schem Wege ermöglicht. Voraussetzung dafür wäre eine persönliche nationale Registrierungsnummer und selbstverständlich eine zentralisierte Datenbank;

— die öffentlichen Behörden müßten so schnell wie möglich für Versand und Eingang elektronischer Dokumente gerüstet werden. Der Zugang könnte zunächst einmal durch Terminals erfolgen, die in öffentlichen Einrichtungen installiert werden;

— die Zertifizierungsstellen müssen unbedingt weltweit gegenseitig anerkannt werden;

— die Vertraulichkeit der Kommunikation wird beinahe in allen zivilisierten Ländern verfassungsrechtlich garantiert. Ausnahmefälle sind gesetzlich geregelt. Die elektronische Kommunikation müßte auf dieselbe Weise und nach denselben Kriterien geschützt werden.

Brüssel, den 25. März 1998.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Tom JENKINS

Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 92/49/EWG (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie)“ [1]

(98/C 157/02)

Der Rat beschloß am 4. November 1997, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 a des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am 4. März 1998 an. Berichterstatter war Herr Pelletier.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 353. Plenartagung am 25. und 26. März 1998 (Sitzung vom 25. März) mit 94 Ja-Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

1. Einführung

1.1. Die Verbesserung der Entschädigung für Opfer von Straßenverkehrsunfällen in der Europäischen Union ist seit der Einführung des Binnenmarktes für Versicherungen eines der wichtigsten Anliegen der gemeinschaftlichen Gesetzgebung.

1.2. Dieses Anliegen ist um so berechtigter, als damit die im Vertrag garantierte Freizügigkeit gefördert und der Binnenmarkt konkret verwirklicht wird.

1.3. Die Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie ist im Kontext einer zunehmenden Mobilität der Unionsbürger zu sehen, die sich regelmäßig vorübergehend in anderen Mitgliedstaaten als ihrem Wohnsitzmitgliedstaat aufhalten. Diese häufig mit den Ferienzeiten zusammenhängenden Bevölkerungsströme nehmen ständig zu, wirken sich aber auf die einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich aus. So kann in diesem Zusammenhang recht deutlich zwischen Touristen „exportierenden“ Ländern, Touristen „importierenden“ Ländern und Durchreiseländern unterschieden werden.

1.4. Die an das Europäische Parlament gerichteten Petitionen machen deutlich, daß für natürliche Personen, die durch einen anderen als den eigenen Mitgliedstaat reisen, statistisch gesehen ein Unfallrisiko besteht, auch wenn die Zahl der tatsächlich Betroffenen eine relativ geringe Rolle spielt.

2. Vorgeschichte

2.1. Mit dem Ende der vierziger Jahre auf Initiative der Verkehrskommission der Vereinten Nationen eingeführten System der Grünen Karte werden im Rahmen einer Vereinbarung zwischen den Grüne-Karte-Büros

[1] ABl. C 343 vom 13.11.1997, S. 11.

Schäden reguliert, die in den europäischen Ländern versicherte Kraftfahrzeuge außerhalb ihres Zulassungslandes verursacht haben.

2.2. Die Europäische Kommission will die Entschädigung der Opfer von Verkehrsunfällen in der Europäischen Union weiter verbessern. Mit der Ersten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie im Jahre 1972 (72/166/EWG) wurde in der gesamten damaligen Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft die Haftpflichtversicherung eingeführt. Mit der Zweiten (84/5/EWG) und Dritten (90/232/EWG) Richtlinie zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung wurde der Schutz der Opfer noch verstärkt.

2.3. Die am System der Grünen Karte orientierte Zweite Richtlinie vom 30. Dezember 1983 regelt Straßenverkehrsunfälle, die sich im Wohnsitzland des Opfers ereignen und durch Fahrzeuge verursacht werden, die entweder im Land des Geschädigten oder in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen und versichert sind.

2.4. Die Dritte Richtlinie vom 14. Mai 1990 zur Einführung der Dienstleistungsfreiheit in der Kraftfahrzeugversicherung deckt wiederum Fälle ab, in denen sich der Unfall im Land des Geschädigten ereignet und das Fahrzeug auch dort zugelassen ist, aber im Wege der Dienstleistungsfreiheit von einem Versicherungsunternehmen in einem anderen Mitgliedstaat versichert wurde.

