

Contribution ID: c11afd6f-2d7c-4737-9a87-504823e0b75f

Date: 18/10/2017 13:38:02



BANKING AND FINANCE

REFIT -Überprüfung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht

Fields marked with * are mandatory.

Einleitung

Die Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (im Folgenden: MID) gewährleistet Versicherungsschutz für Opfer von Kraftfahrzeugunfällen innerhalb der EU. Die Grundlagen des gesetzlichen Rahmens für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung wurden im Jahr 1972 geschaffen, als die Erste Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (72/166/EWG) angenommen wurde; diese Maßnahme hatte die Förderung des freien Verkehrs von Kraftfahrzeugen innerhalb der EWG auf Grundlage des UN-basierten Systems der Internationalen Versicherungskarte für den Kraftverkehr zum Ziel. Die Erste Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie wurde um drei weitere Richtlinien (84/5/EWG, 90/232/EWG, 2000/26/EWG) ergänzt und in der Richtlinie 2009/103/EG (MID) konsolidiert.

Heute stellt die MID sicher, dass eine in einem Mitgliedstaat abgeschlossene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ohne weitere Formalitäten Gültigkeit im Hoheitsgebiet aller Mitgliedstaaten hat, und gewährleistet somit den Opferschutz in der gesamten EU. Gleichzeitig gestattet die MID den Mitgliedstaaten, für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Haftpflichtversicherungspflicht zu beschließen, sofern der Garantiefonds auch Opfer aus Unfällen mit Fahrzeugen, die von der Versicherungspflicht ausgenommen wurden, entschädigt.

Die REFIT-Überprüfung befasst sich mit allen Elementen der MID und umfasst sowohl die Bewertung als auch die Folgenabschätzung. Unbeschadet des Ausgangs der Überprüfung wurde bereits eine Reihe von konkreten Fragestellungen ermittelt. Die REFIT-Überprüfung umfasst die gesamte MID, wird sich aber verstärkt auf die folgenden Themen konzentrieren (http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_fisma_030_motor_insurance_en.pdf): (i) grenzüberschreitende Nutzung von Schadensverlaufsverlaufs-bescheinigungen; (ii) Schutz von Opfern bei der Insolvenz von grenzüberschreitend tätigen Versicherungsunternehmen; (iii) Mindestdeckungssummen; (iv) Kontrolle des Versicherungsstatus; (v) Terminologie; (vi) Geltungsbereich der MID; (vii) selbstfahrende Fahrzeuge; (viii) Überführung von Fahrzeugen. Auf die Punkte (i) und (ii) wird auch im Aktionsplan Finanzdienstleistungen für Verbraucher der Kommission Bezug genommen (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017DC0139>).

Die Rückmeldungen zu dieser Konsultation werden der Kommission eine wichtige Hilfestellung bei der etwaigen Ausarbeitung eines formalen Vorschlags zur Änderung der MID sein.

Stakeholder Mapping

Sämtliche Stakeholder sind aufgefordert, sich an dieser Konsultation zu beteiligen. Die folgenden Gruppen wurden als besonders relevant eingestuft:

Verbraucherverbände/EU-Bürger können sowohl aus der Sicht eines Versicherungsnehmers als auch eines potenziell Verkehrsunfallgeschädigten beitragen.

Versicherungsunternehmen und -verbände können Daten über die mögliche Auswirkung der MID auf Versicherungsprämien bereitstellen. Sie sollten ausreichende Kenntnisse über die Kosten von Unfällen im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen oder industriellen Tätigkeiten, Baumaßnahmen, Motorsport oder Messeveranstaltungen besitzen, insofern die Unfälle von der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gedeckt werden, und über mögliche Auswirkungen auf Versicherungsnehmer.

Nationale Versicherungsbüros können ihre Einschätzung über das vom Garantiefonds getragene Risiko, insbesondere in Bezug auf die Ansprüche, die ausschließlich im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen oder industriellen Tätigkeiten, Baumaßnahmen, Motorsport oder Messeveranstaltungen abgeben.

Zuständige Behörden verantwortlich für die Umsetzung des Systems der Kfz-Haftpflichtversicherung.

Europäische Institutionen: das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union als Legislativorgane und als Vertreter von nationalen und politischen Wählergruppen mögen Ansichten über mögliche Folgen der Überarbeitung der MID für Versicherungsnehmer und potenzielle Opfer haben. Gleichmaßen mag der Ausschuss der Regionen und der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss Ansichten über mögliche Folgen der Überarbeitung des Geltungsbereichs der MID haben.

Der Fragebogen

Der Fragebogen gliedert sich in die folgenden Abschnitte:

- Identifikation des Stakeholders;
- Fragebogen für Privatpersonen mit Fragen in Bezug auf (i) die allgemeine Bewertung des Funktionierens der MID, (ii) die Bewertung von einzelnen Regelungen der MID, mögliche Änderungen und ihren Auswirkungen und (iii) andere Themen;
- Fragebogen gerichtet an Unternehmen, Wirtschaftsverbände und Verbraucher-organisationen, mit Fragen in Bezug auf (i) die allgemeine Bewertung des Funktionierens der MID, (ii) die Bewertung von einzelnen Regelungen der MID, mögliche Änderungen und ihren Auswirkungen und (iii) andere Themen.

Beantwortung des Fragebogens

Der Fragebogen gliedert sich in zwei Abschnitte. Teil A enthält die Fragen für Verbraucher und Teil B enthält die Fragen für Unternehmen, Wirtschaftsverbände und Verbraucherorganisationen. Wenn Sie möchten, können Sie beide Teile des Fragebogens ausfüllen, entweder als Privatperson oder in Ihrer beruflichen Funktion.

Bitte geben Sie beim Beantworten der Fragen in den einzelnen Abschnitten dieses Dokuments Auskunft über die erwarteten Auswirkungen auf Sie oder diejenigen, die Sie vertreten, einschließlich einer Abschätzung der Verwaltungs- und Befolgungskosten. Bitte begründen Sie Ihre Antworten und, soweit dies möglich ist, geben Sie Nachweise, die Ihre Ansichten stützen.

Falls erforderlich können Dateien mit zusätzlichen Informationen mit Hilfe des Symbols am Ende der Konsultationsseite hochgeladen werden. Im Hinblick auf die Bearbeitung Ihres Beitrags würden wir es begrüßen, wenn Sie sich an die Struktur des Fragebogens halten und die Frage, auf die sich die zusätzlichen Informationen beziehen, angeben.

