

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B**        **RICHTLINIE 2005/14/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

vom 11. Mai 2005

**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**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 14)

Berichtigt durch:

► **C1** Berichtigung, ABl. L 168 vom 30.6.2005, S. 50 (2005/14/EG)



**RICHTLINIE 2005/14/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS  
UND DES RATES**

**vom 11. Mai 2005**

**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**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN  
UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,  
insbesondere auf Artikel 47 Absatz 2 Sätze 1 und 3, Artikel 55 und  
Artikel 95 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialaus-  
schusses <sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kfz-Haftpflichtversi-  
cherung) ist für die europäischen Bürger — sowohl für die Versi-  
cherungsnehmer als auch für die Opfer von Verkehrsunfällen —  
von besonderer Bedeutung. Sie ist auch für die Versicherungsun-  
ternehmen von erheblichem Interesse, weil ein wesentlicher Teil  
des Schadenversicherungsgeschäfts in der Gemeinschaft auf die  
Kfz-Versicherung entfällt. Die Kfz-Versicherung wirkt sich auch  
auf den freien Personen- und Kraftfahrzeugverkehr aus. Die  
Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-  
Versicherungen sollte daher ein Hauptziel der gemeinschaftlichen  
Maßnahmen im Finanzdienstleistungsbereich sein.
- (2) Mit der Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972  
betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitglied-  
staaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und  
der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht <sup>(4)</sup>, der  
Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember  
1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der  
Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversi-  
cherung <sup>(5)</sup>, der Dritten Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14.  
Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitglied-  
staaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung <sup>(6)</sup> und  
der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des  
Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften  
der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversi-  
cherung (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie) <sup>(7)</sup> wurden in  
dieser Richtung bereits erhebliche Fortschritte erzielt.

<sup>(1)</sup> ABl. C 227 E vom 24.9.2002, S. 387.

<sup>(2)</sup> ABl. C 95 vom 23.4.2003, S. 45.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 22. Oktober 2003 (ABl. C  
82 E vom 1.4.2004, S. 297), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26.  
April 2004 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des  
Europäischen Parlaments vom 12. Januar 2005 (noch nicht im Amtsblatt  
veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 18. April 2005.

<sup>(4)</sup> ABl. L 103 vom 2.5.1972, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die  
Richtlinie 84/5/EWG (ABl. L 8 vom 11.1.1984, S. 17).

<sup>(5)</sup> ABl. L 8 vom 11.1.1984, S. 17. Richtlinie zuletzt geändert durch die  
Richtlinie 90/232/EWG (ABl. L 129 vom 19.5.1990, S. 33).

<sup>(6)</sup> ABl. L 129 vom 19.5.1990, S. 33.

<sup>(7)</sup> ABl. L 181 vom 20.7.2000, S. 65.

