

VERNEHMLASSUNGSBERICHT

DER REGIERUNG

**BETREFFEND DIE ABÄNDERUNG DES STRASSENVERKEHRSGESETZES
(UMSETZUNG RICHTLINIE (EU) 2021/2118 DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES VOM 24. NOVEMBER 2021 ZUR
ÄNDERUNG DER RICHTLINIE 2009/103/EG ÜBER DIE
KRAFTFAHRZEUG-HAFTPFLICHTVERSICHERUNG UND DIE
KONTROLLE DER ENTSPRECHENDEN VERSICHERUNGSPFLICHT)**

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

Vernehmlassungsfrist: 15. März 2024

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ministerium.....	6
Betroffene Stellen	6
1. Ausgangslage	7
2. Begründung der Vorlage.....	11
3. Schwerpunkte der Vorlage	13
3.1 Anpassung des Notenaustausches.....	13
3.2 Vereinbarung zwischen Regierung und NGF («Deckungszusage») ...	15
3.3 Wesentliche Inhalte der Richtlinie	17
3.4 Einhebung von Beiträgen von Versicherungsunternehmen in Liechtenstein	19
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	20
5. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	23
6. Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung.....	24
7. Regierungsvorlage	25

Beilage:

- Richtlinie (EU) 2021/2118 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2021 zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. Nr. L 430 vom 2.12.2021 S. 1).

ZUSAMMENFASSUNG

Die gegenständliche Vorlage dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2021 zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht.

Mit der Deregulierung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Jahre 1995 hat der Landtag für die Belange des nicht durch die Haftpflichtversicherer sichergestellten Verkehrsopferschlutzes das Nationale Versicherungsbüro (NVB; Art. 70 SVG) und den Nationalen Garantiefonds (NGF; Art. 72 SVG) geschaffen. Aufgrund einer staatsvertraglichen Regelung mit der Schweiz werden die Funktionen des liechtensteinischen Nationalen Versicherungsbüros und des Garantiefonds vom schweizerischen Nationalen Versicherungsbüro und Garantiefonds wahrgenommen. Über diese beiden Institutionen ist Liechtenstein integriert in das europaweite System der Versicherung des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie den Schutz der Verkehrsofper bei Schädigung durch unbekannte (z.B. Fahrerflucht) und nicht versicherte Fahrzeuge.

Aufgrund der Änderung der Richtlinie (EU) 2021/2118 im Bereich der Entschädigung von Unfallgeschädigten bei Insolvenz eines Versicherungsunternehmens ist eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) notwendig. Konkret müssen zur Umsetzung der Richtlinie im SVG die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden, damit der NGF für Schäden von Geschädigten mit Wohnsitz in Liechtenstein aufkommen kann, die in Liechtenstein oder in einem anderen EWR-Mitgliedstaat durch Motorfahrzeuge und Anhänger verursacht werden, wenn über das Versicherungsunternehmen ein Insolvenzverfahren eröffnet wurde. Zudem soll mit vorliegender Vorlage eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, damit der NGF Regressansprüche für Leistungen ausländischer Stellen decken kann, welche diese für Schäden erbracht haben, die durch Motorfahrzeuge oder Anhänger verursacht wurden, wenn über das Vermögen des leistungspflichtigen liechtensteinischen Haftpflichtversicherers ein Insolvenzverfahren eröffnet wurde.

Im Weiteren sieht die Richtlinie (EU) 2021/2118 vor, dass geeignete Massnahmen zu treffen sind, um sicherzustellen, dass die jeweilige nationale

Entschädigungsstelle für Insolvenzfälle, in Liechtenstein ist dies der NGF, bei einer Insolvenz eines Versicherungsunternehmens über ausreichende Mittel verfügt

Da die Aufgaben des NGF Liechtenstein gemäss dem Notenaustausch zwischen der Schweiz und Liechtenstein über die Schadensdeckung von Verkehrsunfällen vom NGF Schweiz wahrgenommen werden und die Schweiz ab 1. Januar 2024 eine Begrenzung der Insolvenzdeckung für Versicherungsunternehmen einführt, ist in Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 auch eine Anpassung des Notenaustausches zwischen der Schweiz und Liechtenstein notwendig.

Durch die Anpassung des Notenaustausches wird verhindert, dass der NGF Schweiz, welcher nach geltendem Recht für liechtensteinische Fälle keine eigene Rechnung betreiben darf, im Falle einer Insolvenz eines grenzüberschreitend aus Liechtenstein tätigen Versicherungsunternehmens im Rahmen der Insolvenzdeckung «unbegrenzt» haftet. Denn nach Ansicht der Eidgenössischen Finanzmarktaufsicht (FINMA), die von Gesetzes wegen für die Genehmigung der von den Schweizer Motofahrzeughalterinnen und -haltern an den NGF zu leistenden Beiträgen zuständig ist, dürfen diese Risiken, sofern sie aus reinen EWR-Geschäften eines Versicherungsunternehmens resultieren, nämlich nicht von den Schweizer Motorfahrzeughalterinnen und -haltern (mit)finanziert werden.