Bitte übermitteln Sie Ihre Antworten auf den Online-Fragebogen spätestens bis zum 20.10.2017. Die Antworten werden auf der folgenden Website veröffentlicht, sofern der Veröffentlichung nicht ausdrücklich widersprochen wurde:

https://ec.europa.eu/info/consultations/finance-2017-motor-insurance_en
(https://ec.europa.eu/info/consultations/finance-2017-motor-insurance_en)

Obwohl einige Fragen im Wesentlichen an Stakeholder mit entsprechendem Fachwissen gerichtet sind, steht es jedem Stakeholder offen, auf alle Fragen in diesem Fragebogen zu antworten.

Hinweis: um ein faires und transparentes Verfahren zur Konsultation zu gewährleisten, werden **nur über den Online-Fragebogen erhaltene Antworten berücksichtigt** und in den zusammenfassenden Bericht über das Ergebnis aufgenommen. Sollten beim Ausfüllen des Fragebogens Probleme auftreten oder sollten Sie besondere Fragen haben, wenden Sie sich bitte an fisma-motor-insurance@ec.europa.eu (<mailto:fisma-motor-insurance@ec.europa.eu>).

Weitere Informationen:

- zur Konsultation (https://ec.europa.eu/info/consultations/finance-2017-motor-insurance_de)
- zum Schutz personenbezogener Daten für diese Konsultation (https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-motor-insurance-specific-privacy-statement_de.pdf) 

1. Fragen zu Ihrer Person

* Sie antworten als:

- Privatperson
- Organisation oder Unternehmen
- öffentliche Behörde oder internationale Organisation

* Name Ihrer Organisation:

Bund der Versicherten

E-Mail-Adresse:

Ihre Angaben dienen hier lediglich administrativen Zwecken und werden nicht veröffentlicht

cguelich@bunddersicherten.de

* Ist Ihre Organisation im Transparenzregister eingetragen?

(Wenn Ihre Organisation nicht angemeldet ist, können Sie sie hier anmelden (<http://ec.europa.eu/transparencyregister/public/homePage.do?locale=de>), obwohl eine Anmeldung für das Ausfüllen des Konsultationsfragebogens nicht zwingend erforderlich ist. (Warum ein Transparenzregister? (http://ec.europa.eu/transparencyregister/public/staticPage/displayStaticPage.do?locale=de&reference=WHY_TRANSPARENCY_REGISTER)))

- Ja
- Nein

* Falls ja, geben Sie bitte Ihre Registernummer an:

547660218656-93

* Art der Organisation:

- Hochschuleinrichtung
- Unternehmen, KMU, Mikrounternehmen, Einzelhändler
- Beratungs- oder Anwaltskanzlei
- Verbraucherverband
- Wirtschaftsverband
- Medien
- Nichtregierungsorganisation
- Denkfabrik
- Gewerkschaft
- Sonstiges

* Wo sind Sie niedergelassen und/oder wo finden Ihre Tätigkeiten statt?

* Aktivitätsbereich oder Branche (*sofern zutreffend*):

at least 1 choice(s)

- Automobilindustrie
- Versicherungen
- Verkehrssektor
- Sonstiges
- Entfällt



Wichtiger Hinweis zur Veröffentlichung der Antworten

* Die eingehenden Antworten sollen auf der Website der Europäischen Kommission veröffentlicht werden. Stimmen Sie einer Veröffentlichung Ihres Beitrags zu?

(Bitte lesen Sie die spezielle Datenschutzerklärung (http://ec.europa.eu/finance/consultations/2015/CONS-NAME/docs/privacy-statement_de.pdf) )

- Ja, ich stimme zu, dass meine Antwort unter dem angegebenen Namen veröffentlicht wird (*Name der/des durch sie vertretenen Organisation/Unternehmens/öffentlichen Behörde, oder Ihr Name, wenn Sie als Einzelperson antworten*)
- Nein, ich wünsche nicht, dass meine Antwort veröffentlicht wird

2. Ihre Meinung

A: Fragen für Privatpersonen

A.1. ALLGEMEINE BEWERTUNG DES FUNKTIONIERENS DER MID

Q1: Falls Sie Opfer eines Unfalls in einem anderen EU-Mitgliedstaat, als dem in dem sie wohnen, waren: Hatten Sie Schwierigkeiten, rechtzeitig eine Entschädigung zu erhalten?

Q2: Falls Sie Opfer eines Unfalls waren, der von einem in einem anderen EU-Mitgliedstaat versicherten Fahrer verursacht wurde: Hatten Sie Schwierigkeiten, rechtzeitig eine Entschädigung zu erhalten?

Q3: Falls Sie Opfer eines Unfalls waren, der von einem nicht versicherten oder nicht identifizierbaren Fahrzeug verursacht wurde: Hatten Sie Schwierigkeiten, rechtzeitig eine Entschädigung zu erhalten?

A.2. BEWERTUNG VON EINZELNEN REGELUNGEN DER MID, MÖGLICHEN ÄNDERUNGEN UND IHREN AUSWIRKUNGEN

A.2.1. GRENZÜBERSCHREITENDE NUTZUNG VON SCHADENSVERLAUFSBESCHEINIGUNGEN

Versicherungsnehmer können von den Versicherungsunternehmen Bescheinigungen über den Schadensverlauf während der letzten fünf Jahre verlangen. Diese Bescheinigungen sollen Versicherungsnehmern mit einem günstigen Schadensverlauf erlauben, bei einem Wechsel des Versicherers eine niedrige Risikoeinstufung und damit eine günstige Prämie zu erhalten. Versicherungsunternehmen sind häufig bereit, solche Bescheinigungen zu berücksichtigen. Gerade in grenzüberschreitenden Situationen ist das aber nicht immer der Fall. Im Ergebnis kann sich das als Behinderung der grenzüberschreitenden Mobilität auswirken.

Q4: Falls Sie von einem Mitgliedstaat in einen anderen umgezogen sind: Hatten Sie Schwierigkeiten, in dem neuen Mitgliedstaat eine Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung abzuschließen?

Q5: Falls Sie von Ihrem bisherigen Versicherer in Ihrem ursprünglichen Wohnsitzstaat eine Bestätigung der Schadensfreiheit (zum Beispiel für die letzten fünf Jahre) erhalten haben: Hat Ihr neuer Versicherer im neuen Wohnsitzstaat diese Bescheinigung bei der Prämienberechnung berücksichtigt?