**▼B**

- (3) Das Kfz-Haftpflichtversicherungssystem der Gemeinschaft muss aktualisiert und verbessert werden. Diese Notwendigkeit wurde im Rahmen der Anhörung der Versicherungswirtschaft, der Verbraucher und der Unfallopferorganisationen bestätigt.
- (4) Um mögliche Fehlinterpretationen der Bestimmungen der Richtlinie 72/166/EWG auszuschließen und den Abschluss einer Versicherung für Fahrzeuge mit vorläufigen amtlichen Kennzeichen zu erleichtern, sollte sich die Definition des Gebiets, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, auf das Gebiet des Staates beziehen, dessen amtliches Kennzeichen das Fahrzeug trägt, und zwar unabhängig davon, ob es sich um ein endgültiges oder vorläufiges Kennzeichen handelt.
- (5) Nach der Richtlinie 72/166/EWG gilt bei Fahrzeugen mit falschen oder rechtswidrigen Kennzeichen als Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, der Mitgliedstaat, der die ursprünglichen Kennzeichen zugeteilt hatte. Diese Regel führt oft dazu, dass die nationalen Versicherungsbüros verpflichtet sind, sich mit den wirtschaftlichen Folgen von Unfällen auseinander zu setzen, die in keinem Zusammenhang mit dem Mitgliedstaat stehen, in dem sie niedergelassen sind. Ohne das allgemeine Kriterium zu ändern, wonach das amtliche Kennzeichen das Gebiet bestimmt, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, sollte für den Fall, dass ein Fahrzeug ohne amtliches Kennzeichen oder mit einem amtlichen Kennzeichen, das dem Fahrzeug nicht oder nicht mehr zugeordnet ist, einen Unfall verursacht, eine besondere Regelung vorgesehen werden. In diesem Fall und ausschließlich für die Zwecke der Schadenregulierung sollte als Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, das Gebiet gelten, in dem sich der Unfall ereignet hat.
- (6) Um die Auslegung und Anwendung des in der Richtlinie 72/166/EWG verwendeten Begriffs „Stichprobenkontrolle“ zu erleichtern, sollte die einschlägige Bestimmung präzisiert werden. Das Verbot der systematischen Kontrolle der Kfz-Haftpflichtversicherung sollte für Fahrzeuge gelten, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaates haben, sowie für Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben, jedoch aus dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaates in ihr Gebiet einreisen. Nur nichtsystematische Kontrollen, die nicht diskriminierend sind, und im Rahmen einer nicht ausschließlich der Überprüfung des Versicherungsschutzes dienenden Kontrolle stattfinden, sollten zulässig sein.
- (7) Nach Artikel 4 Buchstabe a der Richtlinie 72/166/EWG kann ein Mitgliedstaat bei Fahrzeugen, die bestimmten natürlichen oder juristischen Personen des öffentlichen oder des privaten Rechts gehören, von der allgemeinen Versicherungspflicht abweichen. Bei Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht werden, muss der die Ausnahmeregelung anwendende Mitgliedstaat eine Stelle oder Einrichtung für die Entschädigung der Opfer von Unfällen, die in einem anderen Mitgliedstaat verursacht werden, bestimmen. Damit nicht nur Opfer von Unfällen, die durch diese Fahrzeuge im Ausland verursacht werden, sondern auch Opfer von Unfällen, die sich in dem Mitgliedstaat ereignen, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, angemessenen Schadenersatz erhalten, unabhängig davon, ob sie ihren Wohnsitz in seinem Hoheitsgebiet haben oder nicht, sollte der genannte Artikel geändert werden. Zudem sollten die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass die Liste der von der Versicherungspflicht befreiten Personen und der Stellen oder Einrichtungen, die den Opfern von durch solche Fahrzeuge verursachten Unfällen den Schaden zu ersetzen haben, der Kommission zur Veröffentlichung übermittelt wird.
- (8) Nach Artikel 4 Buchstabe b der Richtlinie 72/166/EWG kann ein Mitgliedstaat bei gewissen Arten von Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit besonderem Kennzeichen von der allgemeinen

▼B

Versicherungspflicht abweichen. In diesem Fall können die anderen Mitgliedstaaten bei der Einreise in ihr Gebiet die Vorlage einer gültigen grünen Karte oder einer Grenzversicherung verlangen, um sicherzustellen, dass die Opfer von Unfällen, die möglicherweise durch diese Fahrzeuge in ihrem Gebiet verursacht werden, Schadenersatz erhalten. Da aufgrund der Abschaffung der Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft nicht mehr gewährleistet werden kann, dass die die Grenze überschreitenden Fahrzeuge versichert sind, ist die Entschädigung der Opfer von Unfällen, die im Ausland verursacht werden, nicht mehr sichergestellt. Ferner sollte dafür gesorgt werden, dass nicht nur Opfer von Unfällen, die durch diese Fahrzeuge im Ausland verursacht werden, sondern auch Opfer von Unfällen, die in dem Mitgliedstaat verursacht werden, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, angemessenen Schadenersatz erhalten. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten die Opfer von durch diese Fahrzeuge verursachten Unfällen ebenso behandeln wie Opfer von durch nicht versicherte Fahrzeuge verursachten Unfällen. Gemäß der Richtlinie 84/5/EWG sollte nämlich den Opfern von Unfällen, die durch nicht versicherte Fahrzeuge verursacht wurden, Schadenersatz durch die Entschädigungsstelle des Mitgliedstaates geleistet werden, in dem sich der Unfall ereignet hat. Im Fall von Zahlungen an Opfer von Unfällen, die durch Fahrzeuge verursacht wurden, für welche die Befreiung gilt, sollte die Entschädigungsstelle einen Erstattungsanspruch gegen die Stelle des Mitgliedstaates haben, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat. Nach Ablauf eines Zeitraums von fünf Jahren ab dem Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie sollte die Kommission anhand der Erfahrungen bei der Umsetzung und Anwendung dieser Ausnahmeregelung gegebenenfalls Vorschläge zu deren Ersetzung oder Aufhebung unterbreiten. Ferner sollte die entsprechende Bestimmung der Richtlinie 2000/26/EG gestrichen werden.