Im Weiteren sieht die Richtlinie (EU) 2021/2118 die Möglichkeit vor, dass zur Sicherstellung von ausreichenden Mitteln für Entschädigungszahlungen im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens, die EWR-Mitgliedstaaten von den in ihrem Staat zugelassenen Versicherungsunternehmen Beiträge einheben können. Daher wird mit der vorliegenden Änderung des SVG ein neuer Art. 72c aufgenommen, welcher die Einhebung von Beiträgen von liechtensteinischen Versicherungsunternehmen durch die Regierung regelt.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

Ministerium für Präsidiales und Finanzen

BETROFFENE STELLEN

Amt für Strassenverkehr

Amt für Auswärtige Angelegenheiten

Amt für Finanzen

Finanzmarktaufsicht

Stabsstelle EWR

Vaduz, 16. Januar 2024

LNR 2023-1938

P

1. AUSGANGSLAGE

Mit der Richtlinie (EU) 2021/2118 zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht¹ werden Änderungen in vier Bereichen vorgenommen. Diese betreffen die Entschädigung von Unfallgeschädigten bei Insolvenz eines Versicherungsunternehmens, die obligatorischen Mindestdeckungssummen, Versicherungskontrollen von Fahrzeugen durch die Mitgliedstaaten und die Verwendung der Bescheinigungen des Schadenverlaufs des Versicherungsnehmers durch ein neues Versicherungsunternehmen.

Die vorliegende Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 30. Juni 1978² ist aufgrund der Änderung der Richtlinie im Bereich der Entschädigung von Unfallgeschädigten bei Insolvenz oder Liquidation eines Versicherungsunternehmens notwendig.³ Die Richtlinie (EU) 2021/2118 sieht vor, dass im Falle der Insolvenz oder Liquidation eines Versicherungsunternehmens Geschädigte ihren Anspruch auf Entschädigung bei einer Stelle in ihrem Wohnsitzmitgliedstaat geltend machen können, wenn sie durch Unfälle geschädigt wurden, die sich in ihrem

¹ Richtlinie (EU) 2021/2118 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2021 zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, ABl. Nr. L 430 vom 2.12.2021 S. 1.

² LGBl. 1978 Nr. 18.

³ Die weiteren für Liechtenstein relevanten Abänderungen der Richtlinie können im Rahmen von Verordnungsanpassungen, insbesondere der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) vom 1. August 1978, LGBl. 1978 Nr. 21, umgesetzt werden.

Wohnsitzmitgliedstaat oder einem anderen Mitgliedstaat als ihrem Wohnsitzmitgliedstaat ereignet haben.⁴ Hierzu wird in der Richtlinie (EU) 2021/2118 vorgesehen, dass geeignete Massnahmen zu treffen sind, um sicherzustellen, dass die jeweilige Entschädigungsstelle im Falle einer Insolvenz oder Liquidation⁵ eines Versicherungsunternehmens über ausreichende Mittel zu verfügen hat.

Da die Richtlinie (EU) 2021/2118 in der Schweiz nicht umgesetzt werden muss, führt die Übernahme der Richtlinie (EU) 2021/2118 in Liechtenstein zu folgenden unterschiedlichen Ausgangslagen in der Schweiz und in Liechtenstein:

Die Schweiz führte am 1. Januar 2024 eine Begrenzung der Insolvenzdeckung ein.⁶ Im liechtensteinischen Recht ist im Rahmen der derzeit geltenden Konkursdeckung demgegenüber keine Begrenzung der Insolvenzdeckung vorgesehen und darf aufgrund der Richtlinie (EU) 2021/2118, welche Liechtenstein als EWR-Mitglied umzusetzen hat, auch nicht eingeführt werden.

Diese unterschiedlichen Ausgangslagen sind insofern relevant, als dass gemäss der geltenden Rechtslage der Nationale Garantiefonds Schweiz (NGF) und das Nationale Versicherungsbüro Schweiz (NVB)⁷, auf Grundlage eines Notenaustausches

⁴ Siehe Richtlinie (EU) 2021/2118 Art. 10a und Art. 25a

⁵ In der Richtlinie (EU) 2021/2118 werden die Begriffe «Insolvenz oder Liquidation» eines Versicherungsunternehmens verwendet. In der liechtensteinischen Rechtsordnung ist das «Insolvenzverfahren» ein Überbegriff, der das Sanierungs- und das Liquidationsverfahren vereint. Da die Richtlinie in Art. 10a und 25a das «Insolvenzverfahren» gesamthaft adressiert, wird bei der nationalen Umsetzung auf «Insolvenzverfahren» abgestellt und auf die zusätzliche Nennung des Begriffs «Liquidation» kann verzichtet werden.

⁶ Siehe hierzu die Botschaft des Bundesrates zur Änderung des Versicherungsaufsichtsgesetzes (VAG) vom 21. Oktober 2020 und die dazugehörige Abänderung von Art. 76 Abs. 5 Bst. b des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958, SR 741.01, sowie die darauf gestützte Abänderung der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) vom 20. November 1959, SR 741.31, Art. 54b^{bis}. Gemäss Art. 54b^{bis} VVV wird ab 1. Januar 2024 geregelt, dass der Garantiefonds in Sanierungs- und Konkursverfahren Schadensausfälle aus der Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung bis zu einem Betrag von 700 Millionen Franken deckt. (<https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2020/2421/de> und <https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2023/356/de>).

