. KH-Richtlinie einen neuen Erwägungsgrund ein, der klarstellt, dass die Gerichtsstandsverordnung entsprechend auszulegen ist. Noch irgendwelche Fragen?

Ich denke, wichtig ist hier einzig das Ergebnis, und dies ist meines Erachtens richtig. Nachdem dem Geschädigten eines Auslandsunfalls die außergerichtliche Schadenregulierung im eigenen Wohnsitzland durch die 4. KH-Richtlinie ermöglicht wurde, gibt es keinen triftigen Grund, ihm nicht auch das gerichtliche Prozedere im eigenen Land zuzugestehen, sofern er dies wünscht. Fremdes Recht muss in beiden Fällen angewendet werden – hier ändert sich nichts.

Deutsches Büro Grüne Karte 7

Rechtsverfolgungskosten

- Gescheitert:** Vorschlag, die notwendigen und angemessenen Kosten der Rechtsverfolgung, zumindest bei Auslandsunfällen, als Teil des ersatzfähigen Schadens zu erfassen
- Zugesagt:** Bericht der Kommission über die Verfügbarkeit von Rechtsschutzversicherungen
- Gebildet:** Arbeitsgruppe beim CEA

Ariane Becker 3. Internationale InterEurope Konferenz, 20.09.2005, Malmaison

DEUTSCHES BÜRO
GRÜNE KARTE e.V.

Thema 5: Rechtsverfolgungskosten

Nun komme ich zu einem Thema, das sich leider nicht durchgesetzt hat: eine – zumindest ansatzweise – einheitliche Regelung der Rechtsverfolgungskosten. Um diese „verpasste“ Gelegenheit ist es wirklich schade.

Hier hatte das EP vorgeschlagen, dass die KH-Versicherung neben den Personen- und Sachschäden auch die notwendigen und angemessenen Kosten der Rechtsverfolgung erfasst, diese also Teil des ersatzfähigen Schadens sind. Für uns eine Selbstverständlichkeit, für andere Länder aber leider nicht.

So wird die Erstattung der Rechtsverfolgungskosten in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich gehandhabt. Da kann es passieren, dass auch bei Obsiegen vor Gericht nicht alle für diese Durchsetzung erforderlichen Kosten ersetzt werden. So werden selbst dann z. B. in Luxemburg und Portugal die Anwaltskosten nicht ersetzt, und in Finnland, Griechenland und in den Niederlanden gibt es keinen vollen Ersatz der Gerichtskosten. Das obliegende Unfallopfer bleibt - teilweise - auf seine Rechtsverfolgungskosten sitzen - eine absolut unbefriedigende Situation, zumindest aus unserer deutschen Sicht. Dies gilt einmal mehr, wenn es um ein deutsches Verkehrsoffer eines Auslandsunfalls geht, das nach dem Recht des Unfalllandes seine Rechtsverfolgungskosten nicht ersetzt bekommt

Aber nicht nur der Rat, auch die Märkte mit sehr restriktiven Regelungen zum Ersatz der Rechtsverfolgungskosten haben sich einer Übernahme des EP-Vorschlags verschlossen, selbst bei einer Einschränkung nur auf Rechtsverfolgungskosten aus Auslandsunfällen. Wie so häufig, spielte Geld die entscheidende Rolle: eine Kostensteigerung wurde befürchtet.

Der Rat argumentierte, die Deckung der Kosten der Rechtsverfolgung sei Bestandteil einer freiwilligen Versicherung. Würde man hierfür eine gesetzliche Deckung vorschreiben, könnte zudem die Zahl der außergerichtlichen Einigungen zurückgehen. Diese Vermutung wird allerdings nicht weiter belegt - und wer geht schon freiwillig vor Gericht, wenn er das selbe Ergebnis auch außergerichtlich erreichen kann?