2.4.1. Mit dieser Richtlinie wurde namentlich die Mitgliedschaft aller auf diesem Markt tätigen — niedergelassenen oder nicht niedergelassenen — Versicherungsunternehmen in den nationalen Grüne-Karte-Büros und Garantiefonds vorgeschrieben.

2.5. Die Kraftfahrzeug-Richtlinien ermöglichen also in der Praxis keine zufriedenstellende Deckung des Falls von Personen, die außerhalb ihres Wohnsitzstaates Opfer eines Straßenverkehrsunfalls werden.

2.6. Die Europäische Kommission hat diese Lücke bemerkt und die Frage Anfang der 90er Jahre den zwei Berufsverbänden vorgelegt, die dafür am ehesten eine Antwort liefern können: dem Europäischen Versicherungskomitee und dem „Council of Bureaux".

2.7. Zur Lösung des Problems arbeitete das für die Verwaltung des Systems der Grünen Karte zuständige „Council of Bureaux" eine Vereinbarung über geschädigte ausländische Besucher aus. Es kam allerdings zu keinem Abschluß, weil zum einen nicht alle Büros zustimmten und zum andern für die Ausdehnung des Direktanspruchs — dem entscheidenden Faktor für die Einschaltung eines Beauftragten — keine optimale Rechtssicherheit garantiert werden konnte.

2.8. Nachdem sich herausgestellt hatte, daß für diese heikle Frage keine Lösung gefunden werden konnte, sprach sich das Europäische Versicherungskomitee klar für einen Richtlinienvorschlag aus als einziges Mittel, überall in der Europäischen Union ein einheitliches Schutzniveau zu garantieren und vor allem, um in allen Mitgliedstaaten einen Direktanspruch gegenüber dem Haftpflichtversicherer des Unfallverursachers einzuführen.

2.9. Das Europäische Parlament griff das Thema 1995 auf, da ihm einige Petitionen von Personen vorlagen, die außerhalb ihres Wohnsitzstaates Opfer von Straßenverkehrsunfällen geworden waren und sich über Verzögerungen bei der Entschädigung sowie über die Langsamkeit der Verfahren beschwerten. Der Rechtsausschuß beauftragte mit der Berichterstattung Willy Rothley, der die vom Europäischen Parlament am 26. Oktober 1995 nach Artikel 138 b des EG-Vertrags verabschiedete Entschließung verfaßte.

2.10. Die Kommissionsdienststellen reagierten auf die Forderung des Europäischen Parlaments mit einem Richtlinienvorschlag, der auf den folgenden Grundsätzen beruht:

— Einführung eines Direktanspruchs des Geschädigten beim Haftpflichtversicherer des Unfallverursachers;

— jeder Haftpflichtversicherer bestellt in jedem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union einen Beauftragten zur Regelung von Schadensfällen;

— Einrichtung einer Auskunftsstelle, die einem Geschädigten Name und Anschrift des Versicherers des Schadenverursachers sowie des Beauftragten nennen kann, der in seinem Wohnsitzstaat für die Schadensregulierung zuständig ist;

— Einführung der Verpflichtung zur Angebotsabgabe durch den Versicherer in Verbindung mit Fristen und ggf. Sanktionen;

— in Fällen, in denen es keinen Beauftragten gibt oder der Versicherer innerhalb der Angebotsfrist kein zufriedenstellendes Angebot vorlegt, die Einleitung eines Entschädigungsverfahrens von seiten einer Stelle im Wohnsitzland des Geschädigten, die dann ihren Anspruch wiederum bei der entsprechenden Stelle des Mitgliedstaats geltend macht, in dem sich der Unfall ereignet hat.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß begrüßt den Richtlinienvorschlag als notwendige Etappe bei der Verwirklichung des Binnenmarktes für die Verbraucher, die bei Unfällen im Ausland mit folgenden Schwierigkeiten konfrontiert sein können:

— Sprach- und Kommunikationsprobleme;

— erschwerte Feststellung des Schadenverursachers und seines Versicherers;

— unterschiedliche Voraussetzungen für den Eintritt einer Haftung des Unfallverursachers;

— von Land zu Land unterschiedliche Verfahrens- und Entschädigungsvorschriften.

