

Stellungnahme

des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht

vom 24. Mai 2018 (COM(2018) 336)

Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5320
Fax: +49 30 2020-6320

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39
ID-Nummer 6437280268-55

Ansprechpartner:
Dr. Tibor S. Pataki
Kraftfahrtversicherung, Kfz-Technik,
Statistik und Kriminalitätsbekämpfung

E-Mail: t.pataki@gdv.de

www.gdv.de



Die EU-Kommission hat am 24. Mai 2018 ihren Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht veröffentlicht.

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft und die Verkehrsofferhilfe begrüßen das Ziel der EU-Kommission, die Opfer von Kraftfahrzeugunfällen noch besser zu schützen und die Rechte der Versicherungsnehmer zu stärken.

Bei einzelnen Vorschlägen sieht die deutsche Versicherungswirtschaft jedoch Anpassungsbedarf. Dies betrifft

- den Anwendungsbereich der KH-Richtlinie (Art. 1 Nr. 1a),
- die Mindestdeckungssummen (Art. 9),
- den Schutz der Geschädigten bei Insolvenzen von KH-Versicherern (Art. 10a) und
- die Bescheinigungen des Schadenverlaufs (Art. 16).

1. Anwendungsbereich der KH-Richtlinie (Art. 1 Nr. 1a)

Fahrzeuge, die ausschließlich auf privatem Gelände genutzt werden, fallen nicht in den Anwendungsbereich der KH-Richtlinie. Versicherungspflichtig sind hingegen Fahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen und Plätzen verwendet werden, wobei sich deren Versicherungspflicht auch auf die Nutzung auf privatem Gelände erstreckt.

- a) Die Erweiterung des Anwendungsbereiches der KH-Richtlinie ist nicht sachgerecht und führt zu nicht beabsichtigten Ergebnissen

Der Vorschlag der EU-Kommission verfolgt das Ziel, den Anwendungsbereich der KH-Richtlinie zu konkretisieren. Anlass sind drei neuere Entscheidungen des EuGH, die auf der Grundlage des Wortlauts der 6. KH-Richtlinie ergingen. Art. 1 Nr. 1a definiert den Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“, um den EuGH-Entscheidungen Rechnung zu tragen. Wir begrüßen, dass eine Klarstellung erfolgt. Jedoch halten wir den Umsetzungsvorschlag der EU-Kommission für zu weitreichend. In der vorgeschlagenen Fassung würde die Umsetzung in vielen Märkten, so auch im deutschen Markt, zu Problemen führen, beispielsweise bei der Behandlung von (temporär) nicht zugelassenen Fahrzeugen sowie neu produzierten Fahrzeugen.

Nach der Vorstellung der EU-Kommission soll die KH-Richtlinie künftig für jede Verwendung eines Fahrzeugs, die seiner normalen Funktion als Beförderungsmittel entspricht, anwendbar sein (Abgrenzung zur Arbeitsmaschine). Dabei kommt es nicht darauf an, ob das Fahrzeug auf einem öffentlichen oder einem privaten Gelände verwendet wird.

Eine solche Erweiterung des Anwendungsbereiches ist aus unserer Sicht nicht in jeglicher Hinsicht sachgerecht und schafft weder Rechtssicherheit noch die erforderliche Klarheit. Sie würde dazu führen, dass auch „frisch produzierte“ und nicht zugelassene Neufahrzeuge, beispielsweise auf Verladestellen von Automobilherstellern, in den Anwendungsbereich der KH-Richtlinie fielen und damit haftpflichtversicherungspflichtig wären. Dieses würde zum einen dazu führen, dass jegliches neu produziertes Fahrzeug konkret identifizierbar einer Kfz-Pflichtversicherung zugeordnet werden müsste; zumindest müsste durch geeignete Mittel an dem Fahrzeug selbst erkennbar sein, dass es über eine Kfz-Haftpflichtversicherung verfügt. Ein derartiger Nachweis wäre über ein allgemeines Kennzeichen des Kraftfahrzeuges nicht möglich, da es sich ja hierbei um nicht zugelassene Kraftfahrzeuge handelt. Dass neu produzierte Fahrzeuge in den Anwendungsbereich der KH-Richtlinie fallen sollen, ist auch aus Verkehrsoffensicht nicht erforderlich. Bei den Verladestationen handelt es sich um ab-

geschlossene Privatgelände, die von den Automobilherstellern oder Logistikunternehmen betrieben werden. Ein öffentlicher Verkehr findet auf diesen Flächen nicht statt. Darüber hinaus unterfallen derartige Kraftfahrzeuge der Betriebshaftpflichtversicherung des Betreibers/des Automobilherstellers, so dass auch vor diesem Hintergrund nicht erkennbar ist, wieso eine Unterstellung derartiger Kraftfahrzeuge unter die KH-Richtlinie erforderlich sein sollte.