Ein positives Ergebnis gibt es hier aber dennoch: das Thema ist zwar nicht in der 5. KH-Richtlinie, aber es ist auch noch nicht begraben. So hat die Kommission erklärt, dass sie die Verfügbarkeit von Rechtsschutzversicherungen in diesem Bereich prüfen und Rat und EP zeitnah darüber berichten wird. Immerhin ein erster Schritt, wenn auch nicht in die ganz richtige Richtung. Denn für den Abschluss einer Rechtsschutzversicherung muss der Geschädigte selbst Sorge tragen, Rechtsverfolgungskosten als Schadensbestandteil muss ihm hingegen der Schädiger ersetzen.

Auch der europäische Dachverband der Versicherer, CEA, wird sich verstärkt mit dem Thema der Rechtsverfolgungskosten auseinandersetzen und hat bereits eine Arbeitsgruppe gebildet. Diese soll parallel zu den Arbeiten der Kommission versuchen, einen Konsens der Versicherer zu diesem Themenkomplex zu finden und deren Position zu bestimmen.

Verjährungsfristen

Gescheitert:

Harmonisierung der
Verjährungsfristen für
den Direktanspruch auf 4
Jahre ab Unfalldatum

Thema 6: Verjährungsfristen

Die zweite "verpasste" Gelegenheit wäre in ihrer Tragweite nicht ganz so bedeutend gewesen.

So hatte sich im EP ganz klar die Forderung nach der Harmonisierung der Verjährungsfrist für den Direktanspruch durchgesetzt. Sie sollte 4 Jahre betragen und mit dem Datum des Unfalls zu laufen beginnen.

Hintergrund: die Verjährungsfristen in den einzelnen Mitgliedstaaten weichen zum Teil erheblich voneinander ab - von 1 Jahr bis zu 30 Jahren ist hier alles vertreten. Gerade bei Auslandsunfällen ein nicht gerade unproblematischer Faktor.

Der Rat hat hier den unterschiedlichen Rechtstraditionen den Vorzug gegeben und eine Harmonisierung abgelehnt. Auch unterschieden sich nicht nur Beginn und Dauer der Verjährungsfristen, sondern auch Unterbrechung und Aussetzung dieser Fristen von Land zu Land erheblich voneinander.

Bedauerlich, dass diese Umstände nicht dazu geführt haben, über den EP-Vorschlag hinauszugehen, sondern jeglicher Harmonisierungsansatz als nicht zweckdienlich abgelehnt wurde - wenn auch unter dem Gesichtspunkt "Versicherungslösung" konsequent.

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen



- ⇒ Befreiung von KH-Versicherungspflicht bleibt möglich
- ⇒ Behandlung wie nicht versichertes Fahrzeug bezügl. Schadenregulierung bei Unfallverursachung
- ⇒ Berichtspflicht der Mitgliedstaaten nach 5 Jahren

Thema 7: Selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Jetzt komme ich zu einem Thema, das von vielen anfänglich in seiner Tragweite unterschätzt wurde und zu dem die meiste Lobbyarbeit betrieben wurde, von den unterschiedlichsten Verbänden und Interessengruppen: Zu keinem anderen Punkt gab es so viele Eingaben – mit Erfolg. Daher möchte ich es, auch wenn es sich vorerst in Wohlgefallen aufgelöst hat, kurz darstellen.

Worum ging es?

Es ging um den Vorschlag der Kommission, die nach der 1. KH-Richtlinie vorgesehene **Befreiungsmöglichkeit** von der KH-Pflichtversicherung für bestimmte Fahrzeuge - insbes. sog. selbstfahrende Arbeitsmaschinen, aber auch landwirtschaftliche Maschinen - zu **streichen**.

Hintergrund für diesen Vorschlag ist folgender:

An den Binnengrenzen der EU gibt es keine Grenzkontrollen mehr. Damit wird auch nicht mehr kontrolliert, ob diese Fahrzeuge, wenn sie denn einmal die Grenze überschreiten, auch KH-Versicherungsschutz haben. Sichertgestellt werden sollte aber auf jeden Fall, dass das Opfer eines von einem solchen Fahrzeug im Ausland verursachten Verkehrsunfalls auch Schadenersatz erlangt.

