



Rat der
Europäischen Union

023643/EU XXVI. GP
Eingelangt am 30/05/18

Brüssel, den 30. Mai 2018
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0168 (COD)

9365/18
ADD 2

EF 147
ECOFIN 494
CODEC 865
SURE 27

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	25. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2018) 248 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2018) 248 final.

Anl.: SWD(2018) 248 final

Brüssel, den 24.5.2018
SWD(2018) 248 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

**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) 336 final} - {SEC(2018) 248 final} - {SWD(2018) 247 final}

Zusammenfassung
Folgenabschätzung zum Vorschlag der Kommission für eine Änderung der Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie
A. Handlungsbedarf
Warum? Um welche Problematik geht es?
<p>Eine Bewertung der Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie, die im Jahr 1972 angenommen und danach mehrfach geändert wurde, führte zum Schluss, dass die Richtlinie zwar im Allgemeinen gut funktioniere, ihre Wirksamkeit aber unter zwei Aspekten leide:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Unzureichender Schutz der Opfer von Kraftfahrzeugunfällen.</u> Hier spielen zwei Faktoren eine Rolle: <ul style="list-style-type: none"> ○ Wird ein Kfz-Versicherer zahlungsunfähig, ehe die Ansprüche seiner Versicherungsnehmer beglichen sind, gibt es auf EU-Ebene keine Vorschriften, die eine rasche Zahlung an die Opfer gewährleisten, insbesondere wenn der Versicherer im Rahmen des freien Dienstleistungsverkehrs eine grenzüberschreitende Versicherungsleistung erbringt. In jüngsten Fällen solcher Insolvenzen kam es zu erheblichen Verzögerungen bei der Entschädigung der Opfer. ○ Die in der Richtlinie seit dem Jahr 2005 festgelegten Mindestdeckungssummen der Kfz-Versicherung erreichen wegen mittlerweile nicht mehr angemessener unterschiedlicher Bezugszeiträume für verschiedene Mitgliedstaaten nicht überall die gleiche Höhe. 2. <u>Unterschiedliche Behandlung und Fahren ohne Versicherungsschutz mit negativen Folgen für die Versicherungsnehmer.</u> Auch hier spielen zwei Faktoren eine Rolle: <ul style="list-style-type: none"> ○ Verlegt ein Versicherungsnehmer seinen Wohnsitz in einen anderen EU-Mitgliedstaat, wird der Schadenverlauf (mit Bonus für keine Schäden oder einem „Bonus-Malus-System“) von den Kraftfahrzeugversicherern im neuen Wohnsitzmitgliedstaat nicht immer berücksichtigt. ○ Der hohe Anteil des Fahrens ohne Versicherungsschutz führt zu höheren Versicherungsprämien für die Versicherungsnehmer (in solchen Fällen leisten Garantiefonds die Entschädigung der Opfer, werden jedoch durch eine Abgabe auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung finanziert, die sich auf die Versicherungsnehmer auswirkt). <p>Der Europäische Gerichtshof hat in jüngsten Urteilen wichtige Klarstellungen zur Bestätigung des Anwendungsbereichs der Richtlinie vorgenommen (d. h. für welche Fahrzeuge und welche Situationen gilt die obligatorische Kfz-Haftpflichtversicherung). Für dieses Thema wurde eine Kodifizierung der bestehenden Rechtsprechung vorgeschlagen; es ist daher nicht Gegenstand dieser Folgenabschätzung.</p>
Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?
Die Initiative soll ein hohes Schutzniveau für die Opfer von Kraftfahrzeugunfällen und eine faire Behandlung der Versicherungsnehmer gewährleisten, insbesondere solcher, die Grenzen zwischen Mitgliedstaaten überschreiten.
Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene?
Die Richtlinie schützt die Opfer von Verkehrsunfällen in einem anderen Mitgliedstaat als dem ihres Wohnsitzes und die inländischen Opfer eines Unfalls, der von einem Fahrer aus einem anderen Mitgliedstaat verursacht wurde. Die vorgesehenen Maßnahmen können nur auf EU-Ebene erlassen werden, da sie grenzüberschreitend aktive Versicherer, grenzüberschreitend reisende Kfz-Versicherungsnehmer und grenzüberschreitende Versicherungskontrollen von Fahrzeugen betreffen.
B. Lösungen
Welche gesetzgeberischen und sonstigen Maßnahmen wurden erwogen? Wird eine Option bevorzugt? Warum?
<p>Da es bereits eine Richtlinie gibt, wurde die Option einer unveränderten Richtlinie in allen Fällen als Basisszenario zugrunde gelegt. Das Basisszenario wurde in einer Reihe von EuGH-Urteilen zum Anwendungsbereich der Richtlinie weiter präzisiert; diese Präzisierungen werden in der Richtlinie kodifiziert.</p> <p>Für den Fall der Insolvenz von Versicherern, die in der Richtlinie derzeit noch nicht behandelt wird, wurde die Option, die Zuständigkeit für die erste Entschädigung der Opfer, nicht aber die endgültige Zuständigkeit festzulegen, verworfen. Bei der ausgewählten Option wird die Zuständigkeit für die erste Entschädigung dem Mitgliedstaat, in dem das Opfer seinen Wohnsitz hat, zugewiesen, während für die endgültige Entschädigung der Mitgliedstaat der Niederlassung des insolventen Versicherers zuständig ist.</p> <p>Hinsichtlich der Mindestdeckungssummen wurde die Option, höhere Mindestbeträge für größere Fahrzeuge wie Lastkraftwagen und Busse vorzuschreiben, verworfen. Die bevorzugte Option besteht darin, die</p>