- (9) Zur Präzisierung des Geltungsbereichs der Richtlinien über die Kfz-Haftpflichtversicherung gemäß Artikel 299 des Vertrags sollte die Bezugnahme auf die außereuropäischen Gebiete der Mitgliedstaaten in Artikel 6 und in Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG gestrichen werden.
- (10) Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, den Versicherungsschutz zumindest für bestimmte Mindestdeckungssummen zu gewährleisten, ist ein wichtiger Aspekt für den Schutz der Unfallopfer. Die Mindestdeckungssummen gemäß der Richtlinie 84/5/EWG sollten nicht nur zur Berücksichtigung der Inflation aktualisiert, sondern zur Verbesserung des Versicherungsschutzes der Unfallopfer auch real erhöht werden. Die Höhe der Mindestdeckungssumme bei Personenschäden sollte so bemessen sein, dass alle Unfallopfer mit schwersten Verletzungen voll und angemessen entschädigt werden, wobei die geringe Häufigkeit von Unfällen mit mehreren Geschädigten und die geringe Zahl von Unfällen, bei denen mehrere Opfer bei demselben Unfallereignis schwerste Verletzungen erleiden, zu berücksichtigen sind. ►C1 Eine Mindestdeckungssumme von 1 000 000 EUR je Unfallopfer oder 5 000 000 EUR je Schadensfall ungeachtet der Anzahl der Geschädigten erscheint angemessen und ausreichend. ◀ Um die Einführung dieser Mindestdeckungssummen zu erleichtern, sollte eine Übergangszeit von fünf Jahren nach Ablauf der Frist für die Umsetzung der vorliegenden Richtlinie vorgesehen werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Deckungssummen binnen dreißig Monaten nach Ablauf der Frist für die Umsetzung auf mindestens die Hälfte der Beträge anheben.
- (11) Um sicherzustellen, dass die Mindestdeckungssummen nicht mit der Zeit an Wert verlieren, sollte eine Bestimmung zur regelmäßigen Überprüfung eingeführt werden, für die der von Eurostat veröffentlichte Europäische Verbraucherpreisindex (EVPI) nach der Verordnung (EG) Nr. 2494/95 des Rates vom

▼B

23. Oktober 1995 über harmonisierte Verbraucherpreisindizes <sup>(1)</sup> als Richtwert gilt. Für diese Überprüfung sind Verfahrensregeln festzulegen.

- (12) Die Richtlinie 84/5/EWG, nach der die Mitgliedstaaten zur Betrugsverhinderung die Zahlung von Schadenersatz durch die Entschädigungsstelle im Fall von durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug verursachten Sachschäden beschränken oder ausschließen können, kann die legitime Entschädigung der Unfallopfer in einigen Fällen behindern. Die Möglichkeit, die Entschädigung aufgrund der Tatsache, dass ein Fahrzeug nicht ermittelt wurde, zu beschränken oder auszuschließen, sollte keine Anwendung finden, wenn die Stelle einem Opfer eines Unfalls, bei dem auch Sachschäden verursacht wurden, für beträchtliche Personenschäden Schadenersatz geleistet hat. Die Mitgliedstaaten können bei Sachschäden eine gegenüber dem Geschädigten wirksame Selbstbeteiligung bis zu der in der genannten Richtlinie festgelegten Höhe einführen. Die Bedingungen, unter denen Personenschäden als beträchtlich gelten, sollten in den nationalen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften des Mitgliedstaates, in dem sich der Unfall ereignet, festgelegt werden. Bei der Festlegung dieser Bedingungen kann der Mitgliedstaat unter anderem berücksichtigen, ob die Verletzungen eine Krankenhausbehandlung notwendig gemacht haben.
- (13) Die Richtlinie 84/5/EWG räumt gegenwärtig den Mitgliedstaaten die Möglichkeit ein, bei Sachschäden, die durch nicht versicherte Fahrzeuge verursacht wurden, bis zu einem bestimmten Betrag eine gegenüber dem Geschädigten wirksame Selbstbeteiligung zuzulassen. Diese Möglichkeit verringert ungerechtfertigterweise den Versicherungsschutz der Unfallopfer und wirkt diskriminierend gegenüber den Opfern anderer Unfälle. Sie sollte deshalb nicht beibehalten werden.
- (14) Die Zweite Richtlinie 88/357/EWG des Rates vom 22. Juni 1988 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) und zur Erleichterung der tatsächlichen Ausübung des freien Dienstleistungsverkehrs <sup>(2)</sup> sollte geändert werden, damit Zweigniederlassungen von Versicherungsunternehmen Beauftragte für das Kraftfahrzeug-Haftpflichtgeschäft werden können, wie es bereits bei anderen Versicherungsdienstleistungen als der Kfz-Haftpflichtversicherung der Fall ist.
- (15) Die Einbeziehung aller Fahrzeuginsassen in den Versicherungsschutz ist ein wesentlicher Fortschritt des geltenden Rechts. Dieses Ziel würde in Frage gestellt, wenn nationale Rechtsvorschriften oder Vertragsklauseln in Versicherungspolice die Fahrzeuginsassen vom Versicherungsschutz ausschließen, weil sie wussten oder hätten wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder einem anderen Rauschmittel stand. Die Fahrzeuginsassen sind gewöhnlich nicht in der Lage, den Grad der Intoxikation des Fahrers einwandfrei zu beurteilen. Das Ziel, Kraftfahrer vom Fahren unter Einfluss von Rauschmitteln abzuhalten, wird nicht dadurch erreicht, dass der Versicherungsschutz für Fahrzeuginsassen, die Opfer von Kraftfahrzeugunfällen werden, verringert wird. Der Schutz dieser Fahrzeuginsassen durch die Haftpflichtversicherung des Fahrzeugs lässt ihre etwaige Haftung nach den anwendbaren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften sowie die Höhe eines etwaigen Schadenersatzes bei einem bestimmten Unfall unberührt.