Q6: Falls die Antwort auf Q5 negativ ist, wie hat der Versicherer die Ablehnung begründet?

- Das Unternehmen erkennt generell keine Bescheinigung von ausländischen Versicherern an.
- Das Unternehmen verlangt eine Bescheinigung über einen Zeitraum von mehr als den letzten fünf Jahren.
- Andere Gründe
- Keine Begründung

Q7: Sollten nach Ihrer Auffassung Versicherer verpflichtet sein, bei der Berechnung der Prämie Schadensverlaufsbescheinigungen von früheren Versicherern (auch aus anderen Mitgliedstaaten) zu berücksichtigen?

Q8: Sollten nach Ihrer Auffassung Versicherer verpflichtet sein, die Regeln für die Kalkulation von Schadensfreiheitsrabatten offenzulegen, um günstigere Bedingungen für den Wechsel von Versicherungsunternehmen zu schaffen?

A.2.2. SCHUTZ VON UNFALLOPFERN BEI DER INSOLVENZ VON GRENZÜBERSCHREITEND TÄTIGEN VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN

Für Opfer von Verkehrsunfällen besteht das Risiko, dass sie im Fall der Insolvenz des Versicherers des haftpflichtigen Fahrers keine Entschädigung erhalten, wenn der Versicherer seinen Sitz in einem anderen Mitgliedstaat hat. Nicht alle Mitgliedstaaten beteiligen sich an einer freiwilligen internationalen Übereinkunft zur Opferentschädigung bei Unfällen, die von Fahrzeugen verursacht werden, die von einem insolventen Versicherungsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat gedeckt sind. Erst kürzlich führte die Insolvenz eines grenzüberschreitend im Bereich der Kraftfahrzeughaftpflicht tätigen Versicherungsunternehmens dazu, dass der Garantiefonds des Mitgliedstaats, in dem die Versicherungsnehmer ansässig waren, über 1750 Anspruchsberechtigte zu entschädigen hatte, ohne von dem betroffenen Versicherungsunternehmen einen Beitrag zu erhalten. In ihrer Antwort auf das Grünbuch

der Kommission über Finanzdienstleistungen für Privatkunden (Grünbuch über Finanzdienstleistungen für Privatkunden: Bessere Produkte, größere Auswahl und mehr Möglichkeiten für Verbraucher und Unternehmen: 10.12.2015, COM(2015) 630 eng.) haben mehrere Beteiligte eine Änderung des EU-Rechts vorgeschlagen, um sicherzustellen, dass der Garantiefonds des Mitgliedstaats, in dem das insolvente Versicherungsunternehmen seinen Sitz hat, für die Kosten der Entschädigung der Anspruchsberechtigten aufkommen muss.

Q9: Sollte das EU-Recht im Fall der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens den Opfern von Verkehrsunfällen volle Entschädigung gewähren (unabhängig davon, wo in der EU das insolvente Versicherungsunternehmen seinen Sitz hat).

A.2.3. UNTERSTELLTE VERSICHERUNGSDECKUNG UND VERSICHERUNGSKONTROLLEN

Um den freien Personenverkehr zu erleichtern und um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten keine Kraftfahrzeugversicherungskontrollen an den Grenzen durchführen, verbietet die MID Kontrollen der Haftpflichtversicherung mit Ausnahme von nichtsystematischen Kontrollen, die nicht diskriminierend sind und nicht ausschließlich der Überprüfung des Versicherungsschutzes dienen. Zugleich gilt jedoch, dass die Sicherstellung einer vollständigen Versicherungsdeckung für alle Fahrzeuge durch die Mitgliedstaaten einer der Hauptindikatoren für das Funktionieren der MID ist. Die Kosten für Unfälle durch nicht versicherte Fahrzeuge werden letztlich von der Gesamtheit der Versicherungsnehmer getragen. Das Verbot systematischer Versicherungskontrollen wurde zu einer Zeit eingeführt, als die einzige Methode zur Überprüfung der Versicherungsdeckung darin bestand, die Fahrzeuge anzuhalten und die Versicherungsdokumente zu verlangen. Heute können automatische Systeme eingesetzt werden, die die Versicherungsdeckung anhand der Kennzeichen prüfen, ohne den Verkehr zu beeinträchtigen. Unter diesen Umständen sollte eine Verbesserung des Informationsaustausches über Autokennzeichen und Versicherungsdeckung in Erwägung gezogen werden.

Q10: Sollten unter der MID systematische Kontrollen der Versicherungsdeckung mit elektronischen Mitteln und ohne Anhalten von Fahrzeugen zugelassen werden?

A.2.4. SCHUTZ VON BESUCHERN

Anders als bei dem System der Internationalen Versicherungskarte für den Kraftverkehr, das nur den Schutz von Opfern bei Unfällen durch auswärtige Fahrer vorsieht, gewährt die MID auch dann Schutz, wenn sich das Opfer in einem Mitgliedstaat befindet in dem es nicht ansässig ist (Besucher). Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten Versicherer aus anderen Mitgliedstaaten verpflichten, Schadensregulierungsbeauftragte zu benennen. Die Mitgliedstaaten müssen außerdem Auskunftsstellen zur Erleichterung der Identifizierung von Fahrern sowie Entschädigungsstellen einrichten, die Hilfestellung leisten, wenn das Opfer nicht effektiv mit dem Versicherungsunternehmen kommunizieren kann.

Q11: Erscheint Ihnen der Schutz von Besuchern nach der MID zureichend?

A.2.5. ANWENDUNGSBEREICH

Nach der MID muss die Haftpflicht bei jeder Art von maschinell angetriebenen Kraftfahrzeugen, die zum Verkehr zu Lande bestimmt sind, durch eine Versicherung gedeckt sein. Eine hinreichend weite Bestimmung des Begriffs des Fahrzeugs war erforderlich, um einen ausreichenden Schutz für Unfallopfer sicherzustellen. Die schnelle technische Entwicklung in den letzten Jahren hat allerdings dazu geführt, dass der Begriff nunmehr auch vielerlei neu entwickelte Fahrzeugarten erfasst, wie zum Beispiel Pedelecs und andere langsame Elektrofahrräder, Segways, Golf-Buggys oder Elektromobile für Gehbehinderte.