Aus Deutschland kam besonders heftige Kritik. Denn die in Frage stehenden Fahrzeuge und Risiken sind bei uns in der Betriebshaftpflicht versichert und ein Bedarf, dies zu ändern, wird bei uns schlicht nicht gesehen. Schließlich sind die Risiken beim Gebrauch dieser Maschinen keine typischen Verkehrsunfallrisiken - eher geht es um kaputte Kabel usw..

Was ist daraus geworden?

Eine Art Provisorium. Diese Fahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen usw, können nach wie vor von der KH-Versicherungspflicht ausgenommen werden. Sie werden wie nicht versicherte Fahrzeuge behandelt. Folge: Bei einem Unfall im Ausland hat die Entschädigungsstelle des Mitgliedstaates, in dem sich der Unfall ereignet hat, gegen den Garantiefonds in dem

Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, einen Erstattungsanspruch.

Diese Regelung ist insofern ein Provisorium, als dass die Mitgliedstaaten nach 5 Jahren der Kommission über Umsetzung und Anwendung dieser Regelung Bericht erstatten werden müssen. Erst danach wird dann entschieden, ob es bei dieser Ausnahmeregelung bleiben wird oder aber ob sie ersetzt oder aufgehoben werden muss.

Deutsches Büro Grüne Karte 10



Gescheitert: Eigenständige Definition

Zugesagt: Bericht der Kommission Juli 2005

Gebildet: Gemeinsame CEA/CoB-Arbeitsgruppe

Ariane Becker 3. Internationale InterEurope Konferenz, 20.09.2005, Malmaison

DEUTSCHES BÜRO
GRÜNE KARTE e.V.

Thema 8: Anhänger

Ein ähnlich skurril anmutendes Thema ist das Thema „Anhänger“. Hier haben insbes. die Niederländer Probleme mit ihrer nationalen Gesetzgebung, die sie über die europäische Schiene gelöst wissen wollten. Das Problem liegt darin, dass in den Niederlanden die Anhänger schlicht nicht versichert sind.

Das Anliegen, Anhänger neu und eigenständig zu definieren und gleichwertig wie eigenständige Kfz zu behandeln, konnte sich jedoch nicht durchsetzen.

Die Kommission wird allerdings zu der Anhängerproblematik einen Bericht vorlegen, und zwar zeitgleich mit dem Bericht, den sie zu den Entschädigungsstellen im Rahmen der 4. KH-Richtlinie im Juli dieses Jahres vorlegen muss. Im Rahmen der Vorbereitung des Berichts hat die Kommission am 17. Juni eine Konsultation zu beiden Themenbereichen – Entschädigungsstellen und Anhänger – gestartet, die bis zum 15. Juli läuft. Es ist also damit zu rechnen, dass der Bericht nicht ganz fristgerecht vorgelegt wird.

Auch hier arbeitet das CEA wieder parallel mit einer Arbeitsgruppe in Zusammenarbeit mit dem Council of Bureaux. Der mittels eines Fragebogens erfasste Status quo zu den Anhängern in den Mitgliedstaaten wurde der Kommission übermittelt, verbunden mit dem Vorschlag, die deutsche Situation als Basis für eventuelle Regelungen zu nehmen. Dort hat das Verkehrsoffer die Wahl, entweder gegen das Zugfahrzeug oder den Anhänger vorzugehen,

in jedem Fall also ein „Gegenüber“. Dies ist eine sehr verbraucherfreundliche Lösung, die auf hohe Zustimmung trifft.

Hier wäre es wirklich ein großer Schritt nach vorne, wenn bald eine gemeinsame Lösung vorliegen würde. Es ist längst überfällig, den Geschädigten von durch Anhänger verursachten Unfällen die Unsicherheit hinsichtlich der Realisierbarkeit ihrer Schadenersatzansprüche zu nehmen.