⁷ Der Nationale Garantiefonds Schweiz und das Nationale Versicherungsbüro Schweiz teilen die Organe und die Verwaltung in Personalunion.

zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein⁸ die Aufgaben des NGF und NVB Liechtensteins wahrnehmen. Dementsprechend ist der NGF auch für die Insolvenzdeckung im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, die im Anwendungsbereich des SVG als Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung bezeichnet wird, zuständig.⁹ Im Weiteren hält der Notenaustausch zwischen der Schweiz und Liechtenstein fest, dass das NVB und der NGF für liechtensteinische Fälle keine eigene Rechnung führen dürfen.¹⁰

Diese Rechtslage führt dazu, dass der NGF, welcher auch die liechtensteinische Insolvenzdeckung betreibt, im Falle einer Insolvenz eines grenzüberschreitend aus Liechtenstein tätigen Versicherungsunternehmens für die Ausfälle aus allen von diesem Versicherungsunternehmen gezeichneten Policen aufkommen müsste.¹¹ Der NGF würde demnach das Risiko tragen, im Falle einer Insolvenz eines liechtensteinischen Versicherungsunternehmens «unbegrenzt» zu haften.

Nach Ansicht der Eidgenössischen Finanzmarktaufsicht (FINMA), die von Gesetzes wegen für die Genehmigung der von den Schweizer Motofahrzeughalterinnen und -haltern an den NGF zu leistenden Beiträgen zuständig ist, dürfen solche zusätzliche Risiken, sofern sie aus grenzüberschreitenden Geschäften eines Versicherungsunternehmens aus Liechtenstein in den übrigen EWR-Staaten resultieren,

⁸ Notenaustausch zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein über die Schadensdeckung bei Strassenverkehrsunfällen vom 3. November 2003, LGBl. 2003 Nr. 225.

⁹ Die weiteren Aufgaben des Nationalen Versicherungsbüro (NVB) und des Nationalen Garantiefonds (NGF) sind in Art. 70 und 72 SVG aufgeführt. Insbesondere kommt der NGF für Schäden auf, die durch unbekannte oder nicht versicherte Motorfahrzeuge, Anhänger, Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte verursacht werden.

¹⁰ vgl. Notenaustausch zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein über die Schadensdeckung bei Strassenverkehrsunfällen vom 3. November 2003, LGBl. 2003 Nr. 225. Art. 1 Abs. 3.

¹¹ Die in Liechtenstein zum Betrieb der Motorhaftpflicht-Versicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen sind aufgrund der erteilten Bewilligung befugt, im Wege des freien Dienstleistungsverkehrs und der Niederlassungsfreiheit das Versicherungsgeschäft sowohl im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) als auch in der Schweiz auf Grundlage des Abkommens zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweizerischen Eidgenossenschaft betreffend die Direktversicherung sowie die Versicherungsvermittlung (Direktversicherungsabkommen) zu betreiben.

nicht von den Schweizer Motorfahrzeughalterinnen und -haltern (mit)finanziert werden.¹²

Da sowohl Liechtenstein als auch die Schweiz daran interessiert sind, eine Lösung für diese Ausgangslage zu finden, wurde eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern aus Liechtenstein und der Schweiz eingesetzt.¹³ Von Seiten Liechtensteins wurde dennoch geprüft, ob die Aufgaben des NGF Liechtensteins zukünftig, anstatt durch den NGF Schweiz, durch einen eigenständigen liechtensteinischen NGF wahrgenommen werden könnten. Aufgrund der bereits bestehenden Organisationsstrukturen des NGF, dem entsprechenden Knowhow des NGF, der bestehenden funktionierenden Zusammenarbeit mit dem NGF und dem zu erwartenden grossen administrativen Aufwand auf Seiten Liechtensteins, wurde diese Option nicht weiterverfolgt. Stattdessen erarbeitete die Arbeitsgruppe eine Anpassung des Notenaustausches dahingehend, dass sich Liechtenstein zur Schadloshaltung der Schweiz bzw. des NGF im Falle der Insolvenz eines in Liechtenstein zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmens verpflichtet.¹⁴ Zur Regelung der Einzelheiten

¹² Der NGF wird durch einen jährlichen Beitrag finanziert, der von den Motorfahrzeughalterinnen und -haltern aus der Schweiz und Liechtenstein geleistet wird. Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer heben diese Beiträge gleichzeitig mit der Prämie ein und führen diese dem NGF entsprechend ab. Die Festsetzung der Beitragshöhe erfolgt durch den NGF und bedarf der Genehmigung der Eidgenössischen Finanzmarktaufsicht (FINMA) und der Regierung des Fürstentums Liechtenstein. Demzufolge sind die Beiträge sowohl für schweizerische als auch liechtensteinische Motorfahrzeughalterinnen und -halter gleich hoch. Zusammen mit den Erträgen aus den Kapitalanlagen stellen die Beiträge der Motorfahrzeughalterinnen und -halter die alleinigen Quellen der Finanzierung des NGF dar. Mit den jährlichen Beiträgen werden sowohl die Risiken für die Schadendeckung von nicht identifizierten und nicht versicherten Fahrzeugen als auch die Insolvenzrisiken von Versicherungsunternehmen durch den NGF abgedeckt.

¹³ Liechtenstein war vertreten durch Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Ministeriums für Präsidiales und Finanzen, des Ministeriums für Infrastruktur und Justiz, der Finanzmarktaufsicht, der Stabsstelle Finanzen, dem Amt für Auswärtige Angelegenheiten, des Amtes für Strassenverkehr und der Stabsstelle EWR. Von Seiten der Schweiz waren Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Bundesamtes für Strassen ASTRA, der FINMA, des NGF und des Departements für Auswärtige Angelegenheiten (EDA) vertreten.

¹⁴ Siehe Kap. 3.1.

dieser Lösung hat die Arbeitsgruppe eine Vereinbarung (sog. «Deckungszusage»)¹⁵ zwischen der Regierung des Fürstentums Liechtenstein und dem NGF erarbeitet.

