

Consultation publique en matière d'assurance automobile - Résultats

Afin de pouvoir préparer un rapport sur deux aspects relatifs à l'assurance automobile, la Commission Européenne souhaite vous consulter premièrement sur l'efficacité des fonds de compensation prévus à l'article 6 de la 4ème directive sur l'assurance automobile (cliquer [ici](#) pour plus d'info) et deuxièmement sur certains aspects relatifs à l'assurance des remorques.

1. Un des objectifs poursuivis par la 4ème directive sur l'assurance automobile est de permettre à la 'victime en visite' (qui a été blessée ou a souffert d'un dommage en dehors de son Etat membre de résidence) d'être plus vite indemnisée dans son Etat de résidence. L'article 6 de cette directive prévoit en effet que chaque Etat membre est tenu de créer ou d'agréer un fonds de compensation auquel toute personne lésée peut s'adresser lorsque la compagnie d'assurance n'a pas fourni endéans les 3 mois une réponse motivée aux éléments invoqués dans sa demande d'indemnisation ou lorsque la compagnie d'assurance n'a pas désigné de représentant chargé du règlement des sinistres dans l'Etat de résidence de la victime.

2. Lors de la préparation de la 5ème directive sur l'assurance automobile, le Parlement Européen a posé certaines questions sur l'assurance des remorques (càd les caravanes, etc.). La Commission Européenne a accepté d'examiner ces questions dans le cadre de son rapport sur l'article 6.

La consultation était ouverte du 16 juin au 15 juillet 2005. 51 réponses valables ont été reçues venant de 11 Etats membres. 42 personnes individuelles ont répondu ainsi que 9 associations.

Profil

Veillez indiquer en quelle capacité vous répondez (obligatoire):

		% du total
En tant que particulier	42	(82.4%)
En tant qu'organisation	9	(17.6%)

Votre nationalité

		% du total
AT - Autriche	4	(7.8%)
BE - Belgique	9	(17.6%)
DE - Allemagne	4	(7.8%)
ES - Espagne	2	(3.9%)
FR - France	8	(15.7%)
IE - Irlande	1	(2%)
IT - Italie	6	(11.8%)
LT - Lituanie	1	(2%)
NL - Pays-Bas	2	(3.9%)
PL - Pologne	1	(2%)
UK - Royaume Uni	4	(7.8%)

Votre Etat membre de résidence:

		% du total
AT - Autriche	4	(7.8%)
BE - Belgique	10	(19.6%)
DE - Allemagne	4	(7.8%)
FI - Finlande	1	(2%)
FR - France	7	(13.7%)
IE - Irlande	1	(2%)
IT - Italie	7	(13.7%)
LT - Lituanie	1	(2%)
NL - Pays-Bas	2	(3.9%)
PL - Pologne	1	(2%)
UK - Royaume Uni	4	(7.8%)

L'Etat membre duquel est issu votre police d'assurance relative à la responsabilité civile, si celui-ci diffère de votre Etat membre de résidence:

		% du total
AT - Autriche	2	(3.9%)
BE - Belgique	5	(9.8%)
CZ - République tchèque	1	(2%)
ES - Espagne	2	(3.9%)
FR - France	6	(11.8%)
IE - Irlande	1	(2%)
IT - Italie	5	(9.8%)
LT - Lituanie	1	(2%)
LU - Luxembourg	1	(2%)
NL - Pays-Bas	1	(2%)
SI - Sloveie	1	(2%)
UK - Royaume Uni	1	(2%)

Le type d'organisation:

		% du total
Compagnie privée nationale	3	(5.9%)
Association nationale	2	(3.9%)
ONG nationale	1	(2%)
Compagnie privée européenne	1	(2%)
Autre	2	(3.9%)

L'Etat membre ou votre organisation a son siège principal:

		% du total
AT - Autriche	2	(3.9%)
DE - Allemagne	4	(7.8%)
ES - Espagne	1	(2%)
NL - Pays-Bas	1	(2%)
PL - Pologne	1	(2%)

Autorisez-vous la Commission Européenne à publier vos réponses sur son site web "Marché intérieur" lorsque la consultation sera clôturée?

		% du total
Oui	7	(13.7%)
Non	2	(3.9%)

Fonds de compensation

1) Avez-vous eu un accident dans un autre Etat membre qui rentre dans un des deux cas submentionnés (voir point no 1)? Si oui, avez-vous eu connaissance de l'existence d'un fonds de compensation dans votre Etat membre de résidence ?