11

Deutsches Büro Grüne Karte

5. KH-Richtlinie

Weitere Themen

- Übernahme von Regelungen aus der 4. KH-Richtlinie (Fristen, Verfahren der Schadenregulierung, Inanspruchnahme der Auskunftsstelle) auf nationale Unfälle
- Schadenverlaufserklärung
- Wegfall systematischer Grenzkontrollen
- Ergänzung der Definition des gewöhnlichen Standorts
- Aufhebung des Verbots, im gleichzeitig betriebenen Dienstleistungs- und Niederlassungsverkehr Direktversicherungsgeschäfte zu machen
- Versicherungsschutz der Fahrzeuginsassen auch bei Kenntnis der Fahruntüchtigkeit des Fahrers
- Europaweite Deckung auch bei vorübergehendem Aufenthalt im Ausland
- Keine Selbstbeteiligung gegenüber dem Verkehrsoffer
- Direktanspruch

Ariane Becker 3. Internationale InterEurope Konferenz, 20.09.2005, Malmaison

DEUTSCHES BÜRO
GRÜNE KARTE e.V.

9. Weitere Themen

Die 5. KH-Richtlinie bietet noch eine Vielzahl von weiteren Themen:

- Übernahme von Regelungen aus der 4. KH-Richtlinie (Fristen, Verfahren der Schadenregulierung, Inanspruchnahme der Auskunftsstelle) auf nationale Unfälle,
- Schadenverlaufserklärung,
- Wegfall systematischer Grenzkontrollen,
- Ergänzung der Definition des gewöhnlichen Standorts,
- Risikobelegenheit von Importfahrzeugen,
- Zentralstelle,
- Aufhebung des Verbots, im gleichzeitig betriebenen Dienstleistungs- und Niederlassungsverkehrs Direktversicherungsgeschäfte zu machen,
- Versicherungsschutz der Fahrzeuginsassen auch bei Kenntnis der Fahruntüchtigkeit des Fahrers,
- Europaweite Deckung auch bei vorübergehendem Aufenthalt im Ausland,
- Keine Selbstbeteiligung gegenüber dem Verkehrsoffer,
- Direktanspruch.

Ich hoffe, dass ich bei diesem Gemischtwarensortiment von Themen nicht versehentlich eines ausgelassen habe. Problematisch ist hier jedenfalls nichts mehr gewesen, alle Punkte sind ohne Diskussionen angenommen worden, sie machen einfach Sinn.

Manche dieser Punkte möchte ich hier noch kurz darstellen.

Deutsches Büro Grüne Karte 12

Anwendung von Vorschriften der 4. KH-Richtlinie auf alle Unfälle

Regulierungsverfahren und -fristen:

- alle Unfälle müssen binnen 3 Monaten reguliert werden
- durch Abgabe eines Angebots oder einer begründeten Antwort

Auskunftsstellen:

- erteilen für alle Unfälle Auskunft

Aber: Eingreifen der Entschädigungsstellen bleibt auf Auslandsunfälle beschränkt

Ariane Becker 3. Internationale InterEurope Konferenz, 20.09.2005, Malmaison

DEUTSCHES BÜRO
GRÜNE KARTE e.V.

Thema 1: Anwendung von Vorschriften der 4. KH-Richtlinie auf alle Unfälle

Die für die Regulierung von Auslandsunfällen nach der 4. KH-Richtlinie vorgesehenen klaren Vorschriften zu Regulierungsverfahren und -fristen werden zukünftig für alle Unfälle gelten, also auch für **Inlandsunfälle** und **Grüne Karte Fälle**.

Weiterhin werden die Auskunftsstellen für alle diese Unfälle Auskunft erteilen.