<sup>(1)</sup> ABl. L 257 vom 27.10.1995, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

<sup>(2)</sup> ABl. L 172 vom 4.7.1988, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/26/EG.

**▼B**

- (16) Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, die gewöhnlich die schwächsten Unfallbeteiligten sind, sollten durch die Haftpflichtversicherung des an dem Unfall beteiligten Fahrzeugs gedeckt werden, sofern diese Personen nach einzelstaatlichem Zivilrecht Anspruch auf Schadenersatz haben. Diese Bestimmung lässt die zivilrechtliche Haftung und die Höhe des Schadenersatzes bei einem bestimmten Unfall nach einzelstaatlichem Recht unberührt.
- (17) Einige Versicherungsunternehmen nehmen in ihre Versicherungspolicen Klauseln auf, wonach der Vertrag gekündigt wird, wenn sich das Fahrzeug länger als eine bestimmte Zeit außerhalb des Zulassungsmitgliedstaates befindet. Dieses Vorgehen widerspricht dem in der Richtlinie 90/232/EWG niedergelegten Grundsatz, nach dem die Kfz-Haftpflichtversicherung auf der Basis einer einzigen Prämie das gesamte Gebiet der Gemeinschaft abdeckt. Es sollte deshalb festgelegt werden, dass der Versicherungsschutz während der gesamten Laufzeit des Vertrags unabhängig davon gilt, ob sich das Fahrzeug für einen bestimmten Zeitraum in einem anderen Mitgliedstaat befindet, wobei die Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Zulassung von Kraftfahrzeugen gemäß den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten nicht berührt werden.
- (18) Es sollten Schritte unternommen werden, um die Erlangung von Versicherungsschutz für Fahrzeuge, die von einem Mitgliedstaat in einen anderen eingeführt werden, zu erleichtern, selbst wenn das Fahrzeug im Bestimmungsmitgliedstaat noch nicht zugelassen ist. Es sollte eine zeitlich begrenzte Ausnahme von der allgemeinen Regelung zur Bestimmung des Mitgliedstaates, in dem das Risiko belegen ist, vorgesehen werden. Während eines Zeitraums von dreißig Tagen nach dem Zeitpunkt der Lieferung, der Bereitstellung oder der Versendung des Fahrzeugs an den Käufer sollte der Bestimmungsmitgliedstaat als der Mitgliedstaat angesehen werden, in dem das Risiko belegen ist.
- (19) Der Versicherungsnehmer, der mit einem anderen Versicherungsunternehmen eine neue Kfz-Haftpflichtversicherung abschließen möchte, sollte seine Schadensfreiheit oder seinen Schadensverlauf während der Dauer des alten Vertrags nachweisen können. Der Versicherungsnehmer sollte berechtigt sein, jederzeit eine Bescheinigung über die Ansprüche betreffend Fahrzeuge, die durch den Versicherungsvertrag zumindest während der fünf letzten Jahre der vertraglichen Beziehung gedeckt waren, bzw. eine Schadensfreiheitsbescheinigung zu beantragen. Das Versicherungsunternehmen oder eine Stelle, die ein Mitgliedstaat gegebenenfalls zur Erbringung der Pflichtversicherung oder zur Abgabe derartiger Bescheinigungen benannt hat, sollte dem Versicherungsnehmer diese Bescheinigung innerhalb von fünfzehn Tagen nach Antragstellung übermitteln.
- (20) Um einen angemessenen Versicherungsschutz der Opfer von Kraftfahrzeugunfällen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten nicht zulassen, dass sich Versicherungsunternehmen gegenüber Geschädigten auf Selbstbeteiligungen berufen.
- (21) Das Recht, sich auf den Versicherungsvertrag berufen und seinen Anspruch gegenüber dem Versicherungsunternehmen direkt geltend machen zu können, ist für den Schutz des Opfers eines Kraftfahrzeugunfalls von großer Bedeutung. Nach der Richtlinie 2000/26/EG haben Opfer von Unfällen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten ereignet haben und die durch die Nutzung von Fahrzeugen verursacht wurden, die in einem Mitgliedstaat versichert sind und dort ihren gewöhnlichen Standort haben, bereits einen Direktanspruch gegenüber dem Versicherungsunternehmen, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt. Zur Erleichterung einer effizienten und raschen Regulierung von Schadensfällen und zur weitestmöglichen Vermeidung kostenauf-