Die MID gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, bei bestimmten Arten von Fahrzeugen von der Versicherungspflicht abzuweichen. In den entsprechenden Fällen müssen allerdings die durch die ausgenommenen Fahrzeuge verursachten Unfälle durch den Garantiefonds gedeckt werden, der die Opfer von Unfällen durch nicht versicherte oder nicht identifizierbare Fahrzeuge zu entschädigen hat und letztlich von der Gesamtheit der Versicherungsnehmer über die Prämien finanziert wird (der Beitrag zum Garantiefonds wird von den Versicherern aufgebracht, die ihn dann über die Prämien auf die Versicherungsnehmer abwälzen).

Der Europäische Gerichtshof hat in einem Urteil von 2014 (Rechtssache C-162/13, Vnuk), das einen durch einen Traktor auf einem Privatgrundstück verursachten Unfall zum Gegenstand hatte, klargestellt, dass der Begriff der "Benutzung eines Fahrzeugs" jede Benutzung umfasst, die dessen gewöhnlicher Funktion entspricht.

Das bedeutet, dass Fahrzeuge, die an bestimmten Orten (auch außerhalb des Straßenverkehrs) und/oder für bestimmte Tätigkeiten benutzt werden, und die möglicherweise ursprünglich als nicht von der Richtlinie erfasst angesehen wurden, nunmehr klar unter die Versicherungspflicht nach MID fallen. Insbesondere Unfälle im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen oder industriellen Tätigkeiten, Baumaßnahmen, Motorsport oder Messeveranstaltungen außerhalb öffentlicher Straßen müssen nunmehr von der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung gedeckt sein.

Q12: Sollte der Versicherungsschutz nach der MID die Haftung für alle Unfälle umfassen, unabhängig davon, wo sie sich ereignen, d.h. sowohl auf öffentlichen Straßen wie auf Privatgrundstücken?

Q13: Sollten Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, bestimmte natürliche oder juristische Personen, bestimmte öffentliche oder private Fahrzeuge oder bestimmte Arten von Fahrzeugen mit besonderen Kennzeichen, die normalerweise unter die MID fallen würden, vom Anwendungsbereich auszunehmen, soweit die Unfallopfer anderweitig entschädigt werden?

Q14: Sollten bestimmte Arten von Fahrzeugen vollständig aus dem Anwendungsbereich der MID ausgeschlossen werden, und wenn ja, welche?

Q15: Sollte die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung auch Unfälle im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen oder industriellen Tätigkeiten, Baumaßnahmen, Motorsport oder Messeveranstaltungen erfassen?

A.2.5. TECHNOLOGISCHE ENTWICKLUNG – SELBSTFAHRENDE FAHRZEUGE

Als die MID erlassen wurde, wurden sämtliche Kraftfahrzeuge von Menschen gesteuert und hatten nur beschränkte elektronische oder automatische Ausstattungsmerkmale. Heute strebt die Automobilindustrie dagegen eine verstärkte Automatisierung von Fahrzeugen an, so dass möglicherweise schon in naher Zukunft vollautonome Fahrzeuge auf die Straßen kommen werden. Der Begriff des "Fahrzeugs" ist grundsätzlich neutral gegenüber neuen Technologien und unterscheidet nicht zwischen "Fahrzeugen mit Fahrer" und "selbstfahrenden Fahrzeugen". Es ist jedoch denkbar, dass mit der Einführung selbstfahrender Fahrzeuge die Haftung für Unfälle auf die Fahrzeughersteller oder sogar auf die für die Unterhaltung von Straßen zuständigen Stellen übergeht. Das führt zu der Frage, ob das bestehende System der Haftpflichtversicherung, bei dem grundsätzlich der Eigentümer/Fahrer des Fahrzeugs haftbar ist, auch zukünftig in allen Fällen sachgerecht sein wird.

Q16: Sollten selbstfahrende Fahrzeuge weiterhin in der gleichen Weise wie von Fahrern gesteuerte Fahrzeuge gegen Haftpflichtansprüche von Unfallopfern versichert sein?

Q17: Haben Sie weitere Kommentare zur Frage der technologischen Entwicklung?

A.2.6. ÜBERFÜHRUNG VON FAHRZEUGEN

Um den Erwerb von Fahrzeugen in anderen Mitgliedstaaten zu erleichtern, sieht die MID vor, dass der Bestimmungsstaat als derjenige Mitgliedstaat anzusehen ist, in dem das Risiko gelegen ist, selbst wenn das Fahrzeug dort noch nicht offiziell zugelassen wurde. Wenn jemand ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat erwirbt, hat er/sie maximal 30 Tage Zeit, um das Fahrzeug in seinem/ihrem Wohnsitzmitgliedstaat anzumelden und eine Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung abzuschließen.

Q18: Falls Sie ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat erworben haben: Hatten Sie Schwierigkeiten beim Abschluss einer Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung für die Überführung in Ihren Wohnsitzmitgliedstaat?

Q19: Sollten die bestehenden Rechtsvorschriften für die Überführung von Fahrzeugen geändert werden und, wenn ja, wie?

A.2.7. ANDERE THEMEN

Die vorstehenden Fragen beruhen auf der Einschätzung der Kommissionsdienststellen darüber, was die zentralen Themen für eine Bestandsaufnahme sind. Um nicht andere wichtige Themen zu vernachlässigen, werden die Beteiligten aufgefordert anzugeben, ob sie andere mögliche Problembereiche sehen.

Q20: Gibt es andere Problembereiche, die nicht von den vorstehenden Fragen erfasst sind, für die ein Handeln auf EU-Ebene erforderlich wäre? Wenn ja, welche Lösung würden Sie für die vorgebrachten Probleme vorschlagen?

B: Fragen für Unternehmen sowie Unternehmens- und Verbraucherverbände

B.1. ALLGEMEINE BEWERTUNG DES FUNKTIONIERENS DER MID

Q1: Sind Sie der Meinung, dass die Zahl der nicht versicherten Fahrzeuge in Ihrem Mitgliedstaat ein Problem darstellt?

Q2: Sind nach Ihrer Auffassung Maßnahmen auf europäischer Ebene erforderlich, um die Zahl der nicht versicherten Fahrzeuge zu verringern? Wenn ja, worin sollten diese Maßnahmen bestehen?