Die Zuständigkeit der Entschädigungsstellen bleibt hingegen auf Auslandsunfälle beschränkt. Das ist auch richtig so.

Für Deutschland bedeutet dies nichts Neues, hier war der deutsche Gesetzgeber bei der Umsetzung der Vorschriften der 4. KH-Richtlinie sehr weitsichtig und hat den europäischen Regelungen der 5. KH-Richtlinie dabei vorgegriffen. Positiv ist aber, dass mit der 5. KH-Richtlinie feststeht, dass auch die anderen Mitgliedstaaten entsprechende Regelungen vorsehen müssen.

Schadenverlaufserklärung



jederzeit auf Antrag des
Versicherungsnehmers

über einen Zeitraum der letzten 5
Jahre

vom Versicherungsunternehmen
binnen 15 Tagen abzugeben

Thema 2: Schadenverlaufserklärung

Schadenverlaufserklärungen sind bei uns gang und gäbe, aber andernorts nicht unbedingt. Hier wird jetzt ein erster Schritt in die richtige Richtung gemacht:

Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass der Versicherungsnehmer von seinem Versicherer jederzeit einen **Nachweis** über den Schadenverlauf während seines Vertrages, zumindest während der fünf letzten Jahre, erhält, und zwar binnen 15 Tagen nach Antragstellung.

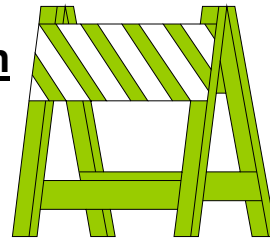
Die von der Kommission vorgeschlagene Beschränkung auf den Zeitraum von 5 Jahren hat auch der Rat befürwortet, das EP konnte sich hier mit einem unbegrenzten Zeitraum nicht durchsetzen. Aber immerhin hat das EP erreicht, dass die Schadenverlaufserklärung während der Laufzeit des Versicherungsvertrages angefordert werden kann und nicht erst nach Beendigung desselben.

Nicht geregelt ist, wie die Versicherer mit der Schadenverlaufsbescheinigung zu verfahren haben, d. h. sie müssen sie nicht für die Einstufung der Risiken oder die Bestimmung des Beitrags berücksichtigen.

Vielmehr kann der Versicherer bei Abschluss eines neuen Vertrages den Versicherungsnehmer unter Berücksichtigung seiner "mitgebrachten" Schadenerfahrung in sein eigenes Schadenfreiheitsrabattsystem einstufen.

Solange es dabei bleibt, haben die Versicherer auch keine Probleme mit der Regelung.

Wegfall der systematischen Grenzkontrollen



„Schengen“

Praktischer Wegfall der Grenzkontrollen von Grünen Karten oder Grenzversicherung

Folge:

Nur noch Stichprobenkontrollen erlaubt, nicht jedoch systematische Kontrollen des KH-Versicherungsschutzes

Thema 3: Wegfall der systematischen Grenzkontrollen

Wie schon bei den selbstfahrenden Arbeitsmaschinen spielt auch bei dieser Regelung der Umstand eine Rolle, dass die EU-Binnengrenzen aufgrund des Schengener Abkommens nicht mehr kontrolliert werden.

Dies führt hier zu der einfachen Klarstellung, dass grundsätzlich Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort im Gebiet der EU beim Grenzübertritt in einen anderen Mitgliedstaat **nicht** auf ihre **KH-Versicherung überprüft** werden dürfen.

Hingegen dürfen Kontrollen doch vorgenommen werden, wenn sie **weder systematisch** sind noch **diskriminierend** sind und nicht ausschließlich der Kontrolle der Haftpflichtversicherung dienen, sondern z. B. im Rahmen **einer allgemeinen Polizeikontrolle** stattfinden.

Gewöhnlicher Standort



Ergänzung der Definition

Vorläufige und endgültige Kennzeichen bestimmen den gewöhnlichen Standort.