Zur vollständigen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 ist auch eine Anpassung des SVG notwendig. So sollen mit der gegenständlichen Gesetzesvorlage die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden, damit der NGF für Schäden von Geschädigten mit Wohnsitz in Liechtenstein aufkommen kann, die in Liechtenstein oder in einem anderen EWR-Mitgliedstaat durch Motorfahrzeuge und Anhänger verursacht werden, wenn über das Versicherungsunternehmen ein Insolvenzverfahren eröffnet wurde. Zudem soll die Rechtsgrundlage für die Deckung der Regressansprüche ausländischer Stellen geschaffen werden, welche diese für Schäden geleistet haben, die durch Motorfahrzeuge oder Anhänger verursacht wurden, wenn über das Vermögen des leistungspflichtigen liechtensteinischen Haftpflichtversicherers ein Insolvenzverfahren eröffnet wurde.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Die Richtlinie (EU) 2021/2118 ist in der EU am 22. Dezember 2021 in Kraft getreten. Sie ist ab dem 23. Dezember 2023 anzuwenden. Sie wird aufgrund der EWR-Relevanz in das EWR-Abkommen übernommen und ist somit auch in Liechtenstein in nationales Recht umzusetzen. Für die EWR/EFTA-Staaten Norwegen, Island und Liechtenstein richtet sich die Umsetzungsfrist nach dem Datum des Inkrafttretens des entsprechenden EWR-Übernahmebeschlusses. Der EWR-Übernahmeprozess ist derzeit im Gange. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie (EU) 2021/2118 im EWR-Abkommen ist derzeit noch nicht genau bestimmbar. Nach derzeitigem Stand kann mit einem Inkrafttreten im EWR-Abkommen frühestens im Frühjahr 2025 gerechnet werden.

¹⁵ Siehe Kap. 3.2.

Obwohl der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie (EU) 2021/2118 für Liechtenstein noch nicht genau bekannt ist, wird die Vernehmlassung zur Abänderung des SVG bereits durchgeführt. Im Hinblick auf die mit der Schweiz bzw. dem NGF erarbeitete Lösung zur Problematik der „unbegrenzten“ Haftung des NGF für liechtensteinische Risiken¹⁶, muss die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 in Liechtenstein unbedingt zeitnah erfolgen.

Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 muss Art. 72 SVG betreffend die Aufgaben des NGF abgeändert werden. Die Aufgaben des NGF als zuständige Stelle für die Entschädigung von Geschädigten müssen erweitert werden. So muss der NGF neu für Schäden von Geschädigten mit Wohnsitz in Liechtenstein aufkommen, die in Liechtenstein oder in einem anderen EWR-Mitgliedstaat durch Motorfahrzeuge und Anhänger verursacht wurden, wenn über das Vermögen des leistungspflichtigen Haftpflichtversicherers ein Insolvenzverfahren eröffnet wird.

Im Weiteren müssen die Aufgaben des NGF in Art. 72 SVG aufgrund der Richtlinie (EU) 2021/2118 dahingehend ergänzt werden, dass der NGF Regressansprüche ausländischer Stellen decken kann, wenn diese Leistungen für Schäden erbracht haben, die durch Motorfahrzeuge oder Anhänger verursacht wurden, wenn über das Vermögen des leistungspflichtigen liechtensteinischen Haftpflichtversicherers ein Insolvenzverfahren eröffnet wurde.

Gemäss der Richtlinie (EU) 2021/2118 müssen die Mitgliedstaaten geeignete Massnahmen treffen, um sicherzustellen, dass die für die Entschädigung zuständige Stelle, im Falle Liechtensteins ist dies der NGF, über ausreichende Mittel verfügt, um die Geschädigten im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens zu entschädigen.

¹⁶ Siehe hierzu Kap. 1. Ausgangslage.

Da die Aufgaben des NGF Liechtensteins gemäss dem Notenaustausch zwischen der Schweiz und Liechtenstein vom NGF Schweiz wahrgenommen werden, ist im Zusammenhang mit der Forderung der Richtlinie (EU) 2021/2118 zur Sicherstellung von ausreichenden Mitteln eine Anpassung des Notenaustausches notwendig. Durch die Anpassung des Notenaustausches wird sichergestellt, dass der NGF im Falle der Insolvenz eines liechtensteinischen Versicherungsunternehmens über ausreichende Mittel verfügt, diese jedoch, wie von der FINMA gefordert, nicht von Schweizer Motorfahrzeughalterinnen und Motorfahrzeughaltern finanziert werden.¹⁷

Da die Richtlinie (EU) 2021/2118 zur Sicherstellung von ausreichenden Mitteln für Entschädigungszahlungen im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens die Möglichkeit vorsieht, dass die Mitgliedstaaten von den in ihrem Staat zugelassenen Versicherungsunternehmen Beiträge einheben können, soll mit der vorliegenden Änderung des SVG ein neuer Art. 72c aufgenommen werden, welcher die Einhebung von Beiträgen von liechtensteinischen Versicherungsunternehmen regelt.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

3.1 Anpassung des Notenaustausches

Wie in den vorangehenden Kapiteln 1 und 2 ausgeführt, ist im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 eine Anpassung des Notenaustausches zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein über die Schadensdeckung bei Strassenverkehrsunfällen notwendig.

¹⁷ Siehe hierzu Kap. 1. Ausgangslage.

Die Anpassung des Notenaustausches beinhaltet im Wesentlichen die Zusicherung Liechtensteins, die Schweiz bzw. den NGF im Falle der Insolvenz eines in Liechtenstein zugelassenen Versicherungsunternehmens schadlos zu halten. Zur Umsetzung dieser Zusicherung von Seiten Liechtensteins müssen im Notenaustausch verschiedene Anpassungen vorgenommen werden.