		% du total
Oui	17	(33.3%)
Non	24	(47.1%)
Non applicable	10	(19.6%)

Si oui, par quel moyen avez vous été informé? Par...

		% du total
Votre assureur	9	(17.6%)
Votre avocat	1	(2%)
La presse	5	(9.8%)
Internet	1	(2%)
Bouche à oreille	1	(2%)
Un autre moyen	4	(7.8%)

2) Avez-vous déjà été indemnisé par le fonds de compensation de votre Etat membre? Si oui, comment évalueriez-vous cette expérience?

		% du total
Positive	9	(17.6%)
Negative	4	(7.8%)
Non applicable	38	(74.5%)

Positive - Veuillez expliquer

		% du total
Le délai de réponse à votre demande d'indemnisation a été inférieur à 2 mois à partir de la date à laquelle vous avez introduit cette demande.	7	(13.7%)
La réponse à votre demande était claire	3	(5.9%)

Négative - Veuillez expliquer

		% du total
Le délai de réponse à votre demande d'indemnisation a été supérieur à 2 mois à partir de la date à laquelle vous avez introduit cette demande	1	(2%)
La réponse à votre demande était peu claire	1	(2%)
Autre	1	(2%)

Remorques (par exemple les caravanes, etc.)

1) Avez-vous, en tant que victime, rencontré un problème particulier concernant l'indemnisation dans le cas d'un accident dans un Etat membre impliquant une remorque ou dans le cas d'un accident dans votre Etat membre mais impliquant une remorque issue d'un autre Etat membre?

		% du total
Oui	5	(9.8%)
Non	14	(27.5%)
Non applicable	32	(62.7%)

Si OUI est-ce que ces problèmes étaient liés à:

		% du total
La couverture d'assurance	1	(2%)
L'identification de la personne responsable	2	(3.9%)
Le règlement de la demande d'indemnisation	2	(3.9%)

2) Estimez-vous qu'à l'heure actuelle le système d'assurance soit suffisant pour permettre une indemnisation adéquate du dommage encouru par la victime d'un accident survenu dans un autre Etat membre impliquant une remorque ou dans son Etat membre de résidence avec une remorque d'un autre Etat membre?

		% du total
Oui	11	(21.6%)
Non	14	(27.5%)
Non applicable	26	(51%)

Commentaires supplémentaires

Comment avez-vous perçu ce questionnaire?

		% du total
Attentes remplies	25	(49%)
Attentes non-remplies	22	(43.1%)

Pourquoi?

		% du total
Trop court	9	(17.6%)
Trop général	5	(9.8%)
Trop difficile à comprendre	3	(5.9%)

Commentaires des organisations

- **Verbond van Verzekeraars te Den Haag (national association NL – Netherlands)**

