

EUROPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

Sitzungsdokument

ENDGÜLTIG
A5-0174/2001

15. Mai 2001

BERICHT

mit Empfehlungen an die Kommission zu einer 5. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Hinblick auf eine Verbesserung des Rechtsschutzes der Unfallopfer (2000/2126(INI))

Ausschuss für Recht und Binnenmarkt

Berichterstatter: Willi Rothley

INHALT

	Seite
GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE.....	4
ENTSCHLIESSUNGSANTRAG.....	5
ANLAGE ZUM ENTSCHLIESSUNGSANTRAG AUSFÜHRLICHE EMPFEHLUNGEN ZUM INHALT DES VERLANGTEN VORSCHLAGS	6

GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE

In der Sitzung vom 30. November 2000 gab die Präsidentin des Europäischen Parlaments bekannt, dass der Ausschuss für Recht und Binnenmarkt die Genehmigung erhalten hatte, einen Initiativbericht gemäß Artikel 163 der Geschäftsordnung zu einer 5. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zur Verbesserung des Rechtsschutzes von Unfallopfern auszuarbeiten.

In der Sitzung vom 18. Januar 2001 gab die Präsidentin bekannt, dass der Ausschuss für Recht und Binnenmarkt die Genehmigung erhalten hatte, diesen Bericht als Bericht mit einer Legislativinitiative gemäß Artikel 59 der Geschäftsordnung auszuarbeiten. Der Ausschuss für Recht und Binnenmarkt hatte in seiner Sitzung vom 17. Oktober 2000 Willi Rothley als Berichterstatter benannt. Er prüfte den Berichtsentwurf in seinen Sitzungen vom 30. Januar 2001, 11. April 2001 und 14. Mai 2001

In der letztgenannten Sitzung nahm der Ausschuss den Entschließungsantrag einstimmig an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: Ana Palacio Vallelersundi, Vorsitzende; Ward Beysen, stellvertretender Vorsitzender und Willi Rothley, stellvertretender Vorsitzender und Berichterstatter; Bert Doorn, Francesco Fiori (in Vertretung von Stefano Zappalà gemäß Art. 153 Abs. 2 der Geschäftsordnung), Janelly Fourtou, Marie-Françoise Garaud, Evelyne Gebhardt, Malcolm Harbour, The Lord Inglewood, Ioannis Koukiadis, Klaus-Heiner Lehne, Neil MacCormick, Hans-Peter Mayer, Arlene McCarthy, Manuel Medina Ortega, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Astrid Thors, Gary Titley und Diana Wallis.

Der Bericht wurde am 15. Mai 2001 eingereicht.

Die Frist für die Einreichung von Änderungsanträgen wird im Entwurf der Tagesordnung für die Tagung angegeben, auf der der Bericht geprüft wird.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Entschließung des Europäischen Parlaments mit Empfehlungen an die Kommission zu einer 5. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Im Hinblick auf eine Verbesserung des Rechtsschutzes der Unfallopfer (2000/2126(INI))

Das Europäische Parlament,

- gestützt auf Artikel 192 Absatz 2 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 59 und 163 seiner Geschäftsordnung,
 - gestützt auf die Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung¹,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Recht und Binnenmarkt (A5-0174/2001),
- A. in der Erwägung, dass gegenwärtig kein Vorschlag im Sinne von Artikel 59 Absatz 2 der Geschäftsordnung ausgearbeitet wird,
1. fordert die Kommission auf, ihm auf der Grundlage von Artikel 47 Absatz 2 und Artikel 95 des EG-Vertrags bis zum [drei Monate nach Annahme dieser Entschließung] entsprechend den als Anlage beigefügten Empfehlungen einen Legislativvorschlag über eine 5. Richtlinie im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zur Verbesserung des Rechtsschutzes von Unfallopfern zu unterbreiten;
 2. stellt fest, dass die genannten Empfehlungen mit dem Grundsatz der Subsidiarität und den Grundrechten der Bürger in Einklang stehen;
 3. vertritt die Auffassung, dass der verlangte Vorschlag keine finanziellen Auswirkungen hat;
 4. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung und die als Anlage beigefügten Empfehlungen der Kommission und dem Rat zu übermitteln.