3.2. Der Ausschuß hofft, daß diese Vorlage so bald wie möglich verabschiedet und von der Europäischen

Kommission sowie in den Mitgliedstaaten von allen an der Förderung eines solchen Instruments interessierten Parteien — Behörden, Versicherungs- und Verbraucherverbände, Akteure des Fremdenverkehrssektors — publik gemacht wird.

3.3. Er stellt allerdings fest, daß einige Passagen klarer formuliert werden könnten und branchenintern bezweifelt wird, daß einigen im Richtlinienvorschlag vorgesehenen Verpflichtungen fristgerecht nachgekommen werden kann. Dabei wird namentlich an die Einführung eines Informationsregisters über die Anmeldung der Fahrzeuge, Name und Anschrift der Haftpflicht-Versicherer sowie den Namen des Beauftragten für die Schadenregulierung gedacht.

3.4. Aus diesem Grund sollte erwogen werden, ob nicht zur Umsetzung dieser Bestimmung der Richtlinie eine längere Frist erforderlich ist, weil es solche Register in dieser Form noch nicht in allen Mitgliedstaaten gibt und zur Beschaffung der technischen und finanziellen Mittel, die für ein reibungsloses Funktionieren erforderlich sind, eine gewisse Zeit benötigt wird.

3.5. Den betroffenen Kreisen wurde Gelegenheit gegeben, die Frage nach den Kosten der Umsetzung dieses Richtlinienvorschlags zu stellen. Für den Ausschuß wäre es von Interesse, ob die Europäische Kommission mittels der üblichen Finanzbögen versucht hat, die wirtschaftlichen Kosten dieser Rechtsetzungsinitiative zu veranschlagen.

3.6. Darüber hinaus sind nach Ansicht des Ausschusses nach der Annahme dieses Richtlinienvorschlags noch weitere Schritte zu tun.

3.6.1. Allgemein gesehen wäre es nützlich, wenn die Kommission Überlegungen zu der Frage einleiten würde, wie der Zugang der Geschädigten zu den Beweisregeln, namentlich bei der Ausstellung und Aushändigung von Protokollen der Polizei oder der Gendarmerie, beschleunigt und vereinfacht werden kann.

3.6.2. Auch wenn die Voraussetzungen für eine echte Konvergenz derzeit nicht erfüllt zu sein scheinen, wäre es wünschenswert, mit der Zeit eine europaweite Annäherung der Rechtsvorschriften für Entschädigung und Wiedergutmachung anzustreben.

3.6.3. Das Europäische Versicherungskomitee hat durch die Ausarbeitung eines in zahlreichen Mitgliedstaaten verwendeten Modells für ein europäisches Unfallversicherungsdokument einen konkreten Beitrag zur Vereinfachung der Schadenregulierung geleistet.

Direktanspruch

3.7. Durch die Aufnahme dieses Rechts in die Rechtsordnungen aller Mitgliedstaaten wird die Situation der Geschädigten, die einen Anspruch geltend machen wollen, erheblich verbessert. Für das Vereinigte Königreich und Irland ist dieses Recht eine Neuheit.

3.8. Der Ausschuß stellt fest, daß dieser Direktanspruch nur für die den Kriterien von Artikel 1 entsprechenden Geschädigten gilt, d.h. für Personen, die in einem anderen Mitgliedstaat als ihrem Wohnsitzland Opfer eines Straßenverkehrsunfalls geworden sind, der von einem Kraftfahrzeug verursacht wurde, das in einem anderen Mitgliedstaat angemeldet und bei einem in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Versicherer versichert ist.

3.9. Er fragt sich, welche Gründe diese Einschränkung haben mag, und vertritt die Auffassung, daß der Richtlinienvorschlag eine gute Gelegenheit geboten hätte, diese Möglichkeit zu einem universellen Recht für alle Opfer des Straßenverkehrs auf dem Hoheitsgebiet der Europäischen Union aufzuwerten.

Benennung eines Beauftragten für die Schadenregulierung

3.10. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die zugelassenen Versicherungsunternehmen, die Zweig Nummer 10 anbieten, in jedem Mitgliedstaat einen Schadenregulierungsbeauftragten benennen. Den Unternehmen wird dadurch eine neue Verpflichtung auferlegt mit dem Ziel, die Schritte der Geschädigten zu vereinfachen. Diese Verpflichtung wird Bestandteil der Zulassungsvoraussetzungen.