Die vorgeschlagene Formulierung würde auch dazu führen, dass nicht zugelassene Fahrzeuge, die sich ausschließlich auf dem Privatgelände befinden und wegen der fehlenden Zulassung nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen dürfen, haftplichtversicherungspflichtig wären. Dieses würde bedeuten, dass beispielsweise temporär abgemeldete Kraftfahrzeuge oder Motorräder, die infolge von Witterungsbedingungen saisonal nicht genutzt werden und auf einem Privatgelände (beispielsweise einer Garage) verwahrt werden, vom Verbraucher versichert werden müssten. Neben dem nachteiligen finanziellen Effekt für den Verbraucher wäre eine Überwachung der Versicherungspflicht durch staatliche Organe nicht möglich, da diese kein Betretungsrecht des privaten Geländes haben und damit nicht kontrollieren könnten, inwieweit der Versicherungspflicht nachgekommen würde. Das Ergebnis wäre eine erhöhte Anzahl pflichtwidrig nicht versicherter Fahrzeuge auf privatem Gelände.

Die vorgeschlagene Erweiterung des Anwendungsbereiches der KH-Richtlinie würde auch dazu führen, dass Teilnehmer eines Motorsportrennens von der KH-Versicherung umfasst würden. Dieses erscheint jedoch nicht sachgerecht.

Es kann nicht Ziel der KH-Richtlinie sein, Teilnehmer eines Motorsportrennens zu schützen und die Versichertengemeinschaft mit den Kosten dieses (Sport-)Risikos zu belasten. Dieses sieht schon Anhang I Art. 4 Absatz 2 i. V. m. Art. 6 Absatz 1 des Straßburger Übereinkommens (Bundesgesetzblatt Jahrgang 1965 Teil 2, Seite 281 – 296) vor, das dem Veranstalter von Rennveranstaltungen aufgibt, für dieses spezielle Risiko einen speziellen Veranstaltungsversicherungsschutz nachzuweisen, um die erforderliche staatliche Genehmigung für das Motorrennen zu erhalten. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass eventuelle Schäden durch die Veranstaltungsversicherung gedeckt werden und gleichzeitig nicht die Versichertengemeinschaft der Kfz-Haftpflicht-Versicherungsnehmer mit diesem überbordenden „Sportrisiko“ belastet werden.

Der Generalanwalt beim europäischen Gerichtshof hat in Absatz 93 seines Schlussantrags in der Rechtssache C – 80/17 die Bedeutung der Zulassung für die Feststellung der „Benutzung des Fahrzeugs“, die zu einer Versicherungspflicht führt, betont. In letztlliche Konsequenz würde die Um-

setzung des Vorschlages der EU-Kommission dazu führen, dass jedes Fahrzeug nicht nur eine Kfz-Haftpflichtversicherung, sondern auch eine Zulassung benötigte. Dies dürfte kaum umsetzbar sein. Die Regelung ist im höchsten Maße unpraktikabel und überdies nicht notwendig.

- b) Erweiterung des Anwendungsbereiches einer bestehenden Kfz-Haftpflichtversicherung auf das Privatgelände wäre zu begrüßen

Zu begrüßen wäre eine Lösung, die dazu führt, dass eine bestehende Kfz-Haftpflichtversicherung auch für Schäden eintreten muss, an denen das Kfz-pflichtversicherte Fahrzeug auf privatem Gelände beteiligt ist. Diese Konkretisierung des Umfanges einer bestehenden Kfz-Pflichtversicherung würde – bei Vermeidung der eingangs beschriebenen Rechtsunsicherheiten und Unpraktikabilität – dem Verkehrsopferschutz vollumfänglich Rechnung tragen.