B.2. BEWERTUNG VON EINZELNEN REGELUNGEN DER MID, MÖGLICHEN ÄNDERUNGEN UND IHREN AUSWIRKUNGEN

B.2.1. GRENZÜBERSCHREITENDE VERWENDUNG VON SCHADENSVERLAUFSBESCHEINIGUNGEN

Versicherungsnehmer können von den Versicherungsunternehmen Bescheinigungen über den Schadensverlauf während der letzten fünf Jahre verlangen. Diese Bescheinigungen sollen Versicherungsnehmern mit einem günstigen Schadensverlauf erlauben, bei einem Wechsel des Versicherers eine niedrigere Risikoeinstufung und damit eine günstigere Prämie zu erhalten. Versicherungsunternehmen sind häufig bereit, solche Bescheinigungen zu berücksichtigen. Gerade in grenzüberschreitenden Situationen ist das aber nicht immer der Fall. Im Ergebnis kann sich das als Behinderung der grenzüberschreitenden Mobilität auswirken.

Q3: Sind Sie der Meinung, dass der Fünfjahreszeitraum für Schadensverlaufsbescheinigungen ausreichend ist? Wenn nein, für welche Zeiträume sollten diese Bescheinigungen ausgestellt werden: sieben, zehn, fünfzehn Jahre?

Wir empfehlen einen Zeitraum von fünfzehn Jahren.

Q4: Sollte das Format von Schadensverlaufsbescheinigungen in der EU standardisiert werden?

Ja, eine Standardisierung ist notwendig.

Q5: Sollten nach Ihrer Auffassung Versicherer verpflichtet sein, bei der Berechnung der Prämie Schadensverlaufsbescheinigungen von früheren Versicherern (auch aus anderen Mitgliedstaaten) zu berücksichtigen?

Ja, es sollte eine Pflicht zur Berücksichtigung der Schadensverlaufsbescheinigungen für die Prämienberechnung durch die Versicherer bestehen.

Q6: Für Versicherer: Berücksichtigen Sie Schadensverlaufsbescheinigungen von anderen Versicherungsunternehmen und, wenn ja, in welcher Form? Wenn nein, geben Sie bitte Ihre Gründe an?

Q7: Sollten nach Ihrer Auffassung Versicherer verpflichtet sein, die Regeln für die Kalkulation von Schadensfreiheitsrabatten offenzulegen, um günstigere Bedingungen für den Wechsel von Versicherungsunternehmen zu schaffen?

Ja, eine Pflicht zur Offenlegung der Regeln für die Kalkulation von Schadenfreiheitsrabatten durch die Versicherer sollte bestehen.

Q8: Haben Sie weitere Kommentare zur Frage der grenzüberschreitenden Verwendung von Schadensverlaufsbescheinigungen?

B.2.2. SCHUTZ VON UNFALLOPFERN BEI DER INSOLVENZ VON GRENZÜBERSCHREITEND TÄTIGEN VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN

Für Opfer von Verkehrsunfällen besteht das Risiko, dass sie im Fall der Insolvenz des Versicherers des haftpflichtigen Fahrers keine Entschädigung erhalten, wenn der Versicherer seinen Sitz in einem anderen Mitgliedstaat hat. Nicht alle Mitgliedstaaten beteiligen sich an einer freiwilligen internationalen Übereinkunft

zur Opferentschädigung bei Unfällen, die von Fahrzeugen verursacht werden, die von einem insolventen Versicherungsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat gedeckt sind (Weitere Informationen befinden sich auf der Website des Council of Bureaux (<http://www.cobx.org/Content/Default.asp>)). Erst kürzlich führte die Insolvenz eines grenzüberschreitend im Bereich der Kraffahrzeughaftpflicht tätigen Versicherungsunternehmens dazu, dass der Garantiefonds des Mitgliedstaats, in dem die Versicherungsnehmer ansässig waren, über 1750 Anspruchsberechtigte zu entschädigen hatte, ohne von dem betroffenen Versicherungsunternehmen auch nur einen Beitrag zu erhalten. In ihrer Antwort auf das Grünbuch der Kommission über Finanzdienstleistungen für Privatkunden (Frage 20 des Grünbuchs über Finanzdienstleistungen für Privatkunden vom 10. Dezember 2015: KOM(2015)630 endg.) haben mehrere Beteiligte eine Änderung des EU-Rechts vorgeschlagen, um sicherzustellen, dass der Garantiefonds des Mitgliedstaats, in dem das insolvente Versicherungsunternehmen seinen Sitz hat, für die Kosten der Entschädigung der Anspruchsberechtigten aufkommen muss.

Q9: Was ist die passendste Lösung für Unfälle von Versicherungsnehmern eines grenzüberschreitend tätigen Versicherungsunternehmens aus einem anderen Mitgliedstaat, das insolvent geworden ist.

- Keine gesetzliche Verpflichtung zur Entschädigung durch einen Garantiefonds eines der betroffenen Mitgliedstaaten mit der Folge, dass die Opfer dem Risiko ausgesetzt sind, keinerlei Entschädigung von einem Versicherungsunternehmen oder Garantiefonds zu erhalten, und darauf angewiesen sind, den haftbaren Fahrer vor den Zivilgerichten in Anspruch zu nehmen (gegenwärtige Situation in Fällen, in denen die freiwillige Übereinkunft zur Opferentschädigung nicht zur Anwendung kommt).
- Ein Fonds oder eine Entschädigungseinrichtung im Mitgliedstaat des insolventen Versicherungsunternehmens muss das Opfer entschädigen oder dem Garantiefonds des Wohnsitzmitgliedstaats des Opfers eine etwa erfolgte Entschädigungsleistung erstatten.
- Ein Fonds oder eine Entschädigungseinrichtung in dem Mitgliedstaat, in dem der Versicherungsnehmer (der haftbare Fahrer) Wohnsitz hat oder in dem sich der Unfall ereignet hat, sollte für die Entschädigung aufkommen, wobei es keine Rolle spielt, ob das insolvente Versicherungsunternehmen einen Beitrag zu diesem Fonds oder dieser Einrichtung geleistet hat.
- Ein Fonds oder eine Entschädigungseinrichtung in dem Mitgliedstaat, in dem der Versicherungsnehmer (der haftbare Fahrer) Wohnsitz hat oder in dem sich der Unfall ereignet hat, sollte für die Entschädigung aufkommen, soweit das insolvente Versicherungsunternehmen einen Beitrag zu diesem Fonds oder dieser Einrichtung geleistet hat.
- Ein EU-weiter Fonds mit getrennten Beiträgen.
- Eine andere Lösung

* Bitte beschreiben Sie diese Lösung:

Wir bevorzugen eine Lösung wie unter e) beschrieben, d.h. ein EU-weiter Fonds mit getrennten Beiträgen.
Solange das noch nicht möglich ist bzw. eine Realisierung in zu weitere Ferne liegt, sollte nach c) verfahren werden: Ein Fonds oder eine Entschädigungseinrichtung in dem Mitgliedstaat, in dem der Versicherungsnehmer (der haftbare Fahrer) Wohnsitz hat oder in dem sich der Unfall ereignet hat, sollte für die Entschädigung aufkommen, wobei es keine Rolle spielt, ob das insolvente Versicherungsunternehmen einen Beitrag zu diesem Fonds oder dieser Einrichtung geleistet hat.