3.10.1. Die Benennung eines solchen Beauftragten wird damit zu einer der Voraussetzungen für die Ausstellung des europäischen Versicherungspasses.

3.11. Der Ausschuß begrüßt das gewählte Verfahren, wirft aber die Frage auf, nach welchen Modalitäten es von den Aufsichtsbehörden durchgeführt werden wird. Letztere müssen nämlich Vorkehrungen treffen, um bereits zugelassene Unternehmen aufzufordern, einen Beauftragten zu benennen und auf die Vollständigkeit der Antragsdossiers achten. Die europäischen Versicherungsunternehmen sollten ihren Aufsichtsbehörden die Bedeutung dieser neuen Aufgabe deutlich machen und darauf hinwirken, daß in das im Oktober 1997 geänderte Protokoll über die Zusammenarbeit der Versicherungsaufsichtsbehörden der Länder des Europäischen Wirtschaftsraums eine diesbezügliche Zusatzbestimmung aufgenommen wird.

3.12. Diese neue Formalität dürfte für die Unternehmen keine allzu große Belastung darstellen, weil das Verzeichnis der natürlichen oder juristischen Personen, die diese Funktion ausüben können, nicht restriktiv ist. In der Begründung von Artikel 3 erklärt die Europäische Kommission, sie wolle „den Unternehmen einen sehr großen Spielraum einräumen“. Die Unternehmen können also ohne weiteres vorhandene Strukturen — Zweigniederlassungen, Agenturen, Schadenregulierungsbüros — nutzen oder natürliche Personen einsetzen, die bereits als Anwalt, Beauftragter, Steuervertreter oder auch „Dienstleistungs“-Vertreter im Sinne von Artikel 6 der Richtlinie 90/618/EWG tätig sind.

3.13. Die Benennung eines solchen Beauftragten hindert das Unternehmen natürlich nicht daran, direkten Kontakt zu dem oder den Geschädigten aufzunehmen. Diese Flexibilität, mit der die Einschaltung des für die Schadenregulierung eingesetzten Vertreters eine Möglichkeit unter anderen wird, ist insofern wichtig, als sie der Verschiedenartigkeit der Situationen Rechnung trägt und namentlich dem Fall, daß der Geschädigte eine Rechtsschutzversicherung hat.

3.14. Von derselben Flexibilität muß die Definition des Mandats gekennzeichnet sein, das den Beauftragten an das Versicherungsunternehmen bindet, welches ihn benannt hat (siehe Artikel 3 Absatz 5), damit die Akteure nicht gezwungen sind, ihre vertraglichen Beziehungen zu Dritten oder ihre Organisation auf ausländischen Märkten zu ändern.

3.15. In bezug auf die Qualifikationen des Schadenregulierungsbeauftragten sollte ausdrücklich festgehalten werden, daß er mit dem Geschädigten in der oder den Amtssprachen des Mitgliedstaates, in dem letzterer seinen Wohnsitz hat, verhandelt. Sprachliche Schwierigkeiten sind nämlich ein Haupthindernis für die reibungslose Abwicklung von Entschädigungsverfahren.

Einführung einer Verpflichtung zur Abgabe eines Schadenersatzangebots

3.16. Artikel 3 Absatz 6 sieht vor, daß innerhalb von drei Monaten ein Schadenersatzangebot abzugeben ist, „sofern die Eintrittspflicht unstreitig ist und der Schaden beziffert wurde". Dabei handelt es sich um eine entscheidende Bestimmung der Richtlinie, von der ein großer Teil ihrer Wirksamkeit abhängt und die das Eingreifen der in Artikel 5 beschriebenen Entschädigungsstelle nur in Ausnahmefällen erforderlich machen dürfte.

3.17. Auf dem französischen Markt existiert diese Verpflichtung zur Abgabe eines Angebots bereits seit Inkrafttreten des Gesetzes vom 5. Juli 1985. Das System sieht Geldstrafen vor, wenn kein oder nur ein unzureichendes Angebot abgegeben wird, und funktioniert seit über zehn Jahren zur Zufriedenheit der Versicherungsunternehmen und Versicherten.