¹ Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates, ABl. L 181 vom 20.7.2000, S. 65.

ANLAGE ZUM ENTSCHEIDUNGSANTRAG AUSFÜHRLICHE EMPFEHLUNGEN ZUM INHALT DES VERLANGTEN VORSCHLAGS

A. GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES VORSCHLAGS

- 1. Ein besseres Entschädigungsverfahren bei Unfällen im innerstaatlichen Straßenverkehr (Übernahme einiger Bestimmungen der 4. Kfz-Haftpflicht-Richtlinie)**
 - 1.1 Durch die 4. Kfz-Haftpflicht-Richtlinie wurde die Regulierung von Schäden erleichtert, die bei Verkehrsunfällen entstehen, die sich in einem anderen Land als dem zutragen, in dem der Geschädigte seinen Wohnsitz hat.
 - 1.2 Einige Vorschriften der Richtlinie können auch auf die Regulierung von Schäden im innerstaatlichen Verkehr übertragen werden.
 - 1.3 Es handelt sich um folgende Bestimmungen:
 - 1.4 Der Versicherer ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Eingang eines Antrags auf Entschädigung entweder ein Angebot zu unterbreiten oder zu begründen, warum er hierzu nicht in der Lage ist. Kommt der Versicherer dieser Pflicht nicht nach, sind wirksame finanzielle Sanktionen oder administrative Maßnahmen sowie die Verzinsung des geschuldeten Betrages vorzusehen.
 - 1.5 Der Geschädigte soll sich an die nationalen Auskunftsstellen wenden können, um die erforderliche Auskunft für die Identifizierung des gegnerischen Fahrzeugs und des Versicherers zu erhalten.
- 2. Erklärung des Versicherers über Schadensfreiheit oder Zahl der Unfälle**
 - 2.1 Ein einheitlicher europäischer Versicherungsmarkt – insbesondere auf dem Gebiet des Massengeschäfts im Kraftfahrzeugbereich – soll den Erwartungen der Verbraucher entsprechen und deshalb den Wettbewerb der Versicherer über die Grenzen hinweg fördern.
 - 2.2 Ein Versicherungsnehmer kann verschiedene Angebote nur vergleichen, wenn er das Recht hat, von seinem Versicherer eine Schadensfreiheitserklärung oder eine Erklärung über die in den letzten fünf Jahren bei seinem Versicherer gemeldeten Unfälle zu erhalten und der neue Versicherer diese Erklärung bei der Berechnung der Versicherungsprämie in seinem System berücksichtigen muss.
 - 2.3 Der Versicherer muss diese Erklärung bei Ablauf des jährlichen Versicherungszeitraums abgeben, wenn der Versicherungsnehmer sie anfordert.

3. Frist für die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit ausländischem Nummernschild

- 3.1 Zunehmend werden im Binnenmarkt, der den freien Verkehr von Waren und Dienstleistungen geschaffen hat, Kraftfahrzeuge in einem anderem Mitgliedstaat als dem gekauft, in dem der Käufer seinen Wohnsitz hat (Fahrzeuge mit ausländischem Nummernschild).
- 3.2 Die verspätete Neuzulassung eines solchen Fahrzeugs im Mitgliedstaat des Käufers bringt eine Reihe von Problemen mit sich, insbesondere
- muss der Versicherer aus dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug gekauft wurde, das Fahrzeug weiterhin versichern, auch wenn er im Land des Käufers seine Dienste nicht anbieten kann,
 - unterliegt die Versicherungsprämie für dieses Fahrzeug weiterhin der Steuer des Ursprungslands,
 - werden die Abgaben für das Grüne-Karte-Büro und den Garantiefonds weiterhin im Ursprungsland bezahlt und nicht in dem Land, in dem der Käufer seinen Wohnsitz hat.
- 3.3 Die Fristen für die Neuzulassung sind in den Mitgliedsstaaten sehr unterschiedlich. Sie reichen von einem Tag in Irland, drei Tagen in Österreich, 14 Tage in Dänemark, einem Monat in Finnland und Schweden, drei Monaten in Frankreich und im Vereinigten Königreich, sechs Monaten in Spanien, Griechenland und Luxemburg bis zu einem Jahr in Deutschland, Italien und den Niederlanden.
- 3.4 Es wäre sinnvoll, die Neuzulassung aller Fahrzeuge mit einem ausländischen Nummernschild überall in der Europäischen Union innerhalb einer Frist von drei Monaten vorzuschreiben. Bei einem Verstoß gegen diese Pflicht sind Sanktionen vorzusehen.