Q10: Durch welchen Entschädigungsfonds sollten Unfallopfer entschädigt werden?

- Durch den Entschädigungsfonds ihres Wohnsitzmitgliedstaats, der sodann den Entschädigungsfonds des Mitgliedstaats, in dem das insolvente Versicherungsunternehmen seine Hauptniederlassung hat, auf Erstattung in Anspruch nehmen kann.
- Durch den Entschädigungsfonds des Mitgliedstaats, in dem das insolvente Versicherungsunternehmen seine Hauptniederlassung hat.

Sollte im EU-Recht eine Verpflichtung zur Entschädigung von Unfallopfern im Fall der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens begründet werden, so würde sich die Frage stellen, ob es sich dabei um eine teilweise Schadensdeckung handelt oder ob der vollständige von dem Versicherungsunternehmen geschuldete Betrag zu zahlen ist. Zurzeit besteht auf der Ebene des EU-Rechts keine Garantie für eine vollständige Entschädigung in solchen Fällen. Mitgliedstaaten können daher eine teilweise Schadensdeckung vorsehen.

Q11: Sollte im EU-Recht eine Verpflichtung zur vollständigen Entschädigung des Opfers im Fall der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens?

Ja, im EU-Recht sollte eine Verpflichtung zur vollständigen Entschädigung des Opfers im Fall der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens bestehen.

Q12: Haben Sie weitere Kommentare zum Thema des Opferschutzes bei der Insolvenz grenzüberschreitend tätiger Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer?

Das Verfahren, die Zuständigkeiten und die Fristen für die grenzüberschreitende Schadensregulierung sollten einheitlich und verbindlich EU-weit fixiert werden und in Form eines Informationsblattes zusammengefasst und jederzeit abrufbar sein.
Außerdem muss sichergestellt werden, dass Versicherungsnehmer ihre im Voraus gezahlten Prämien bei Insolvenz des Versicherers anteilig zurückerstattet bekommen.

B.2.3. MINDESTDECKUNGSSUMMEN

Die MID legt für die Haftpflichtversicherung Mindestdeckungssummen für Personen- und Sachschäden fest. Diese Beträge werden alle fünf Jahre an die Inflation angepasst. Derzeit (nach mehreren periodischen Anpassungen) gelten die folgenden Beträge (in Euro): Bei Personenschäden beträgt der Mindestdeckungsbetrag 1 220 000 EUR je Unfallopfer oder 6 070 000 EUR je Schadensfall, unabhängig von der Anzahl der Geschädigten, und bei Sachschäden ist der Mindestdeckungsbetrag 1 220 000 EUR je Schadensfall, unabhängig von der Anzahl der Geschädigten.

Die Rechtlinie unterscheidet derzeit nicht zwischen den verschiedenen Arten von Fahrzeugen und dem jeweiligen Schadenspotenzial. Da bestimmte Fahrzeuge, wie beispielsweise Lastkraftwagen, durch ihre Größe höhere Schäden pro Unfall verursachen als gewöhnliche Personenkraftwagen, haben manche Mitgliedstaaten für schwere Fahrzeuge höhere Mindestdeckungssummen festgelegt, die bis zu 25 000 000 EUR reichen.

Q13: Sollten die Mindestdeckungssummen für alle EU-Mitgliedstaaten weiterhin gleich hoch sein?

Ja, die Mindestdeckungssummen sollten für alle EU-Mitgliedstaaten weiterhin gleich hoch sein.

Q14: Sollten die Mindestdeckungssummen im Vergleich zu den bisherigen Beträgen in der Richtlinie gesenkt oder erhöht werden oder gleich bleiben?

Die Mindestdeckungssummen sollten im Vergleich zu den bisherigen Beträgen in der Richtlinie erhöht werden. Die gesetzlich festgelegten Mindestdeckungssummen sollten auf 100 Millionen Euro pauschal für Personen-, Sach- und Vermögensschäden erhöht werden. Im Fall von Personenschäden sollte dabei eine Begrenzung auf acht Millionen Euro pro Geschädigtem gelten. Durch diese hohen Deckungssummen wird gewährleistet, dass in den allermeisten Fällen die gesundheitlich Geschädigten ihren finanziellen Schaden in voller Höhe ausgeglichen bekommen. Eine Erhöhung der Deckungssummen ist daher erforderlich, sie dient dem Verbraucherschutz, die daraus resultierende Prämienenerhöhung dürfte gering bleiben (im niedrigen zweistelligen Bereich).

Q15: Sollte die Richtlinie für die Mindestdeckungssummen zwischen verschiedenen Arten von Fahrzeugen (beispielsweise Elektrofahrräder, Lastkraftwagen, Traktoren, usw.) unterscheiden?

Unter der Voraussetzung, dass die gesetzlich festgelegten Mindestdeckungssummen pauschal auf 100 Millionen Euro für Personen-, Sach- und Vermögensschäden erhöht werden, ist eine Differenzierung nach Fahrzeugtypen nicht notwendig.

Q16: Wenn ja, welche Mindestbeträge sollten für die verschiedenen Fahrzeugarten gelten? Bitte machen Sie genaue Angaben.

Q17: Haben Sie weitere Kommentare zum Thema Mindestdeckungssummen?

B.2.4. UNTERSTELLTE VERSICHERUNGSDECKUNG UND VERSICHERUNGSKONTROLLEN

Um den freien Personenverkehr zu erleichtern und um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten keine Kraftfahrzeugversicherungskontrollen an den Grenzen durchführen, verbietet die MID Kontrollen der Haftpflichtversicherung mit Ausnahme von nichtsystematischen Kontrollen, die nicht diskriminierend sind und nicht ausschließlich der Überprüfung des Versicherungsschutzes dienen. Zugleich gilt jedoch, dass die Sicherstellung einer vollständigen Versicherungsdeckung für alle Fahrzeuge durch die Mitgliedstaaten einer der Hauptindikatoren für das Funktionieren der MID ist. Die Kosten für Unfälle durch nicht versicherte Fahrzeuge werden letztlich von der Gesamtheit der Versicherungsnehmer getragen. Das Verbot systematischer Versicherungskontrollen wurde zu einer Zeit eingeführt, als die einzige Methode zur Überprüfung der Versicherungsdeckung darin bestand, die Fahrzeuge anzuhalten und die Versicherungsdokumente zu verlangen. Heute können automatische Systeme eingesetzt werden, die die Versicherungsdeckung anhand der Kennzeichen prüfen, ohne den Verkehr zu beeinträchtigen. Unter diesen Umständen sollte eine Verbesserung des Informationsaustausches über Autokennzeichen und Versicherungsdeckung in Erwägung gezogen werden.