3.18. Im Lichte der in Frankreich gewonnenen Erfahrungen ist auch festzustellen, daß das gute Funktionieren der Verpflichtung zur Abgabe eines Angebots durch die Haftpflichtversicherung des Schadenverursachers auf einer realistischen Einschätzung der Verfahren zur Beurteilung des Sach- oder Personenschadens beruht, weshalb im französischen Versicherungskodex auf den Begriff der Konsolidierung des Zustands des Geschädigten Bezug genommen wird.

3.19. Dieser Bezugspunkt entspricht einem auf anderen Märkten der Europäischen Union (Belgien, Spanien, Portugal, Italien ...) verwendeten Kriterium und sollte insofern aufmerksam geprüft werden, als dadurch das Instrumentarium sowohl aus der Sicht der Versicherungsunternehmen als auch aus der Sicht der Geschädigten effizienter werden könnte.

3.20. Der Ausschuß wirft die Frage auf, ob über die Einführung eines solchen Bezugspunktes Einvernehmen erzielt werden kann. So könnten im ersten Spiegelstrich von Artikel 3 Absatz 6 die Worte „sowie namentlich der Konsolidierungsgrad des Geschädigten" eingefügt werden. Eine solche Änderung ist aber nur dann sinnvoll, wenn das Kriterium in allen Mitgliedstaaten gilt.

3.21. Realistischerweise sollte auch festgehalten werden, daß der vom Geschädigten selbst oder einem seiner Vertreter eingereichte Entschädigungsantrag mit einer Begründung versehen sein und alle Elemente enthalten muß, die zur Beurteilung des Sach- oder Personenschadens erforderlich sind.

Die Einführung eines Registers

3.22. Die Aufgabe der in Artikel 4 Absatz 1 beschriebenen Auskunftsstelle besteht in erster Linie im „Führen von Registern der in dem Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeuge, der die genannten Fahrzeuge versichernden Haftpflicht-Versicherungsunternehmen und der ... Schadenregulierungsbeauftragten ...", um die Ermittlung des versichernden Kraftfahrzeug-Versicherungsunternehmens zu vereinfachen, die für die Einleitung des Verfahrens zur Schadenregulierung erforderlich ist.

3.23. Der Ausschuß begrüßt die Schaffung einer solchen Stelle zur Unterstützung der Opfer von Straßenverkehrsunfällen, die auch eine zusätzliche Handhabe gegen das Nichtversichern von Fahrzeugen liefern dürfte, wirft aber die Frage auf, ob dafür nicht der im Richtlinienvorschlag vorgesehene Zeitraum zu kurz bemessen ist.

3.24. Dabei wäre auf die folgenden Schwierigkeiten hinzuweisen:

— In mehreren Mitgliedstaaten verfügen die Versicherungsunternehmen bei haftpflichtversicherten Fahrzeugflotten nicht systematisch über Informationen betreffend die amtlichen Kennzeichen der einzelnen Kraftfahrzeuge.

— Derzeit ist es nicht in allen Mitgliedstaaten möglich, anhand der Zulassungsnummer den Versicherer herauszufinden. Ein solches System gibt es in Deutschland bzw. in Österreich, wogegen in Frankreich oder Italien die Verbindung zwischen dem Nummernschild und dem Versicherungsnehmer hergestellt wird.

— Die Artikel 4 mehr oder weniger entsprechenden Karteien werden von einer oder mehreren Stellen verwaltet (Behörden, Berufsverbände, unabhängige Einrichtungen ...), denen die Zeit gegeben werden muß, ihren Beitrag zur Schaffung einer einzigen Anlaufstelle zu bestimmen.

3.25. Der Ausschuß tritt dafür ein, in jedem Fall eine längere Frist, beispielsweise 30 anstelle von 24 Monaten, zu gewähren. Eine solche Frist dürfte allen Mitgliedstaa-

ten ermöglichen, im Einklang mit den einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Vorschriften über den Schutz persönlicher Daten eine einzige Zugangsstelle einzurichten, die zuverlässig und wenn möglich anhand gemeinsamer Normen alle diese Informationen sammelt, wobei diese „Adresse" je nach Fall völlig neu aufgebaut oder aus vorhandenen, aber fragmentarischen Registern zusammengesetzt wird.