4. Versicherung für Personen, die ihren Wohnsitz vorübergehend in einem anderen Mitgliedstaat nehmen.

- 4.1 Da die Bürger immer häufiger ihr Recht wahrnehmen, in anderen Mitgliedstaaten zu leben, zu arbeiten oder zu studieren, werden sie zunehmend den Wunsch haben, ihren Wohnsitz vorübergehend außerhalb ihres Heimatlandes zu nehmen. Für diese Zeit des befristeten Aufenthalts wollen sie möglicherweise ihr persönliches Kraftfahrzeug mit sich führen und es ohne die Unannehmlichkeiten einer Neuzulassung oder Neuversicherung wie gewohnt nutzen.
- 4.2 Derzeit kann ein Bürger, der vorübergehend seinen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat nimmt, damit konfrontiert sein, dass eine Versicherungsgesellschaft willkürlich einen bestehenden Schutz durch eine Kraftfahrzeugversicherung zurückzieht mit der Begründung, dass der betreffende Fahrzeughalter nicht länger in

den Genuss des Versicherungsschutzes kommt, der aufgrund des Wohnsitzes in seinem Heimatland besteht. Es ist für die Bürger schwierig und mit Unannehmlichkeiten verbunden, für einen befristeten Zeitraum einen neuen Versicherungsschutz bei einem örtlichen Versicherer zu erhalten.

- 4.3 Um dieses Problem zu beseitigen, würden die Kraftfahrzeugversicherer verpflichtet, den im Heimatland bestehenden Versicherungsschutz für Bürger auszuweiten, die für eine Dauer bis zu 12 Monaten einen befristeten Wohnsitz in einem anderen EU-Mitgliedstaat nehmen. Die Bürger würden verpflichtet, ihre Versicherer zu benachrichtigen, wenn sie dieses Recht wahrnehmen wollen, und die entsprechenden Angaben zu ihrem zeitlich befristeten Wohnsitz zu liefern. Den Versicherungsunternehmen würde gestattet, eine angemessene zusätzliche Prämie für diese Dienstleistung zu berechnen; es wurde ihnen jedoch verwehrt, die Bürger an der Wahrnehmung dieses Rechts zu hindern, indem sie eine Strafgebühr erheben.
- 4.4 Nach zwölf Monaten wären die Bürger verpflichtet, ihr Fahrzeug (wie in Ziffer 5 dargelegt) neu zuzulassen und vor Ort eine Versicherung abzuschließen.

5. Erhöhung der Mindestdeckungssummen

- 5.1 Artikel 1 Abs. 2 der Richtlinie 84/5/EWG legt den Mindestdeckungsumfang der obligatorischen Kraftfahrzeugversicherung fest. Er beträgt
- für Personenschäden 350 000 Euro für jede geschädigte Person,
 - für Sachschäden 100 000 Euro, unabhängig von der Zahl der Geschädigten oder der Art der Schäden.
- 5.2 Die Mitgliedstaaten können einen Mindestdeckungsumfang vorsehen von
- 500 000 Euro für Personenschäden, wenn es bei dem Unfall mehr als einen Geschädigten gibt,
 - 600 000 Euro für jeden Schadensfall, unabhängig von der Zahl der Geschädigten oder der Art der Schäden.
- 5.3 Nach fünfzehn Jahren ist eine Reform dieses Systems dringend erforderlich.
- 5.4 Die Mindestdeckung ist – auch wenn man die Preissteigerungen der letzten Jahre nicht berücksichtigt - eindeutig zu niedrig.
- 5.5 Es wird vorgeschlagen, dass überall in der Europäischen Union eine einheitliche Mindestdeckung von 2.000.000 Euro festgelegt wird, unabhängig von der Zahl der Geschädigten oder der Art der Schäden.
- 5.6 Dieser Betrag muss in periodischen Abständen unter Berücksichtigung der von der

Europäischen Zentralbank festgestellten Inflationsrate für das vergangene Jahr und anderer relevanter Faktoren angepasst werden.