Aus redaktionellen Gründen wird vorgeschlagen, Art. 3 Satz 1 der deutschen Fassung der kodifizierten KH-Richtlinie wie folgt zu konkretisieren:

„Jeder Mitgliedstaat trifft vorbehaltlich der Anwendung des Art. 5 alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht aus der Verwendung von Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.“

Die vorgeschlagene Änderung würde dazu führen, dass die deutsche Fassung mit der englischen Fassung von Art. 3 Satz 1 der kodifizierten KH-Richtlinie in Übereinstimmung stehen würde. Der englische Wortlaut enthält diesen Zusatz bereits und müsste lediglich redaktionell um ein Wort ergänzt werden (siehe Unterstreichung):

“Each Member State shall, subject to Article 5, take all appropriate measures to ensure that civil liability in respect of any use of vehicles normally based in its territory is covered by insurance.”

2. Mindestdeckungssummen (Art. 9)

Die einheitliche Sprachregelung des Begriffs „Schadenfall“ (claim) der kodifizierten KH-Richtlinie ist aus Gründen der Rechtsklarheit beizubehalten.

Die vorgeschlagene Fassung des Art. 9 Absatz 1a) sieht Mindestbeträge für Personenschäden je Unfall (*accident*) vor, während hingegen Art. 9 Absatz 1b) bei den Mindestbeträgen für Sachschäden auf den einzelnen Schadensfall (*claim*) abstellt.

Die unterschiedlichen Begriffe könnten Fragen aufwerfen und zu unterschiedlichen Auslegungen führen. Ziel der Anpassung ist ausweislich der Begründung der EU-Kommission die europaweite einheitliche Höhe und Anhebung der Mindestversicherungssummen. Dieses kann unproblematisch mit dem – bisher verwendeten – Begriff Schadensfall (*claim*) gewährleistet werden.

3. Schutz der Geschädigten bei Insolvenzen von KH-Versicherern (Art. 10a)

Die Richtlinie muss sicherstellen, dass der Markt das finanzielle Risiko einer Insolvenz trägt, dessen Aufsicht für die Einleitung von Maßnahmen verantwortlich ist.

Dieses Ziel wird durch den vorliegenden Vorschlag nicht erreicht.

Es muss klargestellt werden, dass die 3-Monats-Frist des Art. 10 a Abs. 1 nur im Fall einer Insolvenz gilt und sich nicht auf die Fälle bezieht, bei denen – in einem reinen inländischen Fall – der Versicherungsnehmer keine Antwort von dem (solventen) Versicherungsunternehmen erhält.

Mit Einführung des Art. 10a will die Europäische Kommission erkennbar den Anwendungsbereich der RL auf die Insolvenz eines KH-Versicherers ausweiten (siehe auch Nr. 1 der Einleitung). Hierbei sollen sowohl reine Inlands- als auch grenzüberschreitende Unfälle erfasst werden.

Leider wird dieses Ziel durch den vorliegenden Vorschlag nicht erreicht.

- a) Klarstellung, dass sich die 3-Monats-Frist nur auf insolvente Versicherer bezieht (Art. 10a Abs. 1)

Die Mitgliedsstaaten werden verpflichtet, Stellen zu errichten, die Entschädigung zu leisten haben, wenn ein Versicherer entweder Gegenstand eines Konkursverfahrens ist (Art. 10a Abs. 1 Nr. 1a), der Versicherer einem Liquidationsverfahren unterliegt (Art. 10a Abs. 1 Nr. 1b) oder der Versicherer/sein Schadenregulierungsbeauftragter innerhalb dreier Monate keine begründete Antwort erteilt hat (Art. 10a Abs. 1 Nr. 1c).

Da die drei Optionen alternativ genannt werden, wird keine Verbindung zwischen der (drohenden) Insolvenz und dem Ausbleiben der Antwort hergestellt. Folglich wäre es für die Zuständigkeit der neu zu schaffenden „Insolvenzstelle“ egal, ob der Versicherer, dessen Antwort ausbleibt, Insolvenzmaßnahmen unterliegt oder nicht.

Dieses würde im Ergebnis dazu führen, dass ein Versicherungsnehmer, der gegenüber einem (solventen) Versicherungsunternehmen Ansprüche geltend macht und innerhalb von 3 Monaten eine seines Erachtens nicht ausreichende begründete Antwort erhält, sich an die neue Entschädigungsstelle wenden könnte. Dieses Ergebnis wird mit dem vorliegenden Vorschlag sicherlich nicht verfolgt worden sein.