If a trailer or a caravan has another registration plate than the towing vehicle, the trailer or caravan should be compulsory insured, in order to protect the victim and to enable him to trace the insurer of trailer or caravan directly.
- **Gesellschaft für internationalen Warenhandel m.b.H. (national business DE – Germany)**
 1. Nichtzahlung von Haftpflichtversicherungen national zu kontrollieren und zumindest mit kurzfristiger Wegnahme der Polizeilichen Kennzeichen eine Teilnahme unversicherter Fahrzeuge zu unterbinden. (Es muss ja wohl durch einen Abgleich zwischen zugelassenen und versicherten Pkw, zum Beispiel in Ungarn, möglich sein, festzustellen, ob tatsächlich, wie unter vorgehaltener Hand von den üblicherweise gut unterrichteten Kreisen behauptet, über 10 Prozent der ungarischen Pkw keine Haftpflichtversicherung zahlen, und trotzdem am Verkehr teilnehmen.
 2. Einen europaweiten Standard einzuführen, der es jedem europäischen Polizisten ermöglicht, festzustellen, zum Beispiel außerhalb Ungarns, ob der ungarische Pkw aktuell versichert ist, der auch diesbezüglich unkontrolliert jeden Europäer zwischen Österreich und Portugal in Armut stürzen darf.
 3. In jedem Staat der EU auch für Bürger anderer EU-Länder zugängliche öffentliche von der Versicherungswirtschaft zwingend anzuerkennende Gutachter zu installieren, sowie den Letztversicherer des Pkw zu zwingen, den Schaden zu regulieren, wenn er sich weigert, den Schaden durch seine Gutachter aufzunehmen. In Ungarn gibt es keine "freien" vereidigten Gutachter, die ohne Verdacht der Korruptierbarkeit von Versicherern anerkannt würden, nur vom Gericht zu bestellende, oder von Versicherungen angestellte.
 4. Gegenseitige Anerkennung von Gutachtern der einzelnen EU-Staaten. Wenn sich in Ungarn der zuletzt vom unfallverursachenden ungarischen Schädiger bezahlte Versicherer weigert, einen Gutachter zu schicken, ist es ein Unding, dass man fette Beziehungen (als Geschäftsführer eines Münchner Versicherungsmaklers) braucht um das schwer beschädigte Fahrzeug in Ungarn begutachten lassen zu können, andernfalls nach einem Rücktransport des in Ungarn vom Hersteller nicht vertriebenen und daher auch nicht reparablen Pkw-Modells kein ausländischer Beweis des Schadens anerkannt wird.
 5. Für Unfälle mit unversicherten Schädiger-Pkw dessen staatliche Haftung in Anspruch nehmen zu können. In Ungarn darf man sich an den Verband der Versicherer (MABISZ) wenden, wo einen dann der [Titel] XXX YYY trotz deutscher Gutachter wie einen grundsätzlich kriminellen Ansprucherschleicher behandelt, und das natürlich in ungarischer Sprache. Ein Verkehrsunfall mit einem unversicherten ungarischen Pkw in Budapest, der laut Polizei wegen (bereits stehende Fahrzeuge auf der Gegenfahrbahn überholend) eine Rotampel nicht beachtete vom 11. August 2003 ist trotz eingeschaltetem ungarischen Anwalt binnen nun zwei Jahren nur zu geringem Teil bezahlt. An Schadensregulierung besteht auch kein Interesse, da MABISZ hierzu wohl bei der hohen Quote von Nichtzahlern kaum genügend Mittel haben dürfte, und in Ungarn Vollstreckungsverfahren mangels eines hierfür geeigneten Rechtsinstrumentes überwiegend aussichtslos sind, zum Beispiel Regress von MABISZ gegenüber einem unversicherten Unfallverursacher selten Aussicht auf Erfolg haben dürfte.
 6. Die Europäische Kommission möge die Versicherer bestrafen, die die Nichtzahlung ungarischer Versicherungen nicht nur erkannt, sondern auch noch zur Geschäftsgrundlage eines Zusatzgeschäftes machen, also faktisch an der Fortsetzung der Nichtzahlung ihrer ungarischen Versicherungstöchter auch noch Geld verdienen. Da die meisten bis nahezu alle ungarischen Kfz-Versicherungen Töchter ausländischer Versicherungen, sicher aber bei ausländischen Rückversicherern rückerdecken, ist es wohl ein Unding, dass man zum Beispiel

in Deutschland nicht generell, sondern sogar speziell für die neuen Beitrittsländer eine Sonder-Auslands-Kasko-Versicherung kaufen kann, um versichert zu sein, wenn der dort zugelassene Pkw nicht versichert ist, oder dessen Versicherer nicht so zahlt, wie wenn der Unfallverursacher Deutscher wäre. Dabei unterstellt diese Versicherung, diese Unfallverursacher würden deren Unfälle nur in ihren Ländern verursachen, und nicht auch in den alten EU-Staaten, wo diese Versicherung nicht gilt.

7. Es muss europaweit geregelt werden, dass sich zum Beispiel MABISZ kriminell verhält, wenn diese Zahlung mit Hinweis auf den Versicherungsschutz des Ausländers verweigert. Hierbei geht es nicht um die Bereicherung des Ausländers, der zufällig aus eigener Vorsorge beim ADAC eine Schutzbriefversicherung zum Pkw-Rücktransport besitzt. Sondern es geht darum, dass diese ADAC-Versichertengemeinschaft insgesamt und jeder einzelne mit zukünftig höheren Prämien, damit mit Minderung der Anzahl in der Versichertengemeinschaft geschädigt wird, wenn MABISZ das Kostenrisiko der eigenen Schädiger zu Lasten fremder Versichertengemeinschaften abfeiert, statt zum Beispiel die Auslagen der ADAC-Schutzbriefversicherung direkt zurückzuerstatten. (falls MABISZ den Geschädigten als wohl für zu unzuverlässig einschätzt, Auslagen an seinen Versicherer weiter zu geben.