6. Ausdehnung der Versicherungspflicht

- 6.1 Nach Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie müssen alle Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass jedes Fahrzeug, das auf ihrem Territorium seinen Standort hat, durch eine Haftpflichtversicherung gedeckt ist.
- 6.2 Nach Artikel 4 (b) hat allerdings jeder Mitgliedstaat die Möglichkeit, bestimmte Fahrzeugarten (z. B. Fahrzeuge, die eine bestimmte Geschwindigkeit nicht überschreiten, oder landwirtschaftliche Fahrzeuge etc.) sowie Fahrzeuge mit besonderen Kennzeichen (z. B. befristete Kennzeichen) von dieser Versicherungspflicht auszunehmen.
- 6.3 Jeder Mitgliedstaat kann aber verlangen, dass diese Fahrzeuge bei der Einreise in das Territorium dieses Mitgliedstaates eine Grüne Versicherungskarte oder eine Grenzversicherung hat.
- 6.4 Mit dem In-Kraft-Treten des Schengener Abkommens und dem damit verbundenen Wegfall der Grenzkontrollen hat Artikel 4 (b) der Richtlinie seinen Sinn verloren.
- 6.5 Im Hinblick auf die geringe Zahl der Befreiungen von der Versicherungspflicht ist die Ausnahmeregelung des Artikels 4 (b) nicht mehr zu rechtfertigen.

7. Definition des gewöhnlichen Standorts eines Fahrzeugs ohne oder mit gestohlenem oder falschem Kennzeichen.

- 7.1. Weder die Erstattungs- noch die Haftungspflicht für Fahrzeuge ohne oder mit gestohlenem oder falschem Kennzeichen sind in der 1. Kfz-Richtlinie (72/166 in der Fassung von 1983) geregelt. In der Praxis gibt es unterschiedliche Auffassungen. Eine einheitliche und einfache Lösung wäre wünschenswert.
- 7.2. Der EuGH knüpft an den Anschein der Herkunft an, der durch das falsche oder gefälschte Kennzeichen erzeugt worden ist. Es haftet das Grüne-Karte-Büro des Unfallstaates, wenn das Kennzeichen auf einen anderen Vertragsstaat hinweist. Ist das nicht der Fall, haftet, ohne dass dies *expressis verbis* gesagt wird, der Garantiefonds. Ein Beispiel: Unfall in Frankreich, deutsches Fahrzeug, falsches niederländisches Fahrzeug, niederländischer Fahrer. Hier haftet das Grüne-Karte-Büro in Frankreich, das bei dem niederländischen Grüne-Karte-Büro Regress nimmt.
- 7.3. Die Lösung ist einfach und bietet den Unfallopfern Schutz. Sie unterscheidet zu Recht nicht zwischen amtlichen und falschen Kennzeichen. Sie löst allerdings weder das Problem der Drittstaaten (z. B. falsches polnisches Kennzeichen) noch den Fall, dass sich überhaupt kein Kennzeichen an dem Fahrzeug befindet. In diesen Fällen tritt der Garantiefonds ein.

- 7.4 Wegen dieser Unzulänglichkeiten wurde 1993 das Abkommen über falsche Kennzeichen abgeschlossen. Danach gilt jedes Kennzeichen an einem Fahrzeug als falsch, das nicht dasjenige ist, das die zuständige Behörde diesem Fahrzeug zuletzt zugeteilt hatte. Das Abkommen legt ferner fest, dass aus dem falschen Kennzeichen nicht auf den Staat geschlossen werden kann, in dem das Fahrzeug seinen regelmäßigen Standort hat. Es sind also Ermittlungen über die Herkunft des Fahrzeugs anzustellen.
- 7.5. Diese Ermittlungen sind oft langwierig und aufwendig. Das Abkommen löst auch nicht die Fälle der Fahrerflucht, bei denen die Identität des Fahrzeugs nicht festzustellen ist.
- 7.6. Es ist eine Lösung anzustreben, die einfach und klar ist und die möglichst alle denkbaren Fälle erfasst. Sie könnte darin bestehen, dass in den Fällen, in denen ein Fahrzeug kein oder ein falsches Kennzeichen hat, der Garantiefonds des Unfall-Landes den Schaden reguliert. Es wäre klarzustellen, dass das Gebiet des Staates, in dem sich der Unfall ereignet hat, als der gewöhnliche Standort dieses Fahrzeugs anzusehen ist.
- 7.7. Diese Lösung, die auch Fahrzeuge aus Drittstaaten erfasst, ist einfach und führt zu einer raschen Regulierung des Schadens. Sie liegt deshalb im Interesse des Unfallopfers.