Da die Europäische Kommission nur für den Bereich der Insolvenz einen Regelungsbedarf sieht, müsste das Wort „und“ zwischen Art 10a Abs. 1b) und Art. 10a Abs. 1c) eingefügt werden, um dieses ungewünschte Ergebnis zu verhindern. Damit würde sichergestellt, dass sich Geschädigte an die „Insolvenzstelle“ wenden könnten, sofern ein unter Insolvenzmaßnahmen stehender Versicherer innerhalb von drei Monaten keine begründete Antwort gegeben hat.

- b) Falscher Regelungsort - Anwendung auf grenzüberschreitende Unfälle

Art. 10a Abs. 1c) verweist aber nicht nur auf den Versicherer, sondern auch auf dessen Schadenregulierungsbeauftragten. Da diese gem. Art. 21 nur in Bezug auf grenzüberschreitende Verkehrsunfälle eine Rolle spielen, soll die Neuregelung offenbar auch grenzüberschreitende Verkehrsunfälle umfassen. Allerdings regelt Art. 10 der KH-Richtlinie ausschließlich die Zuständigkeit der Garantiefonds bei nationalen Unfällen, so dass die Herstellung des internationalen Bezugs in Art. 10a irritiert. Der richtige Regelungsort ist u. E. Art. 24:

Wenn also in den Fällen des Art. 24 der ausländische Versicherer entweder während der Abwicklung oder bereits zum Zeitpunkt der Anmeldung selbst nicht mehr verfügbar ist, da über ihn die Insolvenzmaßnahmen verhängt wurden, sollte die Zuständigkeit für die Abwicklung ausschließlich bei der Entschädigungsstelle am Wohnsitz des Geschädigten liegen. Das gilt umso mehr, als Art. 10a Abs. 1 Nr. 1c) auf die begründete Antwort abstellt, die nicht legal definiert ist, wohl aber seit über 15 Jahren der Interpretation der Entschädigungsstellen überlassen ist.

Die Entschädigungsstelle muss im Gegenzug ein Regressrecht gegen die Stelle eingeräumt werden, die gem. Art. 10a Abs. 4 als Schuldner definiert ist.

c) Unklare Regelung in Art. 10a Abs. 2 führt zur Benachteiligung des Geschädigten

Die erste der drei in Art. 10a Abs. 2 genannten Varianten ist widersprüchlich. Wenn sich der Geschädigte, der seinen Schaden direkt gegenüber dem Versicherer/Schadenregulierungsbeauftragten geltend macht, nicht an die für die Abwicklung zuständige Stelle wenden darf, wird er niemals in die Lage versetzt werden, das Ausbleiben einer begründeten Antwort monieren zu können.

d) Erteilung einer einfachen Antwort binnen zweier Monate nicht zielführend (Art. 10a Abs. 3)

Gemäß Art. 10a Abs. 3 hat die in Abs. 1 genannte Stelle innerhalb von zwei Monaten eine Antwort auf den Antrag zu erteilen. Der Vorteil für den Geschädigten erschließt sich nicht, da eine Antwort auch aus einer einfachen Empfangsbestätigung bestehen kann. Es ist ausdrücklich nicht nach einer begründeten Antwort verlangt. Zudem sind an die Überschreitung der Frist keine Konsequenzen geknüpft.

Andererseits ist nicht ersichtlich, aus welchem Grund ausgerechnet für die neu errichtete Stelle eine Frist von zwei Monaten gelten soll, während nach der Systematik der Richtlinie für alle anderen erstmalig mit der Abwicklung von Schadenfällen betrauten Stellen eine Frist von drei Monaten gilt. Insbesondere in den Fällen, in denen der Versicherer wegen der Insolvenz nicht mehr auf Ersatzanträge reagiert oder, im Fall von grenzüberschreitenden Unfällen, der Versicherer keinen Regulierungsbeauftragten mehr benannt hat, ist die neu zu errichtende Stelle bzw. die Entschädigungsstelle die erste, die sich mit dem Schadenfall auseinander-

setzt. Folglich sollte auch hier für eine Erstbearbeitung die Frist von drei Monaten gelten.