Deckungssummen auf dem höchsten in den Mitgliedstaaten derzeit geltenden Mindestniveau anzugleichen. Hinsichtlich der Bescheinigungen des Schadenverlaufs wurde die Option, nur das Muster für die Bescheinigungen ohne jegliche Auflagen für deren Behandlung durch die Versicherer zu harmonisieren, verworfen. Bei der ausgewählten Option werden die Bescheinigungen des Schadenverlaufs harmonisiert und wird unabhängig vom Ursprungsmitgliedstaat des Versicherungsnehmers die gleiche Behandlung verlangt. Hinsichtlich des Fahrens ohne Versicherungsschutz wurde die Option, nicht störende Versicherungskontrollen an der Grenze zwingend vorzuschreiben, verworfen. Gewählt wurde die Option, solche (derzeit verbotenen) Versicherungskontrollen der Mitgliedstaaten auf freiwilliger Basis zu genehmigen.

Wer unterstützt welche Option?

Eine EU-Initiative zur Gewährleistung rascher Entschädigungszahlungen an Opfer von Unfällen bei Insolvenz eines Kfz-Versicherers findet breite Unterstützung bei allen Kategorien von Interessenträgern, insbesondere wenn eine grenzübergreifende Dimension gegeben ist. Die Mehrheit der Interessenträger unterstützt die Option, bei der die finanzielle Verantwortung in solchen Fällen letztlich beim Mitgliedstaat der Niederlassung des betreffenden Kfz-Versicherers liegt.

Die Interessenträger unterstützen die Harmonisierung der Mindestdeckungssummen für die Kfz-Versicherung auf dem höheren Niveau, das in zahlreichen Mitgliedstaaten bereits gilt. Einige Verbraucherorganisationen unterstützen eine höhere Pflichtdeckung für größere Fahrzeuge wie Lastkraftwagen und Reisebusse, was von der Versicherungsbranche sowie Lkw- und Reisebus-Unternehmen jedoch abgelehnt wird, da es keine ausreichenden Nachweise zur Begründung einer solchen Maßnahme gäbe und höhere Versicherungskosten entstünden, die an die Endverbraucher weitergegeben würden.

Mehrere Einzelpersonen berichteten über ihre negativen Erfahrungen mit der grenzüberschreitenden Übertragung von Bescheinigungen des Schadenverlaufs und forderten Maßnahmen, die gewährleisten, dass die Versicherer grenzüberschreitend reisende Bürger bei der Anerkennung ihrer Bescheinigungen des Schadenverlaufs nicht anders behandeln wie die Bewohner des betreffenden Mitgliedstaats. Die Versicherungsbranche sprach sich gegen verbindliche Verpflichtungen der Versicherer aus, da diese unverhältnismäßig seien. Einige Verbraucherverbände befürworteten jedoch eine Harmonisierung der Bescheinigungen des Schadenverlaufs und eine Nichtdiskriminierungsklausel zum Schutz von Bürgern, die ihren Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegen.