8. Ideal wäre eine europäische Regelung, bei der jeder Geschädigte, unabhängig vom Ort des Unfalls oder der Nationalität des gegnerischen Fahrzeuges nach den ihm bekannten Regeln des Zulassungsstaates seines Pkw entschädigt wird. Für einen deutschen Pkw ist der ihm angebotene Versicherungsschutz in Ungarn nicht akzeptabel, auch wenn dieser von vorne herein auf die Belastung seiner deutschen Versichertengemeinschaft abstellen will. Hingegen ist es für einen ungarischen Pkw-Halter ein Geschenk, in Deutschland Unfallgeschädigter zu sein, wo ihm ein Leihwagen gestellt wird, während eine deutsche Werkstatt sein Auto repariert, ohne es dabei als Quelle jeweils besserer Tauschersatzteile zu missbrauchen.

9. Den EU-Mitgliedstaat in Staatshaftung zu nehmen, wenn mangelnde gesetzliche Regelungen zur Schädigung anderer europäischer Verkehrsteilnehmer führen. Es ist schon ein Unding, dass der Schadensersatz eines deutschen Pkw-Halters, der unverschuldet in Europa-Land einen Verkehrsunfall erleidet, davon abhängt, wie billig ein ausländischer Unfallverursacher versichert ist (z.B. kein Ersatzfahrzeug während der Werkstatt, kein Schadenersatz für unfallbedingte Wertminderung, keine Erstattung unfallbedingter Heilbehandlung an die Krankenversicherung, keine Erstattung der Auslagen der Rechtsschutzversicherung, die im Schadensfall Ihren Versicherungsnehmer kündigt, und der wegen Kündigung der Versicherung bei einer anderen Rechtsschutzversicherung dann nicht angenommen wird, also seinen Schutz verliert.

Schlimmer ist, wenn mangelhafte gesetzliche Regelung, zum Beispiel das Fehlen einer zentralen Zulassungsstelle zum Nichtzahlen der Haftpflichtversicherung geradezu einlädt. Haben Sie keine Lust in Ungarn Ihre Haftpflichtversicherung zu bezahlen, und wollen auch nicht durch Mahnschreiben und Zahlungsaufforderungen gestört werden, schreiben Sie in Ungarn ihrer Versicherung, Sie hätten Ihr Auto verkauft. Sie bekommen sogar die bis zum ende des Quartals überzahlten Prämien wieder. Niemand kontrolliert, ob Ihr Käufer nicht doch noch vom Vertrag zurückgetreten ist, ob und wo das Fahrzeugweiter versichert ist. Oder teilen Sie dieser Versicherung mit, sie würden zum Jahresende die Versicherung wechseln. Diese Kündigung ist wirksam, Ihre Versicherung am 31.12. beender, auch ohne Feststellung, ob oder wo Sie danach versichert sind. Und wie will ein ungarischer Polizist bei einer Verkehrskontrolle feststellen ob jedes Auto unversichert ist, weil man als ungarischer Kfz-Halter die Prämie noch mit einem Monat Verspätung "rechtzeitig" einzahlen kann oder jedes fünfte, oder nur jedes zehnte? Bei einem derart institutionalisierten Chaos müsste der Staat für seine unzureichenden gesetzlichen Regelungen und/ oder deren mangelnde Umsetzung sofort haften.

- **ÖAMTC - Österreichischer Automobil- Motorrad und Touring Club (gemeinnütziger Verein AT – Austria)**
Das Problem liegt aus unserer Sicht nicht im Übergang auf die Entschädigungsstelle. Die Versicherungen antworten meist innerhalb von 3 Monaten, aber die Antwort ist unbefriedigend - und das Einschreiten eines ausländischen Anwaltes ist teuer. Erst durch die Möglichkeit des Geschädigten, im eigenen Heimatland Klage gegen das Versicherungsunternehmen einzubringen (5.Kraftfahrzeug-Haftpflichtrichtlinie), wird die Situation spürbar besser werden. Ein weiteres Bsp. eines ÖAMTC-Juristen dokumentiert folgendes: "Unfall in Budapest zwischen Mitglied und ungar. Fahrzeug, trotz angebrachter Kennzeichen beim Ungarn liegt keine Versicherungsdeckung mehr vor. Ich habe die Schadenersatzforderungen an das ungar. Grüne Karten Büro im Rahmen des Garantiefonds gestellt, die verweisen hartnäckig darauf, das gem. KH-Richtlinie der österr. Versicherungsverband für die Abwicklung zuständig ist und machen nichts weiter."
- **AVUS (European business AT – Austria)**
Gesonderte Eintrittspflicht des KH-Versicherten für den Anhänger.
- **ADAC e.V. (Automobilclub DE – Germany)**
Der ADAC begrüßt die über die 4. KH - Richtlinie eröffnete Möglichkeit des Geschädigten, nach einem im Ausland erlittenen Unfall im Inland die Ansprüche gegen den Regulierungsbevollmächtigten der ausländischen Versicherung geltend zu machen. Sprachprobleme werden hierdurch umgangen. Nach wie vor gibt es jedoch gravierende Unterschiede im Schadenersatzrecht der EU - Länder. Dies bringt es mit sich, dass ein Geschädigter sich kompetenten Rechtsrat einholen muss, um in Erfahrung zu bringen, welche Schadenersatzansprüche ihm zustehen. Auch die Vertretung durch eine kompetente unabhängige Rechtsperson ist erforderlich. Die hierdurch entstehenden Kosten werden in vielen EU - Ländern nicht übernommen. Der ADAC hat deshalb im Zusammenhang mit den Beratungen für die 5. Kfz - Haftpflichtversicherungsrichtlinie dafür plädiert, eine Regelung aufzunehmen, wonach Rechtsverfolgungskosten vom Unfallverursacher bzw. von dessen Kfz - Haftpflichtversicherung übernommen werden müssen. Diese Forderung bleibt aufrecht erhalten. Dem Geschädigten ist es nicht zuzumuten, Kosten aufwenden zu müssen, weil ein Anderer einen Schaden verursacht hat. Der ADAC plädiert deshalb dafür, im Zusammenhang mit Überlegungen zu einer 6. Kfz - Haftpflichtversicherungsrichtlinie den Pun