3.26. Eine solche Frist ermöglicht es außerdem, die interessantesten Erfahrungen der Mitgliedstaaten in bezug auf die Registrierung zu nutzen. So wurden auf dem spanischen Markt seit 1996 gute Erfahrungen mit einem solchen Register gemacht. Seitdem teilen die Versicherungsunternehmen, ohne offensichtlich auf größere Schwierigkeiten gestoßen zu sein, ihren Garantiefonds die Zulassungsnummer der von ihnen versicherten Kraftfahrzeuge, Namen und Adresse, die Art des Vertrags (jährlich, befristet ...) und seine Gültigkeitsdauer sowie Angaben über die Fahrzeugmarke und die Registrierungsnummer der Gesellschaft bei der Aufsichtsbehörde mit.

Voraussetzung für das Eingreifen der Entschädigungsstelle

3.27. Im Richtlinienvorschlag wird ausführlich auf die Voraussetzungen eingegangen, unter denen Entschädigungsstellen den Geschädigten Ersatz leisten können, wenn die Versicherer ihren Verpflichtungen aus Artikel 3 nicht nachkommen.

3.27.1. Durch diesen Artikel 5 wird ein Netz von Stellen gebildet, das aber, wie die Kommission in ihrer Begründung selbst einräumt, „nur in sehr seltenen Fällen" in Anspruch genommen werden muß.

3.28. Bei diesen Entschädigungsstellen dürfte es sich je nach Mitgliedstaat wahrscheinlich um die Kraftfahrzeug-Garantiefonds oder die Grüne-Karte-Büros handeln. Bei der Umsetzung dieser Bestimmung in die Praxis muß darauf geachtet werden, daß die Mitgliedstaaten die zur Verwirklichung der in Artikel 5 genannten Ziele erforderlichen Maßnahmen ergreifen:

— Die vorhandenen Stellen müssen materielle und finanzielle Mittel erhalten, um die manchmal recht hohen Entschädigungen an die Unfallopfer zahlen zu können.

— Der Ausgleich zwischen diesen Entschädigungsstellen muß gut funktionieren, weil diese Stellen zwar laut der Begründung des Kommissionsvorschlags einander entsprechen müssen, es sich dabei aber nicht um analoge Strukturen handeln muß. So ist beispielsweise der Fall denkbar, daß sich ein staatlicher Garantiefonds des Wohnsitzstaates seine Kosten durch das Grüne-Karte-Büro desjenigen Staates erstatten lassen muß, in dem sich der Unfall zugetragen hat.

3.29. Für den Fall, daß diese Rolle von zwei vorhandenen Einrichtungen übernommen werden könnte, wäre es möglicherweise nützlich, im Anhang zur Richtlinie ein Verzeichnis vorzusehen, in dem für die einzelnen Mitgliedstaaten die Entschädigungsstellen im Sinne von Artikel 5 aufgelistet sind. Diese Liste sollte regelmäßig aktualisiert werden und könnte ein Faktor der Rechtssicherheit sein.

3.30. Um sicherzustellen, daß die Zweimonatsfrist für ein Eingreifen eingehalten wird, sollte die Zweckmäßigkeit eines Zusatzabkommens zu den vorhandenen Abkommen zwischen Büros und Garantiefonds geprüft werden.

3.30.1. Diese Lösung würde auch einen gegenseitigen Informationsaustausch über den veranschlagten Schadensbetrag ermöglichen, um ungefähre Schätzungen zu vermeiden.

3.31. Artikel 6 deckt den Fall ab, in dem es nicht möglich war, das Versicherungsunternehmen zu ermitteln, und sieht eine Entschädigung des Unfallopfers durch den Garantiefonds seines Wohnsitzstaates vor. Die Kommission sollte hierzu nähere Angaben machen, damit Sicherheit darüber besteht, welche Situationen hier erfaßt werden sollen.

3.31.1. So sind zwei Möglichkeiten denkbar:

— entweder hat die Informationsstelle nach Artikel 4 nicht gut funktioniert und war aus verschiedenen Gründen nicht in der Lage, den Haftpflicht-Versicherer und seinen Beauftragten zu nennen;

— oder aber der Versicherer kann aus objektiven Gründen nicht ermittelt werden: beispielsweise bei Fahrerflucht, ohne daß die Zulassungsnummer des Fahrzeugs festgestellt werden konnte, bei Ungültigkeit des Vertrags usw.