- e) Sicherstellung eines Regressrechtes gegen die Stelle im Staat der Niederlassung (Art. 10a Abs. 4)

Art. 10a Abs. 4 sieht vor, dass die Stelle, die den Geschädigten an seinem Wohnsitz entschädigt hat, ein Regressrecht gegenüber der Stelle im Mitgliedsstaat der Niederlassung des Versicherers hat, der die Versicherungspolice ausgestellt hat.

In dem Arbeitspapier der Kommission SWD (2018) 247, das nur auf Englisch verfügbar ist, wird auf S. 30 ausgeführt, dass

“(...) Option 3, sub-option A: Home Member State Approach: Under this sub-option, the Directive would stipulate that the body that bears the final responsibility is in the Member State of establishment of the insurer providing policies on an freedom of services or freedom of establishment basis (Home Member State). The insurer would be required to contribute to the guarantee fund of the Home Member State in case of its potential insolvency (...)”

Auf Seite 33 des Arbeitspapiers heißt es:

“(...) Therefore, Option 3 Sub-option A is the preferred option (...)”

Es sollte also offensichtlich – und auch richtigerweise – geregelt werden, dass sowohl in Fällen von Freedom of Services (FOS) als auch in Fällen von Freedom of Establishment (FOE) der Markt für die Schäden aufzukommen hat, in dem der Versicherer seinen statuarischen Sitz hat – und wo er der Kontrolle der nationalen Aufsicht unterliegt.

Das ist durch den aktuellen Wortlaut von Art. 10a Abs. 4 nicht erreicht, der lediglich auf den Mitgliedsstaat der Niederlassung abstellt. Dieser ist aber nur im Fall von FOS der Staat, dessen Aufsicht der Versicherer unterfällt. Im Fall von FOE ist die Niederlassung gem. Art. 13 Solvency II RL der Staat, in dem die Erlaubnis erteilt wird.

Der Wortlaut sollte klarstellen, dass am Ende der Markt das finanzielle Risiko einer Insolvenz trägt, dessen Aufsicht für die Überwachung des Versicherers und eventuelle hoheitliche Maßnahmen verantwortlich ist.

- f) Sicherstellung der Subsidiarität durch autonom getroffene Abkommen der betroffenen Stellen (Art. 10a Abs. 7)

Art. 10a Abs. 7 sieht vor, dass Fragen der Kooperation bzw. des Regresses der in die Schadenabwicklung involvierten Stellen untereinander durch einen delegierten Rechtsakt gem. Art. 28b geklärt werden können.

Bisher wurden derartige Fragen durch autonom getroffene Abkommen der betroffenen Stellen untereinander geregelt (z. B. Art. 24 Abs. 3).

Es ist weder ersichtlich, aus welchem Grund die Kommission von dieser Praxis abweichen will, noch notwendig.

4. Bescheinigungen des Schadenverlaufs (Art. 16)

Es ist klarzustellen, dass der Regelungsgehalt zur Schadenverlaufserklärung sich nur auf grenzüberschreitende Sachverhalte und nicht auf innerstaatliche Schadenverlaufserklärungen bezieht.

Es ist nicht sinnvoll, den Wert der geltend gemachten Haftungsansprüche Dritter in die Bescheinigung des Schadenverlaufs aufzunehmen.

Eine Verpflichtung, die eigene Unternehmenspolitik hinsichtlich der Art und Weise zu veröffentlichen, wie ein Schadenverlauf in der Prämienberechnung berücksichtigt wird, wird abgelehnt.

Ein derartig weitreichendes Formular ist unverhältnismäßig und in einem heterogenen europäischen Versicherungsmarkt nicht erforderlich. Es ist nicht möglich, sämtliche Marktanforderungen abzubilden.

Die weit überwiegende Anzahl von grenzüberschreitenden Bonus/Malus-Mitnahmen erfolgt ohne Probleme. Aus den Anfragen bei uns, ist uns bekannt, dass Schwierigkeiten in der Umsetzung nur individueller Natur sind. Bei häufigen Versichererwechseln wird beispielsweise nur die Bestätigung für den jüngsten Versicherungszeitraum vorgelegt oder das Formular wird nicht im Original vorgelegt. Diese Mängel lassen sich in der Regel im Dialog mit dem Versicherungsunternehmen beseitigen.