Da der Notenaustausch vorsieht, dass das NVB und der NGF für liechtensteinische Fälle keine eigene Rechnung führen dürfen, muss diesbezüglich im Hinblick auf die Haftung für die Insolvenz von in Liechtenstein zugelassenen Versicherungsunternehmen eine Ausnahmeregelung aufgenommen werden. So müssen neu die Beiträge, welche die schweizerischen und liechtensteinischen Motorfahrzeughalterinnen und -halter an den NGF zahlen sowie die sich daraus ergebenden Rückstellungen des NGF, im Hinblick auf die Insolvenzdeckung für in Liechtenstein zugelassene Versicherungsunternehmen, zwischen der Schweiz und Liechtenstein anteilig aufgeteilt werden. Deshalb haben die Schweiz und Liechtenstein zur Äufnung von Rückstellungen für allfällige Insolvenzen von in Liechtenstein zugelassenen Versicherungsunternehmen einen Verteilschlüssel erarbeitet, welcher auf dem Verhältnis der jeweils zugelassenen Motorfahrzeuge in beiden Staaten basiert. Die Einzelheiten hierzu werden in einer Vereinbarung («Deckungszusage») zwischen der Regierung des Fürstentums Liechtenstein und dem NGF geregelt.¹⁸

Zusammengefasst wird im Notenaustausch somit insbesondere neu vorgesehen, dass Liechtenstein dem schweizerischen Bundesrat bzw. dem NGF zusichert, dass der Staat Liechtenstein im Falle der Insolvenz eines in Liechtenstein zugelassenen Versicherungsunternehmens haftet, sofern die diesbezüglich beim NGF gebildeten liechtensteinischen Rückstellungen für den Fall einer Insolvenz eines in Liechtenstein zugelassenen Versicherungsunternehmens nicht ausreichen. Diese

¹⁸ Siehe hierzu Kap. 3.2.

Anpassungen im Notenaustausch stellen für Liechtenstein die rechtliche Grundlage dar, um dem NGF im Falle der Insolvenz eines in Liechtenstein zugelassenen Versicherungsunternehmens die notwendigen fehlenden finanziellen Mittel zur Deckung von Entschädigungszahlungen bereitstellen zu können.

3.2 Vereinbarung zwischen Regierung und NGF («Deckungszusage»)

Wie im vorherigen Kapitel 3.1 ausgeführt, ist im Rahmen der Anpassung des Notenaustausches vorgesehen, dass die Regierung Liechtensteins und der NGF eine Vereinbarung (sog. «Deckungszusage») abschliessen.

In der Vereinbarung werden insbesondere die Details zur Beitragserhebung, der Umfang der Zusicherung Liechtensteins sowie eine (unverbindliche) Vorgehensweise (sog. Leitfaden) im Falle der Insolvenz eines in Liechtenstein zugelassenen Versicherungsunternehmens geregelt.

So wird in der Vereinbarung unter anderem festgehalten, dass die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer von den liechtensteinischen Motorfahrzeughalterinnen und -haltern künftig (weiterhin) einen gleich hohen Beitrag erheben wie derjenige, der von den schweizerischen Motorfahrzeughalterinnen und -haltern erhoben wird.¹⁹ Dabei wird der Anteil des Beitrags der liechtensteinischen Motorfahrzeughalterinnen und -halter, der für die Insolvenzdeckung verwendet werden soll, in der Bilanz des NGF in einem getrennten Konto geführt (Konto «Insolvenzdeckung Liechtenstein»²⁰). Aus dem neuen Konto «Insolvenzdeckung Liechtenstein» werden

¹⁹ vgl. dazu auch Art. 3 Abs. 1 des Notenaustausches.

²⁰ Der Vorstand des NGF hat im Juni 2023 entschieden, den aktuell geltenden Garantiefonds-Beitrag von zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen soweit möglich und unter Vorbehalt der entsprechenden Genehmigung durch die FINMA für die kommenden Jahre unverändert bei CHF 3.80 zu belassen. Ab dem Zeitpunkt der vollständigen Äufnung der Insolvenzurückstellungen für den Schweizer Insolvenzfonds, welcher bei einem Zielbetrag von CHF 700 Mio. erreicht ist, wird als Folge auch die Äufnung der Insolvenzurückstellungen für den Insolvenzfonds Liechtenstein enden. Der dannzumal geäuftere Betrag wird bei ca. CHF 1.5 Mio. liegen. Es ist mit einer gewissen

sämtliche Forderungen finanziert, welche der NGF unter dem Titel «Insolvenzdeckung» nach liechtensteinischem Recht befriedigen muss.

Die Höhe der Zuführung zum Konto «Insolvenzdeckung Liechtenstein» entspricht dem Anteil aus dem vom NGF zur Äufnung der Insolvenzdeckungsrückstellungen in der Schweiz auf der Grundlage des Beitragskalkulationsschemas jährlich ermittelten Betrags, im Verhältnis der in Liechtenstein zugelassenen Motorfahrzeugen gegenüber den in der Schweiz zugelassenen Motorfahrzeugen. Das jeweils zur Anwendung kommende Verhältnis wird in der Anlage der Vereinbarung detailliert beschrieben. Ebenso wird die Aufteilung der bisher geäuften Konkursdeckungsrückstellungen, denen auch Beiträge von liechtensteinischen Motorfahrzeughalterinnen und -haltern zugeführt wurden, in der Anlage zur Vereinbarung geregelt. Der Anteil Liechtensteins von der bisher beim NGF geäuften Gesamtsumme der Konkursdeckungsrückstellungen beläuft sich auf rund CHF 1 Mio.