Q18: Sollten unter der MID systematische Kontrollen der Versicherungsdeckung mit elektronischen Mitteln und ohne Anhalten von Fahrzeugen zugelassen werden?

Q19: Sollte der grenzüberschreitende Informationsaustausch über Kennzeichen und die jeweilige Versicherungsdeckung zwischen den Mitgliedstaaten verbessert und/oder vereinfacht werden?

Die MID enthält Kriterien für die Bestimmung des für ein Fahrzeug zuständigen Mitgliedstaats. Diese Kriterien beruhen auf dem Begriff des "Gebiets, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat". Die Bestimmung wird anhand der folgenden vier Gesichtspunkte durchgeführt: (i) das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs, (ii) die Versicherungsplakette oder ein ähnliches Unterscheidungszeichen, (iii) der Wohnsitz des Fahrzeughalters, oder (iv) wenn die zuvor genannten Kriterien keine Zuordnung erlauben, das Gebiet des Staates, in dem sich der Unfall ereignet hat.

Q20: Erfasst das geltende System zur Bestimmung des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, alle denkbaren Situationen? Wenn nein, geben Sie bitte Gründe an.

Q21: Haben Sie weitere Kommentare zum Thema Versicherungskontrollen?

B.2.5. SCHUTZ VON BESUCHERN

Anders als bei dem System der Internationalen Versicherungskarte für den Kraftverkehr, das nur den Schutz von Opfern bei Unfällen durch auswärtige Fahrer vorsieht, gewährt MID auch dann Schutz wenn sich das Opfer in einem Mitgliedstaat befindet, in dem es nicht ansässig ist (Besucher). Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten Versicherern aus anderen Mitgliedstaaten verpflichten, Schadensregulierungsbeauftragte zu benennen. Die Mitgliedstaaten müssen außerdem Auskunftsstellen zur Erleichterung der Identifizierung von Fahrern sowie Entschädigungsstellen einrichten, die Hilfestellung leisten, wenn das Opfer nicht effektiv mit dem Versicherungsunternehmen kommunizieren kann.

Q22: Erscheint Ihnen der Schutz von Besuchern nach der MID zureichend? Bestehen gleiche Wettbewerbsbedingungen gegenüber dem System der Internationalen Versicherungskarte?

Q23: Ist das System der Schadensregulierungsbeauftragten, Auskunftsstellen und Entschädigungsstellen verbesserungsbedürftig? Wenn ja, welche Maßnahmen sind erforderlich?

Q24: Haben Sie weitere Kommentare zum Thema Besucherschutz?

B.2.6. TERMINOLOGIE UND DEFINITION

Die Richtlinie soll dem Opferschutz dienen. Sie verwendet sowohl den Begriff des "Opfers" als auch den des "Geschädigten", wobei nur letzterer definiert ist. Die beiden Begriffe können daher unterschiedlich ausgelegt werden mit dem Ergebnis, dass verschiedene von Unfällen betroffene Personen von verschiedenen Bestimmungen unterschiedlich behandelt werden, ohne dass ein Grund für eine solche Ungleichbehandlung ersichtlich wäre.

Q25: Gibt es Probleme im Zusammenhang mit Terminologie und Definitionen die die wirksame Durchführung der Richtlinie gefährden?

Q26: Falls Sie die vorangegangene Frage bejaht haben, benennen Sie bitte die Probleme und beschreiben Sie ihre Auswirkungen auf den Opferschutz.

B.2.7. ANWENDUNGSBEREICH

Nach der MID muss die Haftpflicht bei jeder Art von maschinell angetriebenen Kraftfahrzeugen, die zum Verkehr zu Lande bestimmt sind, durch eine Versicherung gedeckt sein. Eine hinreichend weite Bestimmung des Begriffs des Fahrzeugs war erforderlich, um einen ausreichenden Schutz für Unfallopfer sicherzustellen. Die schnelle technische Entwicklung in den letzten Jahren hat allerdings dazu geführt, dass der Begriff nunmehr auch vielerlei neu entwickelte Fahrzeugarten erfasst, wie zum Beispiel Pedelecs und andere langsame Elektrofahrräder, Segways, Golf-Buggys oder Elektromobile für Gehbehinderte. Die MID gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, bei bestimmten Arten von Fahrzeugen von der Versicherungspflicht abzuweichen. In den entsprechenden Fällen müssen allerdings die durch die ausgenommenen Fahrzeuge verursachten Unfälle durch den Garantiefonds gedeckt werden, der die Opfer von Unfällen durch nicht versicherte oder nicht identifizierbare Fahrzeuge zu entschädigen hat und letztlich von der Gesamtheit der Versicherungsnehmer über die Prämien finanziert wird (der Beitrag zum Garantiefonds wird von den Versicherern aufgebracht, die ihn dann über die Prämien auf die Versicherungsnehmer abwälzen).

Der Europäische Gerichtshof hat in einem Urteil von 2014 (Rechtssache C-162/13, Vnuk), das einen durch einen Traktor auf einem Privatgrundstück verursachten Unfall zum Gegenstand hatte, klargestellt, dass der Begriff der "Benutzung eines Fahrzeugs" jede Benutzung umfasst, die dessen gewöhnlicher Funktion entspricht.

Das bedeutet, dass Fahrzeuge, die an bestimmten Orten (auch außerhalb des Straßenverkehrs) und/oder für bestimmte Tätigkeiten benutzt werden, und die möglicherweise ursprünglich als nicht von der Richtlinie erfasst angesehen wurden, nunmehr klar unter die Versicherungspflicht nach MID fallen. Insbesondere Unfälle im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen oder industriellen Tätigkeiten, Baumaßnahmen, Motorsport oder Messeveranstaltungen außerhalb öffentlicher Straßen müssen nunmehr von der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung gedeckt sein.