4. Besondere Bemerkungen

Artikel 1

4.1. Nach diesem Artikel erstreckt sich der Anwendungsbereich der Richtlinie ausschließlich auf die Europäische Union. Der Ausschuß fragt sich, ob es möglich und zweckmäßig ist, diesen Anwendungsbereich auf andere Länder auszudehnen.

4.2. Es gibt mehrere Szenarien:

— Nach Annahme der Richtlinie im Rahmen der Übereinkommen zwischen der Europäischen Union und dem Europäischen Wirtschaftsraum sollten auch die Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums (Island, Norwegen, Liechtenstein) von der Gemeinschaftsrichtlinie erfaßt werden.

— Die Schweiz grenzt an mehrere Mitgliedstaaten an und wirft aufgrund der Tatsache, daß das Land nicht dem Europäischen Wirtschaftsraum angehört, ein besonderes Problem auf. Die Europäische Union führt gegenwärtig mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft bilaterale Verhandlungen, die kürzlich bei den Modalitäten für den Straßentransit ins Stocken

geraten sind. Der Ausschuß fragt sich, ob es im Interesse des Schutzes von Unfallopfern rechtlich möglich ist, die in der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen auf Staatsangehörige der Gemeinschaftsländer auszudehnen, die auf schweizerischem Hoheitsgebiet Opfer eines Straßenverkehrsunfalls geworden sind. Kurzfristig wäre eine vertragliche Lösung analog zum multilateralen Garantieübereinkommen denkbar.

— Auch die mittel- und osteuropäischen Länder grenzen an mehrere Mitgliedstaaten an und verzeichnen einen zunehmenden Strom von Kraftfahrzeugen. Diese Länder wollen der Europäischen Union beitreten, und für einige unter ihnen werden die Beitrittsverhandlungen am 31. März 1998 beginnen. Die betreffenden Länder haben sich dem Grüne-Karte-System angeschlossen und sind dem multilateralen Garantieübereinkommen beigetreten. In Erwartung ihres Beitritts sollte deshalb die Möglichkeit einer vertraglichen Lösung geprüft werden.

— Die Situation der anderen Drittländer ist aus rechtlicher Sicht schwieriger. Ein von Artikel 1 nicht erfaßter Fall wäre beispielsweise, wenn ein von einem amerikanischen Fahrer gelenktes, nicht in der EU zugelassenes, von einem in der EU ansässigen Versicherungsunternehmen durch eine Grenzversicherung gedecktes Fahrzeug einen Unfall verursacht.

4.2.1. Durch Artikel 1 werden nämlich Zulassung und Versicherung untrennbar miteinander verknüpft. Nun scheint es aber Situationen zu geben, in denen diese beiden kumulativen Bedingungen nicht erfüllt sind.

4.3. Davon abgesehen gibt es bei den in der Europäischen Union geltenden Zulassungssystemen große Unterschiede — für die Ausstellung der Nummernschilder zuständige Behörden, Voraussetzungen, Fristen für den Wechsel von Nummernschildern — alles Fragen, die in den Kraftfahrzeugrichtlinien nicht behandelt werden.

4.3.1. Diese Angelegenheit sollte auf die Tagesordnung gesetzt werden, da im Kraftfahrzeugsektor einige Fälle von ungeordneter Dienstleistungsfreiheit festzustellen sind.

Artikel 2

4.4. Der Ausschuß befürwortet die Ausdehnung des Direktanspruchs auf alle Geschädigten im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 72/166/EWG und schlägt deshalb vor, den derzeitigen Wortlaut wie folgt zu ändern:

„Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß die Geschädigten im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 72/166/EWG einen Direktanspruch gegen den Versicherer der haftpflichtigen Partei haben.“

Artikel 3

4.5. Es dürfte sachdienlich sein, darauf hinzuweisen, daß der Schadenregulierungsbeauftragte mit dem Geschädigten in dessen Sprache zu verhandeln hat. Diese Präzisierung könnte am Ende von Absatz 4 in folgender Form angefügt werden:

„Er muß mit dem Geschädigten in der (den) Sprachen des Landes, in dem letzterer seinen Wohnsitz hat, verhandeln.“

4.6. Absatz 6, dessen Formulierung von entscheidender Bedeutung dafür ist, daß die Verpflichtung zur Angebotsabgabe zugunsten der Unfallopfer gut funktioniert, sollte in drei Punkten ergänzt werden.