Die im Rahmen des neuen Kontos «Insolvenzdeckung Liechtenstein» zurückgestellten Mittel werden zusammen mit dem übrigen Vermögen des NGF angelegt. Es kommt dieselbe Anlagestrategie zur Anwendung. Die daraus resultierenden Anlagenenerträge oder -aufwendungen werden dem liechtensteinischen Konto anteilmässig angerechnet.

Entsteht durch Eröffnung eines Insolvenzverfahrens eines Versicherungsunternehmens eine Zahlungsverpflichtung des NGF und reichen die auf dem Konto «Insolvenzdeckung Liechtenstein» geäuften Mittel zur Abdeckung der Zahlungsverpflichtungen nicht aus, so hat das Land Liechtenstein die Differenz zwischen den auf dem Konto «Insolvenzdeckung Liechtenstein» geäuften Mitteln und

Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, dass der Zielbetrag der Schweiz von CHF 700 Mio. in 18 Jahren (2041) erreicht sein wird.

den tatsächlichen Zahlungsverpflichtungen zu übernehmen, und zeitnah und bedarfsgerecht, die entsprechenden benötigten finanziellen Mittel dem NGF zur Verfügung stellen. Die konkreten Modalitäten hierzu werden mittels eines Leitfadens in einer Anlage zu dieser Vereinbarung festgehalten.

3.3 Wesentliche Inhalte der Richtlinie

Mit der Richtlinie (EU) 2021/2118 des Europäischen Parlaments und des Rates wird die Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht abgeändert.

Die Richtlinie (EU) 2021/2118 zielt unter anderem darauf ab, dass durch Verkehrsunfälle Geschädigte, im Sinne eines wirksamen und effizienten Schutzes, in ihrem Wohnsitzmitgliedstaat Ansprüche auf Entschädigung geltend machen können und innerhalb einer angemessenen Frist Antwort erhalten. Es muss gewährleistet werden, dass den Geschädigten, wenn ihre Ansprüche begründet sind, die ihnen zustehenden Beträge für entstandene Personen- oder Sachschäden stets gezahlt werden, egal ob das Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers zahlungsunfähig ist oder nicht. Die Mitgliedstaaten sind daher verpflichtet, eine Stelle einzurichten oder zuzulassen, die Geschädigten, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, eine erste Entschädigung leistet. Diese kann sich diese Entschädigung später von der Stelle erstatten lassen, die im Herkunftsmitgliedstaat des zahlungsunfähigen Versicherungsunternehmens, das die Police des Fahrzeugs der haftpflichtigen Partei ausgestellt hat, für denselben Zweck eingerichtet oder zugelassen wurde.²¹

²¹ Richtlinie (EU) 2021/2118 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2021 zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, ABl. Nr. L 430 vom 2.12.2021 S. 5.

Um einen effizienten und wirksamen Schutz der Geschädigten im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens sicherzustellen, müssen die Mitgliedstaaten geeignete Vorkehrungen treffen, damit die zur Entschädigung der Geschädigten erforderlichen Mittel bei Fälligkeit der Entschädigungszahlungen zur Verfügung stehen. Hierzu sieht die Richtlinie (EU) 2021/2118 vor, dass ein Mitgliedstaat, von dem von ihm zugelassenen Versicherungsunternehmen, Beiträge erheben kann.²²

Für die gegenständliche Änderung des SVG sind Art. 10a und Art. 25a der Richtlinie (EU) 2021/2118 von Bedeutung. Die weiteren für Liechtenstein relevanten Abänderungen der Richtlinie werden im Rahmen von Verordnungsanpassungen, insbesondere der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) vom 1. August 1978, LGBL 1978 Nr. 21, umgesetzt.

Art. 10a der Richtlinie (EU) 2021/2118 betrifft den Schutz von Geschädigten vor Schäden infolge von Unfällen in ihrem Wohnsitzmitgliedstaat bei Insolvenz eines Versicherungsunternehmens. Art. 25a der Richtlinie ist die korrelierende Bestimmung zum Schutz von Geschädigten vor Schäden infolge von Unfällen in einem anderen Mitgliedstaat als ihrem Wohnsitzmitgliedstaat bei Insolvenz eines Versicherungsunternehmens. Beide Artikel (Art. 10a und Art. 25a) enthalten jeweils in Abs. 10 eine Regressbestimmung.

In Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 fungiert der NGF als zuständige Stelle für Liechtenstein im Sinne der Art. 10a und Art. 25a.