Particuliers

Si vous estimez qu'à l'heure actuelle le système d'assurance soit insuffisant pour permettre une indemnisation adéquate du dommage encouru par la victime d'un accident survenu dans un autre Etat membre impliquant une remorque ou dans son Etat membre de résidence avec une remorque d'un autre Etat membre, quelles sont vos suggestions?

- Make it easier to get cover for travelling on the continent. The difficulty in getting insurance in the UK for travel on the continent especially for commercial vehicles and trailers means many people are uninsured. Many people are also not aware of the need to arrange specific insurance for driving ordinary vehicles on the continent. Could insurers include this as part of the annual policy and make it clear when this is not covered?
- Si au moins les règles étaient claires ce serait un minimum : il est inadmissible que dans la CEE, on puisse prendre d'abord des informations très précises, en les demandant, à propos de la circulation et de l'indemnisation des remorques, puis arrivé dans le pays voisin (Allemagne) se rendre compte que la couverture est nulle et les règles carrément à l'opposé de ce qu'annoncé en gendarmerie française (sur ma demande d'information).
- Harmonisation de la fiscalité des assurances au niveau Européen. L'assurance correspond à un paiement pour la couverture d'un risque et ne devrait a ce titre ne subir aucune fiscalité autre que celle sur les bénéfices

- Ich schlage eine allgemeine Gefährdungshaftung für Anhänger und eine Pflichtversicherung für Anhänger für notwendig.
- Faire payer un des assureurs de l'ensemble routier pour le compte de l'autre assureur quand la remorque et le tracteur n'ont pas le même assureur.

Commentaires additionnels

- It is sometimes difficult and expensive to get cover in the UK for travelling on the continent. If this were resolved more UK drivers would be insured for driving on the continent. Many UK drivers are also not aware of the need to take additional insurance for driving abroad and insurance policies are very restrictive, allowing e.g. only a limited period which is not practical. As a result too many risk driving without insurance or do so unknowingly.
- Je demande une libéralisation contrôlée (qualité) de l'assurance auto en Europe et en particulier en France où l'Etat favorise l'engraissement des cartels nationaux.
- I believe the current UK arrangements for vehicles, trailers and compensation in liability are adequate to meet an individuals needs.
- Quelle utilité pour le citoyen de disposer de règles d'assurance similaires si les législations nationales sur le code de la route sont si diverses ?
- Ik ben verzekeringsagent te Lanaken (grensstreek met Nederland en in mindere mate Duitsland). Volgens mijn mening zou heel wat leed kunnen vermeden worden als we naar één gelijkvormige verzekeringswetgeving gaan op Europees niveau.
- I am a solicitor practising in England I have a lot of experience representing victims of road traffic accidents which occur abroad. I would like to say that the negotiation structure put in place by the 4th directive is good however the problem remains that disputed cases must still be litigated abroad and recovery of costs are difficult. Victims should be able to litigate in their home state.
- Il faut que le lésé soit indemnisé rapidement par un des 2 assureurs lorsque la remorque et le tracteur ont 2 assureurs différents.