8. Möglichkeit der Regulierung von Schäden durch die Niederlassung eines Versicherers in dem Mitgliedstaat, in dem sie tätig ist.

- 8.1. Durch die 4. Kfz-Richtlinie wird jeder Versicherer verpflichtet, in jedem Mitgliedstaat einen Beauftragten zur Schadensregulierung zu benennen.
- 8.2. Es ist zweckmäßig, dass auch eine Zweigniederlassung eines Versicherers diese Schadensregulierung übernimmt. Diese Möglichkeit besteht bisher nicht (Artikel 12a, vorletzter Abschnitt, zweiter Satz der Richtlinie 88/357 EWG, eingefügt durch Artikel 6 der Richtlinie 90/618/EWG: "Der Vertreter darf keine Direktversicherungsgeschäfte für das genannte Unternehmen betreiben."). Dieser Satz sollte daher gestrichen werden.

9. Versicherungsschutz beim Kauf eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat

- 9.1. Für viele Einzelpersonen ist es schwierig, einen entsprechenden Versicherungsschutz für Fahrzeuge mit ausländischem Nummernschild zu erhalten, die sie kaufen und in jenen Mitgliedstaat zurückfahren wollen, in dem sie ihren ständigen Wohnsitz haben. Unweigerlich sind sie nur in der Lage, den Mindestversicherungsschutz zu erwerben, so dass sie etwa für den Fall, dass das Fahrzeug gestohlen wird, über keinen Versicherungsschutz verfügen. Außerdem ist es möglich, dass das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem der Käufer seinen ständigen Wohnsitz hat, nur

während einiger Stunden oder Tage gefahren wird, ehe es seinen "neuen" Heimatmitgliedstaat erreicht und dort erneut zugelassen wird.

- 9.2. Um diese Schwierigkeiten zu beseitigen, sollte es für einen Versicherer zulässig sein, für einen Höchstzeitraum von dreißig Tagen ein Fahrzeug zu versichern, das in einem Mitgliedstaat gekauft wurde und zugelassen ist, vorausgesetzt, es besteht die Absicht, das Fahrzeug in dem Mitgliedstaat, in dem der Käufer seinen ständigen Wohnsitz hat, erneut zuzulassen.

B. VORZUSCHLAGENDE MASSNAHMEN

Vorschlag für eine 5. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zur Verbesserung des Rechtsschutzes von Unfallopfern

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die folgenden Bestimmungen der Richtlinie auch auf den Ersatz von Personen- und Sachschäden Anwendung finden, die durch Unfälle entstanden sind, an denen Fahrzeuge und Personen beteiligt sind, die in ein und demselben Mitgliedsstaat zugelassen oder ansässig sind:
 - Pflicht zur Erteilung einer begründeten Antwort oder eines begründeten Entschädigungsangebots oder der Verweigerung desselben, unter Einhaltung der Verfahrensweise, der Fristen und der Bedingungen, die für Angebot oder Verweigerung der Entschädigung gemäß Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie gelten. Um Zweifel auszuschließen, wird die Bestimmung nicht auf die Einbeziehung der nationalen Stelle für Entschädigungsleistung ausgeweitet.
 - Sanktionen für den Fall der Verletzung dieser Pflicht sowie der sonstigen o.a. Vorschriften gemäß Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie,
 - Vereinbarung einer nationalen Auskunftsstelle mit den Verpflichtungen gemäß Artikel 5 der Richtlinie.
2. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit alle Versicherungen, die die zivile Haftung für Fahrzeuge im Straßenverkehr decken (Risiken, die in Punkt 10 des Anhangs A der Richtlinie 73/239/EWG aufgeführt sind) - ausgenommen die zivile Haftung eines Beförderers - dem Versicherungsnehmer bei Ablauf des jährlichen Versicherungszeitraums auf Verlangen eine Schadensfreiheitserklärung oder eine Erklärung über die diesem Versicherer in den letzten fünf Jahren gemeldeten Schäden aushändigen (oder für den Zeitraum, während dem der betreffende Versicherungsnehmer bei der Versicherung versichert war, wenn dieser kürzer ist).