- a) Keine Erstreckung auf rein innerstaatliche Versichererwechsel

Ziel der Europäischen Schadenverlaufserklärung ist es, im Europäischen Binnenmarkt den grenzüberschreitenden Versichererwechsel im Sinne

einer Best Practice-Vorgehensweise zu vereinfachen und einen Mindeststandard zu schaffen. Denn bei den verschiedenen und ausgesprochen unterschiedlich ausgestalteten Bonus-Malus-Systemen in Europa liegt ein weitergehender gemeinsamer Nenner gegenwärtig nicht vor.

Klarstellend sollte Art. 16 dahingehend ergänzt werden, dass sich die im Vorschlag angesprochene Schadenverlaufserklärung nur auf grenzüberschreitende Sachverhalte bezieht und die nationalen Regelungen der Mitgliedstaaten zu (innerstaatlichen) Schadenverlaufserklärungen unberührt lässt.

In Art. 16 sollte der in Unterabsatz 2 angefügte Satz wie folgt ergänzt werden:

*„Sie verwenden für einen **grenzüberschreitenden Versichererwechsel** das Muster für die Bescheinigung des Schadenverlaufs.“*

Es ist ausreichend, für die verhältnismäßig geringe Anzahl der grenzüberschreitenden Versichererwechsel einen einfachen Mindeststandard zu wählen und ggf. individuellen zusätzlichen Auskünften den Vorzug zu geben. Eine Vielzahl von Pflichtangaben vorzusehen, die nicht in jedem Land vorgehalten werden bzw. dort nicht von Bedeutung sind (beispielsweise Wert des Schadens), ist nicht zielführend und – von praktischer Seite – auch nicht erfüllbar. Jeder Versicherer kann die Europäische Schadenverlaufsbestätigung entsprechend seinen Erfahrungen automatisch um weitere Auskünfte ergänzen, die dem Versicherungsnehmer ansonsten individuell erteilt werden müssten.

Die vorgeschlagene Ausweitung würde einen hohen IT-Aufwand und damit verbunden hohe Kosten verursachen, ohne dass der Verbraucher einen Vorteil hätte.

- b) Wert der geltend gemachten Haftungsansprüche in der Schadenverlaufserklärung nicht umsetzbar und untauglich

Bislang war es ausreichend, die Anzahl der Schäden und die Daten der Schäden zu nennen. Dieses Verständnis zeigte sich auch in den *“Insurance Europe Guidelines on information for motor insurance claims history declarations for cross-border use”*.

Die neu vorgeschlagene Aufnahme des Werts der geltend gemachten Haftungsansprüche Dritter in die Schadenverlaufserklärung ist dagegen weder notwendig noch praxisgerecht. Je nach Tarifmodell werden diese unterschiedlich berücksichtigt. Es ist bereits unklar, was unter dem Begriff

„Wert“ zu verstehen ist. Handelt es sich um den Wert im Sinne einer „Belastung des Vertrages“ oder soll ein Schadenaufwand (sprich: Zahlung und Reserve) beziffert werden? Zu offenen Schäden ist häufig keine verbindliche Bezifferung möglich. Dieses ist beispielsweise bei Personenschäden oder laufenden Gerichtsverfahren der Fall, wo sich der endgültige Schadenaufwand erst in Jahren, teilweise sogar in Jahrzehnten ergeben kann.

c) Keine Offenlegung von Geschäftsgeheimnissen

Die im Richtlinienvorschlag vorgesehene Verpflichtung, die eigene Unternehmenspolitik eines Versicherers hinsichtlich der Art und Weise, wie ein Schadenverlauf in der Prämienberechnung berücksichtigt wird, zu veröffentlichen, lehnen wir ab. Bei den Kalkulationsgrundlagen handelt es sich um Geschäftsgeheimnisse. Die Versicherer stehen in einem intensiven Wettbewerb, von dem die Verbraucher profitieren. Der Schadenverlauf ist dabei nur einer von vielen Faktoren, die zur Preisbildung herangezogen werden können, aber nicht müssen. Versicherer müssen – und dürfen – auch frei sein, Tarife ohne Berücksichtigung eines Schadenverlaufs – beispielsweise anhand des aktuellen Fahrverhaltens mittels Telematik – kalkulieren zu können. Der Vorschlag der EU-Kommission führt weder zu mehr Transparenz noch zu Vorteilen für Verbraucher.

Berlin, den 24. Juli 2018