So kommt der NGF für Schäden von Geschädigten mit Wohnsitz in Liechtenstein auf, die in Liechtenstein durch Motorfahrzeuge und Anhänger verursacht werden,

²² Siehe Richtlinie (EU) 2021/2118 Art. 10a und Art. 25a

wenn über Versicherungsunternehmen ein Insolvenzverfahren eröffnet wurde.²³ Im Weiteren kommt der NGF im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens für die Schäden von Geschädigten mit Wohnsitz in Liechtenstein auf, auch wenn diese Schäden in einem anderen EWR-Mitgliedstaat zugefügt wurden.²⁴

Wurde ein Insolvenzverfahren eines Versicherungsunternehmens mit Sitz in Liechtenstein eröffnet, hat der NGF der Entschädigungsstelle für Insolvenzfälle, welche sich in einem anderen EWR-Mitgliedstaat befindet und gegenüber dem Geschädigten mit Wohnsitz in einem anderen EWR-Mitgliedstaat mit der Schadenzahlung in Vorleistung getreten ist, die Schadenzahlung zu erstatten. Die Rückerstattung der Schadenzahlung an die betreffende Entschädigungsstelle für Insolvenzfälle hat durch den NGF innerhalb einer Frist von maximal sechs Monaten zu erfolgen.²⁵

3.4 Einhebung von Beiträgen von Versicherungsunternehmen in Liechtenstein

Wie in den vorangehenden Kapiteln 1, 2 und 3.3 ausgeführt, sieht die Richtlinie (EU) 2021/2118 vor, dass ein EWR-Mitgliedstaat, von den von ihm zugelassenen Versicherungsunternehmen, Beiträge erheben kann. Gemäss der Richtlinie sollen die Beiträge der Versicherungsunternehmen dazu beitragen, dass die für die Entschädigung zuständige Stelle über ausreichende Mittel verfügt, um die Geschädigten im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens zu entschädigen. Durch die in der Anpassung des Notenaustausches beabsichtigte Zusicherung Liechtensteins, die Schweiz bzw. den NGF im Falle der Insolvenz eines in Liechtenstein zugelassenen Versicherungsunternehmens schadlos zu halten, verfügt der NGF somit im Anlassfall über ausreichende Mittel für die Insolvenzdeckung. Für

²³ vgl. Vernehmlassungsbericht Art. 72 Abs. 2 Bst. b SVG

²⁴ vgl. Vernehmlassungsbericht Art. 72 Abs. 2 Bst. b^{bis} SVG.

²⁵ vgl. Vernehmlassungsbericht Art. 72 Abs. 2 Bst. e SVG.

diese Deckungszusage von Seiten Liechtensteins soll jedoch gemäss Ansicht der Regierung die Möglichkeit geschaffen werden, einen jährlichen Beitrag von den in Liechtenstein zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen erheben zu können. Deshalb wird in der gegenständlichen Vernehmlassungsvorlage zur Änderung des SVG ein neuer Art. 72c aufgenommen. Der jährliche Beitrag der in Liechtenstein zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen soll dem Staat die Möglichkeit geben, die Risiken aus der eingegangenen Deckungszusage gegenüber dem NGF zu finanzieren. Die Regierung soll von den zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen Beiträge erheben können, wenn das durch die Deckungszusage eingegangene Risiko aus ihrer Sicht zu hoch wird und mit den für Liechtenstein im Konto «Insolvenzdeckung Liechtenstein» zurückgestellten Mitteln in der Bilanz des NGF nicht ausreichend gedeckt ist.

Als Grundlage für die Einhebung dieser Beiträge wird eine jährliche Risikobeurteilung erstellt und die Eventualverbindlichkeit im Anhang zur Landesrechnung ausgewiesen. Aus dieser Einschätzung wird ersichtlich, wie sich das Risiko entwickelt und in welchem Verhältnis dieses zu den geäußneten Mittel für die «Insolvenzdeckung Liechtenstein» steht.

4. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Zu Art. 72 Abs. 2 Bst. b, b^{bis} und e – Nationaler Garantiefonds

In Art. 72 Abs. 2 werden die Aufgaben des NGF aufgezählt. Aufgrund der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/2118 sind Bst. b abzuändern und zwei neue Bst. b^{bis} und Bst. e einzufügen.

Grundsätzlich werden in der Richtlinie (EU) 2021/2118 die Begriffe «Insolvenz oder Liquidation» eines Versicherungsunternehmens verwendet. In der liechtensteinischen Rechtsordnung ist das «Insolvenzverfahren» jedoch ein Überbegriff, der das Sanierungs- und das Liquidationsverfahren vereint. Da die Richtlinie in Art. 10a und 25a das «Insolvenzverfahren» gesamthaft adressiert, wird somit bei der nationalen Umsetzung auf «Insolvenzverfahren» abgestellt und auf die zusätzliche Nennung des Begriffs «Liquidation» verzichtet.

Bst. b wird aufgrund von Art. 10a der Richtlinie (EU) 2021/2118 dahingehend erweitert, dass der NGF neu die Aufgabe hat, für Schäden von Geschädigten mit Wohnsitz in Liechtenstein aufzukommen, die in Liechtenstein durch Motorfahrzeuge und Anhänger verursacht werden, wenn über das Vermögen des leistungspflichtigen Haftpflichtversicherers ein Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels kostendeckenden Vermögens nicht eröffnet wurde. Gemäss der geltenden Fassung des SVG haftet der NGF nur für Schäden, die durch in Liechtenstein zugelassene Motorfahrzeuge und Anhänger verursacht wurden, wenn über den leistungspflichtigen Haftpflichtversicherer das Insolvenzverfahren eröffnet wurde.

Mit dem neuen erweiterten Aufgabenbereich des NGF wird nun dem Erfordernis der Richtlinie (EU) 2021/2118 entsprochen, dass Schäden von Geschädigten mit Wohnsitz in Liechtenstein im Falle eines Schadens, der sich in Liechtenstein ereignet hat, unabhängig von wo der Schadensverursacher kommt und unabhängig davon, in welchem Land das Versicherungsunternehmen des Geschädigten seinen Sitz hat, seinen Anspruch auf Entschädigung vom NGF gedeckt bekommt.