▼B

wändiger Rechtsverfahren sollte dieser Anspruch auf die Opfer aller Kraftfahrzeugunfälle ausgedehnt werden.

- (22) Um den Schutz der 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. Dasselbe Verfahren sollte entsprechend auch bei Unfällen angewendet werden, bei denen die Schadenregulierung über das System der nationalen Versicherungsbüros gemäß der Richtlinie 72/166/EWG erfolgt.
- (23) Um den Geschädigten die Geltendmachung ihrer Schadenersatzansprüche zu erleichtern, sollten die gemäß der Richtlinie 2000/26/EG geschaffenen Auskunftsstellen nicht nur Informationen über die unter die genannte Richtlinie fallenden Unfälle bereitstellen, sondern die gleiche Art von Informationen bei allen Kraftfahrzeugunfällen erteilen können.
- (24) Nach Artikel 11 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen<sup>(1)</sup> kann der Geschädigte in dem Mitgliedstaat, in dem er seinen Wohnsitz hat, den Haftpflichtversicherer verklagen.
- (25) Da die Richtlinie 2000/26/EG vor der Annahme der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 die für einige Mitgliedstaaten das Brüsseler Übereinkommen vom 27. September 1968 zum gleichen Thema ersetzt, erlassen wurde, sollte die in der genannten Richtlinie enthaltene Bezugnahme auf dieses Übereinkommen entsprechend angepasst werden.
- (26) Die Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie die Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

**Änderungen der Richtlinie 72/166/EWG**

Die Richtlinie 72/166/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Nummer 4 wird wie folgt geändert:

a) Der erste Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— das Gebiet des Staates, dessen amtliches Kennzeichen das Fahrzeug trägt, unabhängig davon, ob es sich um ein endgültiges oder vorläufiges Kennzeichen handelt, oder“.

b) Folgender Gedankenstrich wird angefügt:

„— bei Fahrzeugen, die kein amtliches Kennzeichen oder ein amtliches Kennzeichen tragen, 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 ereignet hat, für die Zwecke der Schadenregulierung gemäß Artikel 2 Absatz 2 erster Gedankenstrich der vorliegenden Richtlinie oder gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (\*).

(\*) ABl. L 8 vom 11.1.1984, S. 17.“

(1) ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2245/2004 (ABl. L 381 vom 28.12.2004, S. 10).

▼B

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 Drittlandes haben. Die Mitgliedstaaten können jedoch nichtsystematische Kontrollen der Versicherung unter der Voraussetzung vornehmen, dass diese nicht diskriminierend sind und im Rahmen einer nicht ausschließlich der Überprüfung des Versicherungsschutzes dienenden Kontrolle stattfinden.“

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Buchstabe a Unterabsatz 2

- i) erhält Satz 1 folgende Fassung:

„In diesem Fall trifft der von Artikel 3 abweichende Mitgliedstaat die zweckdienlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Schäden, die diesen Personen gehörende Fahrzeuge in diesem und in anderen Mitgliedstaaten verursachen, ersetzt werden.“

- ii) erhält der letzte Satz folgende Fassung:

„Er übermittelt der Kommission die Liste der von der Versicherungspflicht befreiten Personen und der Stellen oder Einrichtungen, die den Schaden zu ersetzen haben. Die Kommission veröffentlicht diese Liste.“

- b) Buchstabe b Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„In diesem Fall gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass die in Unterabsatz 1 dieses Buchstabens genannten Fahrzeuge ebenso behandelt werden wie Fahrzeuge, bei denen der Versicherungspflicht nach Artikel 3 Absatz 1 nicht entsprochen worden ist. Die Entschädigungsstelle des Mitgliedstaats, in dem sich der Unfall ereignet hat, hat dann einen Erstattungsanspruch gegen den Garantiefonds nach Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

Nach Ablauf eines Zeitraums von fünf Jahren ab dem Inkrafttreten der Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 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 (\*) berichten die Mitgliedstaaten der Kommission über die Umsetzung dieses Buchstabens und seine Anwendung in der Praxis. Die Kommission unterbreitet nach Prüfung dieser Berichte gegebenenfalls Vorschläge zur Ersetzung oder Aufhebung dieser Ausnahmeregelung.

(\*) ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 14“

4. In Artikel 6 und Artikel 7 Absatz 1 werden die Worte „oder in einem außereuropäischen Gebiet eines Mitgliedstaats“ gestrichen.

#### Artikel 2

#### Änderungen der Richtlinie 84/5/EWG

- Artikel 1 der Richtlinie 84/5/EWG erhält folgende Fassung:

##### „Artikel 1

(1) Die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung hat sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.

(2) Unbeschadet höherer Deckungssummen, die von den Mitgliedstaaten gegebenenfalls vorgeschrieben werden, schreibt jeder



**▼B**

Mitgliedstaat die Pflichtversicherung mindestens für folgende Beträge vor:

**▼C1**

a) für Personenschäden einen Mindestdeckungsbetrag von 1 000 000 EUR je Unfallopfer oder von 5 000 000 EUR je Schadensfall, ungeachtet der Anzahl der Geschädigten;

**▼B**

b) für Sachschäden ungeachtet der Anzahl der Geschädigten 1 000 000 EUR je Schadensfall.

Falls erforderlich, können die Mitgliedstaaten eine Übergangszeit von bis zu fünf Jahren nach Ablauf der Frist für die Umsetzung der Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 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 (\*) festlegen, um ihre Mindestdeckungssummen an das in diesem Absatz geforderte Niveau anzupassen.

Die Mitgliedstaaten, die eine solche Übergangszeit festlegen, unterrichten die Kommission davon und geben die Dauer der Übergangszeit an.

Binnen 30 Monaten nach Ablauf der Frist für die Umsetzung der Richtlinie 2005/14/EG heben die Mitgliedstaaten die Deckungssummen auf mindestens die Hälfte der in diesem Absatz vorgesehenen Beträge an.

(3) Alle fünf Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie 2005/14/EG oder nach Ablauf einer etwaigen Übergangszeit nach Maßgabe von Absatz 2 werden die in jenem Absatz genannten Beträge anhand des in der Verordnung (EG) Nr. 2494/95 des Rates vom 23. Oktober 1995 über harmonisierte Verbraucherpreisindizes (\*\*) genannten Europäischen Verbraucherpreisindex (EVPI) überprüft.

Die Beträge werden automatisch angepasst. Sie werden um die im EVPI für den betreffenden Zeitraum — d. h. für die fünf Jahre unmittelbar vor der Überprüfung — angegebene prozentuale Änderung erhöht und auf ein Vielfaches von 10 000 EUR aufgerundet.

Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat über die angepassten Beträge und sorgt für deren Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

(4) Jeder Mitgliedstaat schafft eine Stelle oder erkennt eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht im Sinne von Absatz 1 versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht Ersatz zu leisten hat.

Unterabsatz 1 lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, der Einschaltung dieser Stelle subsidiären Charakter zu verleihen oder Bestimmungen zu erlassen, durch die der Rückgriff der Stelle auf den oder die für den Unfall Verantwortlichen sowie auf andere Versicherer oder Einrichtungen der sozialen Sicherheit, die gegenüber dem Geschädigten zur Regulierung desselben Schadens verpflichtet sind, geregelt wird. Die Mitgliedstaaten dürfen es der Stelle jedoch nicht gestatten, die Zahlung von Schadenersatz davon abhängig zu machen, dass der Geschädigte in irgendeiner Form nachweist, dass der Haftpflichtige zur Schadenersatzleistung nicht in der Lage ist oder die Zahlung verweigert.