4.7. Zunächst einmal wäre eine Vorkehrung für den Fall zu treffen, daß die Entschädigungsforderung des Unfallopfers vom Versicherer abgelehnt wird mit der Begründung, daß sie überzogen sei, wobei der Versicherer diese Ablehnung innerhalb von drei Monaten begründen muß.

4.7.1. Der Begriff „Schadenersatzangebot“ deckt zweifelsohne auch den Fall eines Nullangebots ab, der Ausschuß tritt aber vorsichtshalber für eine eindeutige Formulierung nach dem Vorbild von Artikel 5 Absatz 1 zweiter Spiegelstrich ein, wo von einer „begründeten Äußerung“ die Rede ist.

4.7.2. So könnte nach den Worten „... ein Schadenersatzangebot vorlegt“ folgender Satzteil eingefügt werden: „oder die Gründe für die Ablehnung seiner Ansprüche auf Ersatz des Schadens genau darlegt“.

4.8. Auch die Form des Antrags auf Schadenersatz sollte präzisiert werden. In Anbetracht der Sanktionen beim Fehlen einer Antwort oder bei einer unzureichenden Antwort sollte der Antrag möglichst vollständig und gut begründet sein.

4.8.1. Es wäre deshalb angebracht, vor den Worten „Ansprüche auf Ersatz des Schadens“ im ersten Unterabsatz das Wort „begründeten“ einzufügen.

4.9. Die Formulierung des zweiten Spiegelstriches, wonach der Versicherer angemessen auf den Antrag eingehen kann, anstatt ein Schadenersatzangebot vorzulegen, sollte klarer gefaßt werden. Die für dieses Vorgehen erforderlichen Voraussetzungen können nämlich kumulativ sein oder aber Alternativen darstellen, weshalb das Wort „und“ in der vorletzten Zeile des Spiegelstrichs durch „und/oder“ ersetzt werden sollte.

Artikel 4

4.10. Es könnte sachdienlich sein, bereits in Artikel 4 auf den Garantiefonds hinzuweisen. So könnte am Ende von Absatz 3 folgender Text angefügt werden: „sowie

den Namen und die Anschrift der Einrichtung nach Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG".

4.11. Dieser Artikel, der über die zur Vereinfachung der Schadenregulierung zweckdienlichen Angaben Aufschluß gibt, regelt die Verpflichtung zum Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten und den Versicherungsunternehmen. Bedauerlicherweise ist aber kein Hinweis darauf zu finden, daß die Entschädigungsstellen der einzelnen Mitgliedstaaten verpflichtet werden, diese Informationen untereinander auszutauschen. Die Europäische Kommission stellt in der Begründung folgendes fest: „In jedem Fall ist die Zusammenarbeit zwischen den Auskunftsstellen unerläßlich, um die Nummer der Zulassung des Fahrzeugs und den Namen des Versicherers im Wohnsitzland des Geschädigten zu erhalten, da die genannten Angaben nur im Land der Zulassung des Fahrzeugs registriert werden."

4.11.1. Der Ausschuß hält es für nützlich, in Artikel 4 ausdrücklich auf diese Zusammenarbeit Bezug zu nehmen, weshalb er vorschlägt, den folgenden Text in der Form eines neuen Absatz 4 einzufügen:

„4. Die Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen, um den Informationsaustausch zwischen den nach Absatz 1 dieses Artikels eingerichteten Auskunftsstellen zu erleichtern."

Artikel 6

4.12. Um jedes Mißverständnis über die von diesem Artikel abgedeckten Fälle auszuräumen, könnte es nützlich sein, den Anfang des ersten Satzes:

„Kann das Versicherungsunternehmen nicht ermittelt werden" durch die folgende, genauere Formulierung zu ersetzen: „Wenn es einer Auskunftsstelle nicht gelungen ist, den Versicherer eines auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugs zu ermitteln ...".

Artikel 7

4.13. Da die Einrichtung des in Artikel 4 genannten Registers mit praktischen Schwierigkeiten verbunden ist, empfiehlt der Ausschuß, die in Absatz 1 genannte Frist von 24 Monaten auf 30 Monate zu verlängern.

Brüssel, den 25. März 1998.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Tom JENKINS