Hinsichtlich des Fahrens ohne Versicherungsschutz gab es keine Einwände gegen die Genehmigung nicht störender Versicherungskontrollen.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?

1. Eine rasche und angemessene Entschädigung der Opfer, die auch in Falle der Insolvenz des Kfz-Versicherers erfolgt, ist der größte Vorteil der ausgewählten Optionen.

2. Bessere Behandlung der Versicherungsnehmer in Bezug auf die Bescheinigungen des Schadenverlaufs und möglicherweise niedrigere Prämien infolge der Verringerung des Fahrens ohne Versicherungsschutz.

Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen?

Die Kosten der bevorzugten Optionen tragen die Kfz-Versicherer. Sie müssen Beiträge zu den Stellen leisten, die im Falle der Insolvenz eines Versicherers die Opfer entschädigen. Dies ist für die meisten Versicherer in den meisten Mitgliedstaaten bereits jetzt der Fall, aber nicht immer für Versicherer, die grenzübergreifend Versicherungen anbieten. Sie müssen zudem Verfahren einführen, um sicherzustellen, dass Bescheinigungen des Schadenverlaufs, die in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurden, genauso behandelt werden wie Bescheinigungen aus dem eigenen Mitgliedstaat.

Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen?

Der Vorschlag hat keine spezifischen Auswirkungen auf kleine und mittlere Unternehmen – außer für Unternehmen, die Versicherer oder Versicherungsnehmer einer Kfz-Versicherung sind. Die Kfz-Versicherer, einschließlich KMU-Versicherer, müssen die oben im Kasten angeführten Kosten tragen. KMU und Kleinstunternehmen werden als Betreiber von Fahrzeugen betroffen sein, für die eine Versicherung abgeschlossen werden muss. Wenn sie in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind, in dem die Mindestdeckungssummen leicht nach oben korrigiert werden, sind geringfügige Erhöhungen der Versicherungsprämien möglich (dies würde auch die anderen Versicherungsnehmer in diesen Mitgliedstaaten betreffen).

Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?

Es werden keine Auswirkungen auf die nationalen Haushalte entstehen, es sei denn in Mitgliedstaaten, die der Option folgen, nicht störende Versicherungskontrollen von Fahrzeugen vorzunehmen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, da dies die Nutzung von Techniken der automatischen

Nummernschilderkennung und einen Informationsaustausch mit anderen Mitgliedstaaten über den Versicherungsstatus von Fahrzeugen erfordern würde. Die Mitgliedstaaten müssen eine Stelle benennen, die im Falle der grenzüberschreitenden Insolvenz von Versicherern für die Entschädigung der Opfer zuständig ist, doch wird davon ausgegangen, dass mit dieser zusätzlichen Aufgabe eine bereits bestehende Stelle betraut wird (entweder ein allgemeiner Garantiefonds oder der in der Richtlinie bereits vorgeschriebene Garantiefonds für Unfälle, die durch nicht versicherte oder nicht ermittelbare Fahrzeuge verursacht werden). Die Kosten werden durch Beiträge der Kfz-Versicherungsunternehmen gedeckt.

Gibt es andere nennenswerte Auswirkungen?

Außer dem besseren Schutz der Bürgerinnen und Bürger bei Kraftfahrzeugunfällen werden keine weiteren nennenswerten Auswirkungen erwartet; das Vertrauen in das grenzüberschreitende Angebot von Kfz-Versicherungen im Rahmen des Binnenmarkts wird dadurch gestärkt. Die höhere Akzeptanz und einfachere Authentifizierung von Bescheinigungen des Schadenverlaufs werden den Bürgerinnen und Bürger, die innerhalb der EU umziehen, zugutekommen.

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Maßnahme überprüft?

Die Rechtsvorschriften sehen fünf Jahre nach Anwendung eine Bewertung der neuen Bestimmungen vor.