(5) Der Geschädigte kann sich in jedem Fall unmittelbar an die Stelle wenden, welche ihm — auf der Grundlage der auf ihr Verlangen hin vom Geschädigten mitgeteilten Informationen — eine mit Gründen versehene Auskunft über jegliche Schadenersatzleistung erteilen muss.

Die Mitgliedstaaten können jedoch von der Einschaltung der Stelle Personen ausschließen, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern durch die Stelle nachgewiesen werden kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug nicht versichert war.

▼B

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

Hat die Stelle einem Opfer eines Unfalls, bei dem durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug auch Sachschäden verursacht wurden, für beträchtliche Personenschäden Schadenersatz geleistet, so können die Mitgliedstaaten Schadenersatz für Sachschäden jedoch nicht aus dem Grund ausschließen, dass das Fahrzeug nicht ermittelt war. Dessen ungeachtet können die Mitgliedstaaten bei Sachschäden eine gegenüber dem Geschädigten wirksame Selbstbeteiligung von nicht mehr als 500 EUR vorsehen.

Die Bedingungen, unter denen Personenschäden als beträchtlich gelten, werden gemäß den Rechts- oder Verwaltungsvorschriften des Mitgliedsstaates, in dem sich der Unfall ereignet, festgelegt. In diesem Zusammenhang können die Mitgliedstaaten unter anderem berücksichtigen, ob die Verletzungen eine Krankenhausbehandlung notwendig gemacht haben.

(7) Jeder Mitgliedstaat wendet bei der Einschaltung der Stelle unbeschadet jeder anderen für die Geschädigten günstigeren Praxis seine Rechts- und Verwaltungsvorschriften an.

(\*) ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 14

(\*\*) ABl. L 257 vom 27.10.1995, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).“

*Artikel 3***Änderung der Richtlinie 88/357/EWG**

Artikel 12a Absatz 4 Unterabsatz 4 Satz 2 der Richtlinie 88/357/EWG wird gestrichen.

*Artikel 4***Änderungen der Richtlinie 90/232/EWG**

Die Richtlinie 90/232/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 wird zwischen Absatz 1 und Absatz 2 folgender Absatz eingefügt:

„Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jede gesetzliche Bestimmung oder Vertragsklausel in einer Versicherungspolice, mit der ein Fahrzeuginsasse vom Versicherungsschutz ausgeschlossen wird, weil er wusste oder hätte wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder einem anderen Rauschmittel stand, bezüglich der Ansprüche eines solchen Fahrzeuginsassen als wirkungslos gilt.“

2. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 1a*

Die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG genannte Versicherung deckt Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, die nach einzelstaatlichem Zivilrecht einen Anspruch auf Schadenersatz aus einem Unfall haben, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist. Der vorliegende Artikel lässt die zivilrechtliche Haftung und die Höhe des Schadenersatzes unberührt.“

3. In Artikel 2 erhält der erste Gedankenstrich folgende Fassung:

„— auf der Basis einer einzigen Prämie und während der gesamten Laufzeit des Vertrags das gesamte Gebiet der Gemeinschaft abdecken, einschließlich aller Aufenthalte des Fahrzeugs in anderen Mitgliedstaaten während der Laufzeit des Vertrags, und“.

▼B

## 4. Die nachfolgenden Artikel werden eingefügt:

*„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 versandt wird, während eines Zeitraums von dreißig Tagen unmittelbar nach der Annahme der Lieferung durch den Käufer der Bestimmungsmitgliedstaat als der Mitgliedstaat anzusehen, in dem das Risiko belegen ist, selbst wenn das Fahrzeug im Bestimmungsmitgliedstaat nicht offiziell zugelassen wurde.

(2) Wird das Fahrzeug innerhalb des in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Zeitraums in einen Unfall verwickelt, während es nicht versichert ist, so ist die in Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG genannte Stelle des Bestimmungsmitgliedstaats nach Maßgabe des Artikels 1 der genannten Richtlinie schadenersatzpflichtig.

*Artikel 4b*

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Versicherungsnehmer berechtigt ist, jederzeit eine Bescheinigung über die Haftungsansprüche Dritter betreffend Fahrzeuge, die durch den Versicherungsvertrag zumindest während der fünf letzten Jahre der vertraglichen Beziehung gedeckt waren, bzw. eine Schadensfreiheitsbescheinigung zu beantragen. Das Versicherungsunternehmen oder eine Stelle, die ein Mitgliedstaat gegebenenfalls zur Erbringung der Pflichtversicherung oder zur Abgabe derartiger Bescheinigungen benannt hat, übermittelt dem Versicherungsnehmer diese Bescheinigung innerhalb von fünfzehn Tagen nach Antragstellung.