Q27: Sollte der Versicherungsschutz nach der MID die Haftung für alle Unfälle umfassen, unabhängig davon, wo sie sich ereignen, d.h. sowohl auf öffentlichen Straßen wie auf Privatgrundstücken?

Q28: Sollte Mitgliedstaaten in Anbetracht des Vnuk-Urteils die Möglichkeit haben, bestimmte natürliche oder juristische Personen, bestimmte öffentliche oder private Fahrzeuge oder bestimmte Arten von Fahrzeugen mit besonderen Kennzeichen, die normalerweise unter die MID fallen würden, vom Anwendungsbereich auszunehmen, soweit die Unfallopfer anderweitig entschädigt werden?

Q29: Sollten bestimmte Arten von Fahrzeugen vollständig aus dem Anwendungsbereich der MID ausgeschlossen werden, und wenn ja, welche?

Q30: Sollte die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung auch Unfälle im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen oder industriellen Tätigkeiten, Baumaßnahmen, Motorsport oder Messeveranstaltungen erfassen?

Q31: Sollte die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung auch Unfälle erfassen, die sich in Bereichen ereignen, deren Betreten (rechtlich) verboten ist?

Q32: Haben sie weitere Kommentare zum Anwendungsbereich der Richtlinie?

B.2.8. TECHNOLOGISCHE ENTWICKLUNG – SELBSTFAHRENDE FAHRZEUGE

Als die MID erlassen wurde, wurden sämtliche Kraftfahrzeuge von Menschen gesteuert und hatten nur beschränkte elektronische oder automatische Ausstattungsmerkmale. Heute strebt die Automobilindustrie dagegen eine verstärkte Automatisierung von Fahrzeugen an, so dass möglicherweise schon in naher Zukunft vollautonome Fahrzeuge auf die Straßen kommen werden. Der Begriff des "Fahrzeugs" ist grundsätzlich neutral gegenüber neuen Technologien und unterscheidet nicht zwischen "Fahrzeugen mit Fahrer" und "selbstfahrenden Fahrzeugen". Es ist jedoch denkbar, dass mit der Einführung selbstfahrender Fahrzeuge die Haftung für Unfälle auf die Fahrzeughersteller oder sogar auf die für die Unterhaltung von Straßen zuständigen Stellen übergeht. Das führt zu der Frage, ob das bestehende System der Haftpflichtversicherung, bei dem grundsätzlich der Eigentümer/Fahrer des Fahrzeugs haftbar ist, auch zukünftig in allen Fällen sachgerecht sein wird.

Q33: Sollten selbstfahrende Fahrzeuge weiterhin in der gleichen Weise wie von Fahrern gesteuerte Fahrzeuge gegen Haftpflichtansprüche von Unfallopfern versichert sein?

Diese Frage kann in dieser Form nicht eindeutig beantwortet werden. Der EU-Gesetzgeber müsste vorab genau definieren, was er unter selbstfahrenden Fahrzeuge versteht? Es gibt schon heute zu viele verschiedene Arten von nur partiell oder unter bestimmten Bedingungen vollständig selbstfahrenden Fahrzeugen, die jeweils sehr unterschiedliche Haftpflichtansprüche generieren könnten. Bisher gibt es nach unserer Einschätzung zu wenige Erfahrungen bzw. belastbare statistische Erhebungen als Grundlage für neue gesetzliche Regelungen, die etwa einen Übergang von der Kfz-Haftpflicht des verantwortlichen Fahrers und Halters auf eine Produkthaftpflicht des Fahrzeugs rechtfertigen könnten.

Q34: Sollte die Richtlinie in irgendeiner Weise geändert werden, um der Entwicklung selbstfahrender Fahrzeuge Rechnung zu tragen? Wenn ja, erläutern Sie bitte ihre Antwort und die vorgeschlagenen Änderungen.

Q35: Haben Sie weitere Kommentare zur technischen Entwicklung?

B.2.9. ÜBERFÜHRUNG VON FAHRZEUGEN

Um den Erwerb von Fahrzeugen in anderen Mitgliedstaaten zu erleichtern, sieht die MID vor, dass der Bestimmungsstaat als derjenige Mitgliedstaat anzusehen ist, in dem das Risiko belegen ist, selbst wenn das Fahrzeug dort noch nicht offiziell zugelassen wurde. Wenn jemand ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat erwirbt, hat er/sie maximal 30 Tage Zeit, um das Fahrzeug in seinem/ihrer Wohnsitzmitgliedstaat anzumelden und eine Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung abzuschließen.

Q36: Sollten die geltenden Vorschriften über die Überführung von Fahrzeugen in irgendeiner Weise geändert werden? Wenn ja, erläutern Sie bitte die vorgeschlagenen Änderungen.

Q37: Haben Sie weitere Kommentare zum Thema Überführung von Fahrzeugen?

B.2.10. ANDERE THEMEN

Die vorstehenden Fragen beruhen auf der Einschätzung der Kommissionsdienststellen darüber, was die zentralen Themen für eine Bestandsaufnahme sind. Um nicht andere wichtige Themen zu vernachlässigen, werden die Beteiligten aufgefordert anzugeben, ob sie andere mögliche Problembereiche sehen.

Q38: Gibt es andere Problembereiche, die nicht von den vorstehenden Fragen erfasst sind, für die ein Handeln auf EU-Ebene erforderlich wäre? Wenn ja, welche Lösung würden Sie für die vorgebrachten Probleme vorschlagen?

3. Weitere Angaben

Sollten Sie weitere Informationen bereitstellen wollen (z. B. ein Positionspapier oder einen Bericht) oder Aspekte vorbringen, die nicht vom Fragebogen abgedeckt sind, können Sie Ihre Dokumente hier hochladen:

Useful links

<p>Mehr zum Transparenzregister</p> (<http://ec.europa.eu/transparencyregister/public/homePage.do?locale=en>) (<http://ec.europa.eu/transparencyregister/public/homePage.do?locale=en>)

<p>Einzelheiten zur Konsultation</p> (https://ec.europa.eu/info/consultations/finance-2017-motor-insurance_en) (https://ec.europa.eu/info/consultations/finance-2017-motor-insurance_en)

<p>Spezielle Datenschutzerklärung</p> (https://ec.europa.eu/info/files/2017-motor-insurance-specific-privacy-statement_en) (https://ec.europa.eu/info/files/2017-motor-insurance-specific-privacy-statement_en)

Contact

fisma-motor-insurance@ec.europa.eu