Der neue Versicherer muss diese Erklärung bei der Berechnung der Versicherungsprämie in seinem System berücksichtigen, als ob die Erklärung von einem Bürger des betreffenden Mitgliedstaats vorgelegt worden ist.

Die Mitgliedsstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die in Absatz 1

vorgesehene Bescheinigung einen ausreichenden Beweis für die Bewertung der zu versichernden Risiken sowie die Berechnung der Prämie darstellt.

3. Die Mitgliedsstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jedes Fahrzeug, das der Zulassungspflicht auf ihrem Gebiet unterliegt und ein Nummernschild eines anderen Staates hat, innerhalb einer Frist von drei Monaten neu zugelassen wird. Im Falle eines Verstoßes gegen diese Pflicht sind geeignete administrative und finanzielle Sanktionen vorzusehen.
4. Die Mitgliedsstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die Versicherungsunternehmen zu veranlassen, den Schutz durch eine private Kraftfahrzeugversicherung für jeden Versicherungsnehmer, der vorübergehend seinen Wohnsitz in einem anderen EU-Mitgliedstaat nimmt, bis zu einer Höchstdauer von zwölf Monaten ab dem Datum auszuweiten, an dem der Wohnsitzwechsel stattfand. Den Versicherungsunternehmen wird gestattet, eine vernünftige, kostenbezogene zusätzliche Prämie für die Bereitstellung dieses Versicherungsschutzes zu erheben.
5. Artikel 1 Abs. 2 der Richtlinie 84/5/EWG wird wie folgt geändert:

Die Mitgliedsstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die Deckungssumme im Rahmen der obligatorischen Kraftfahrzeugversicherung mindestens 2.000.000 Euro beträgt.

Die Kommission richtet einen Mechanismus ein, um dafür zu sorgen, dass der in Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 84/5/EWG festgelegte Geldbetrag unter Berücksichtigung der von der Europäischen Zentralbank festgestellten Inflationsrate und anderer relevanter Faktoren in periodischen Abständen angepasst wird.

Die Mitgliedsstaaten können eine höhere Deckungssumme vorsehen.

6. Artikel 4 (b) der Richtlinie 72/166/EWG, geändert durch Artikel 4 der Richtlinie 84/5/EWG wird gestrichen.
7. Artikel 1 Abs. 4 der Richtlinie 72/166/EWG, geändert durch Artikel 4 der Richtlinie 84/5/EWG, wird durch einen zweiten Gedankenstrich ergänzt:

"- wenn ein Fahrzeug der zuvor aufgeführten Kategorie kein Kennzeichen trägt oder ein Kennzeichen, das dem Fahrzeug nicht oder nicht mehr rechtmäßig zugeordnet ist, das Gebiet des Staates, in dem sich der Schaden ereignet hat."
8. Artikel 12a, vorletzter Abschnitt, zweiter Satz der Richtlinie 88/357 EWG, eingefügt durch Artikel 6 der Richtlinie 90/618/EWG ("Der Vertreter darf keine Direktversicherungsgeschäfte für das genannte Unternehmen betreiben.") wird gestrichen.
9. Als Ausnahmebestimmung zu Artikel 2 Buchstabe d) der Richtlinie 88/357/EWG kann ein Versicherer für einen Höchstzeitraum von dreißig Tagen ein Fahrzeug versichern, das in einem Mitgliedstaat zugelassen ist und von einer Person gekauft

wird, deren ständiger Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat liegt, vorausgesetzt, es besteht die Absicht, das Fahrzeug in jenem Mitgliedstaat, in dem diese Person ihren ständigen Wohnsitz hat, erneut zuzulassen.