Bei falschen / gefälschten Kennzeichen gilt das Unfallland als Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

Thema 4: Gewöhnlicher Standort

Die Definition des gewöhnlichen Standortes wird in zweierlei Hinsicht ergänzt:

- Zum einen um die Klarstellung, dass auch vorläufige Kennzeichen den gewöhnlichen Standort bestimmen, nicht nur endgültige.
- Zum anderen, und das ist der bedeutende Punkt, um die Neuregelung für die Bestimmung des gewöhnlichen Standortes, wenn das Fahrzeug mit falschen Kennzeichen unterwegs ist.

Fahrzeuge mit falschen Kennzeichen, das sind Fahrzeuge ohne amtliches Kennzeichen oder aber mit einem amtlichen Kennzeichen, das dem Fahrzeug nicht oder nicht mehr zugeordnet ist.

Gilt bislang bei Fahrzeugen mit falschen Kennzeichen als gewöhnlicher Standort das Gebiet des Staates, in dem dem Fahrzeug irgendwann einmal ein reguläres Kennzeichen zugeteilt worden war, wird in Zukunft das Gebiet des Staates, in dem sich der Unfall ereignet hat, als gewöhnlicher Standort gelten.

Diese Definition trifft die Wirklichkeit besser und wird daher allgemein begrüßt. Nicht zuletzt kommt der Vorschlag über den Council of Bureaux von den Versicherern selbst.

Thema 5: Risikobeleghenheit von Importfahrzeugen

Um den Import von Fahrzeugen zu erleichtern, enthält der Richtlinienvorschlag folgende Regelung:

Für Fahrzeuge, die im Ausland erworben werden, wird für die Dauer von maximal 30 Tagen nach dem Zeitpunkt der Lieferung, Bereitstellung oder Versendung des Fahrzeugs an den Käufer der Bestimmungsmittgliedstaat als der Mitgliedstaat angesehen, in dem das Risiko belegen ist, und zwar unabhängig von der Zulassung des Fahrzeugs in dem Bestimmungs-

mitgliedstaat. Kurzum: das Importfahrzeug wird so behandelt, also ob es dort schon zugelassen wäre.

Ist dieses Importfahrzeug während dieser 30 Tagefrist in einen Unfall verwickelt und nicht versichert, dann tritt der Garantiefonds des Bestimmungslandes für den Schaden ein.

Auch wenn diese Regelung allgemein befürwortet wird und ohne Diskussionen das Rechtssetzungsverfahren durchlaufen hat, bleibt ein Problem: wie kann sichergestellt werden, dass der ausländische "30-Tage"-Versicherer auch identifiziert werden kann? - Hierfür bietet der Text leider keine Lösung.

Thema 6: Zentralstelle

Letztes Stichwort zur 5. KH-Richtlinie: Zentralstelle.

Dahinter verbirgt sich eine Stelle, die dafür Sorge tragen soll, dass die für eine zügige Schadenregulierung notwendigen Daten wie z. B. polizeiliche Unfallprotokolle, möglichst umgehend den Geschädigten, Versicherern oder jeweiligen gesetzlichen Vertretern bereitgestellt werden.

Auch hier war der deutsche Markt leidenschaftslos: erstens gibt es keine Probleme, und zweitens liegt die Einrichtung dieser Zentralstelle nicht in der Verantwortung der Versicherer.

3. Schlussbemerkung:

So viel zur 5. KH-Richtlinie. Sie liegt jetzt zur Umsetzung auf dem Tisch der Mitgliedstaaten.

Es bleibt zu hoffen, dass die ausgesparten Themen damit nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben sind und nicht nur in einen Bericht der Kommission münden, sondern auch in eine einheitliche Regelung zugunsten eines verbesserten Verkehrsopferschlutzes. Es gibt immer noch dringenden Bedarf für europaweit geltende gerechtere Lösungen.

Dabei will ich es belassen. Nun ist es an Ihnen, noch Fragen zu haben.
Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.