*Artikel 4c*

Versicherungsunternehmen können sich gegenüber Unfallgeschädigten nicht auf Selbstbeteiligungen berufen, soweit die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG genannte Versicherung betroffen ist.

*Artikel 4d*

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Geschädigte eines Unfalls, der durch ein durch die Versicherung nach Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG gedecktes Fahrzeug verursacht wurde, einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt.

*Artikel 4e*

Die Mitgliedstaaten führen für die Regulierung von Ansprüchen aus allen Unfällen, die durch ein durch die Versicherung nach Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG gedecktes Fahrzeug verursacht wurde, das in Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie 2000/26/EG (\*\*) vorgesehene Verfahren ein.

Für Unfälle, bei denen die Schadenregulierung über das System der nationalen Versicherungsbüros gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 72/166/EWG erfolgen kann, führen die Mitgliedstaaten dasselbe Verfahren wie in Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie 2000/26/EG ein. Für die Zwecke der Anwendung dieses Verfahrens ist jede Bezugnahme auf Versicherungsunternehmen als Bezugnahme auf nationale Versicherungsbüros im Sinne von Artikel 1 Nummer 3 der Richtlinie 72/166/EWG zu verstehen.

(\*) Zweite Richtlinie 88/357/EWG des Rates vom 22. Juni 1988 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) und zur Erleichterung der tatsächlichen Ausübung des freien Dienstleistungsverkehrs (ABl. L 172 vom 4.7.1988, S. 1). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 181 vom 20.7.2000, S. 65).

(\*\*) Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvor-

▼B

schriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Vierte Kfz-Haftpflicht-Richtlinie) (ABl. L 181 vom 20.7.2000, S. 65).“

5. Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2000/26/EG geschaffenen oder anerkannten Auskunftsstellen unbeschadet ihrer Verpflichtungen aus der genannten Richtlinie die in dem genannten Artikel bezeichneten Informationen allen Personen zur Verfügung stellen, die an einem Verkehrsunfall beteiligt sind, der durch ein durch die Versicherung nach Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG gedecktes Fahrzeug verursacht wurde.“

*Artikel 5*

**Änderungen der Richtlinie 2000/26/EG**

Die Richtlinie 2000/26/EG wird wie folgt geändert:

1. Folgende Erwägung 16a wird eingefügt:

„(16a) Nach Artikel 11 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (\*) kann der Geschädigte den Haftpflichtversicherer in dem Mitgliedstaat, in dem er seinen Wohnsitz hat, verklagen.

(\*) ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2245/2004 (ABl. L 381 vom 28.12.2004, S. 10).“

2. Artikel 4 Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„(8) Die Benennung eines Schadenregulierungsbeauftragten stellt für sich allein keine Errichtung einer Zweigniederlassung im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b der Richtlinie 92/49/EWG dar, und der Schadenregulierungsbeauftragte gilt nicht als Niederlassung im Sinne von Artikel 2 Buchstabe c der Richtlinie 88/357/EWG oder

— im Fall Dänemarks als Niederlassung im Sinne des Brüsseler Übereinkommens vom 27. September 1968 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (\*);

— im Fall der übrigen Mitgliedstaaten als Niederlassung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 44/2001.

(\*) ABl. C 27 vom 26.1.1998, S. 1 (konsolidierte Fassung).“

3. Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a Nummer 2 Ziffer ii wird gestrichen.

4. Nach Artikel 6 wird folgender Artikel eingefügt:

„*Artikel 6a*

**Zentralstelle**

Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um die rechtzeitige Bereitstellung der für die Schadensregulierung notwendigen grundlegenden Daten an die Opfer, ihre Versicherer oder ihre gesetzlichen Vertreter zu erleichtern.

Diese grundlegenden Daten werden gegebenenfalls jedem Mitgliedstaat in elektronischer Form in einem Zentralregister bereitgestellt und sind für die an dem Schadensfall Beteiligten auf ihren ausdrücklichen Antrag hin zugänglich.“

*Artikel 6*

**Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens

**▼B**

bis zum 11 Juni 2007 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug.

Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten können im Einklang mit dem Vertrag Bestimmungen beibehalten oder einführen, die für den Geschädigten günstiger sind als die Bestimmungen, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 7***Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 8***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.