Bst. b^{bis} wird aufgrund von Art. 25a der Richtlinie (EU) 2021/2118 neu eingeführt. Mit der Einführung dieses neuen Bst. b^{bis} wird dem Erfordernis der Richtlinie (EU) 2021/2118 entsprochen, welches verlangt, dass im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens Geschädigte ihren Anspruch auf Entschädigung bei einer Stelle in ihrem Wohnsitzstaat geltend machen können, auch wenn sie durch

Unfälle geschädigt wurden, die sich in einem anderen EWR-Mitgliedstaat als ihrem Wohnsitzstaat ereignet haben.

Bst. e wird neu eingefügt. Mit der Schaffung von Bst. e werden die in der Richtlinie (EU) 2021/2118 in Art. 10a und Art. 25a geforderten Regressansprüche im SVG umgesetzt. Wurde ein Insolvenzverfahren eines Versicherungsunternehmens mit Sitz in Liechtenstein eröffnet, hat der NGF der Entschädigungsstelle für Insolvenzfälle, welche sich in einem anderen EWR-Mitgliedstaat befindet und gegenüber dem Geschädigten mit Wohnsitz in einem anderen EWR-Mitgliedstaat mit der Schadenzahlung in Vorleistung getreten ist, die Schadenzahlung zu erstatten. Die Rückerstattung der Schadenzahlung an die betreffende Entschädigungsstelle für Insolvenzfälle hat innerhalb einer Frist von maximal sechs Monaten zu erfolgen.

Zu Art. 72c – Beiträge von Versicherungsunternehmen

Dieser Artikel wird neu eingefügt. Wie bereits in Kap. 3.4 ausgeführt, sieht die Richtlinie (EU) 2021/2118 vor, dass ein Mitgliedstaat, von den von ihm zugelassenen Versicherungsunternehmen, Beiträge erheben kann. Gemäss der Richtlinie sollen diese Beiträge der Versicherungsunternehmen dazu beitragen, dass die für die Entschädigung zuständige Stelle über ausreichende Mittel verfügt, um die Geschädigten im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens zu entschädigen.

Durch die in der Anpassung des Notenaustausches beabsichtigte Zusicherung Liechtensteins, die Schweiz bzw. den NGF im Falle der Insolvenz eines in Liechtenstein zugelassenen Versicherungsunternehmens schadlos zu halten, verfügt der NGF somit im Anlassfall über ausreichende Mittel für die Insolvenzdeckung. Für diese Deckungszusage von Seiten Liechtensteins soll jedoch gemäss Ansicht der Regierung die Möglichkeit geschaffen werden, einen jährlichen Beitrag von den in Liechtenstein zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen erheben zu können. Deshalb wird in der

gegenständlichen Vernehmlassungsvorlage zur Änderung des SVG ein neuer Art. 72c aufgenommen.

Der jährliche Beitrag der in Liechtenstein zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen soll dem Staat die Möglichkeit geben, die Risiken aus der eingegangenen Deckungszusage gegenüber dem NGF zu finanzieren. Die Regierung soll von den zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen Beiträge erheben können, wenn das durch die Deckungszusage eingegangene Risiko aus ihrer Sicht zu hoch wird und mit den für Liechtenstein im Konto «Insolvenzdeckung Liechtenstein» zurückgestellten Mitteln in der Bilanz des NGF nicht ausreichend gedeckt ist.

Als Grundlage für die Einhebung dieser Beiträge wird eine jährliche Risikobeurteilung erstellt und die Eventualverbindlichkeit im Anhang zur Landesrechnung ausgewiesen. Aus dieser Einschätzung wird ersichtlich, wie sich das Risiko entwickelt und in welchem Verhältnis dieses zu den geäußneten Mittel für die «Insolvenzdeckung Liechtenstein» steht.

Nebst dem SVG muss aufgrund der zu regelnden weiteren Details gemäss der Richtlinie (EU) 2021/2118 auch die Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) angepasst werden.

5. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Hinsichtlich der Verfassungsmässigkeit der gegenständlichen Vorlage bestehen keine rechtlichen Bedenken.

6. AUSWIRKUNGEN AUF DIE NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

Versicherungen schützen vor unerwarteten finanziellen Belastungen oder Einbußen. Solche Verluste wirken sich auf die Lebensgrundlagen der Menschen aus – sie erschöpfen ihre Ersparnisse und können Menschen in die Krise treiben. Gerade auch bei Ereignissen im Ausland kann dies zu herausfordernden und schwierigen Situationen führen. Der funktionierende Versicherungsschutz für alle Verkehrsteilnehmer, wie er durch den NGF garantiert wird, leistet einen wichtigen Beitrag, um dies zu bewältigen und bietet den betroffenen Versicherten eine gewisse Rechtssicherheit.

7. **REGIERUNGSVORLAGE**

Gesetz

vom ...

über die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 30. Juni 1978, LGBl. 1978 Nr. 18, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 72 Abs. 2 Bst. b, b^{bis} und e

2) Der Nationale Garantiefonds hat folgende Aufgaben:

- b) er kommt für Schäden von Geschädigten mit Wohnsitz in Liechtenstein auf, die in Liechtenstein durch Motorfahrzeuge und Anhänger verursacht werden, wenn über das Vermögen des leistungspflichtigen Haftpflichtversicherers ein Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels kostendeckenden Vermögens nicht eröffnet wurde;

- b^{bis}) er kommt für Schäden von Geschädigten mit Wohnsitz in Liechtenstein auf, die in einem anderen EWR-Mitgliedstaat durch Motorfahrzeuge und Anhänger verursacht werden, wenn über den leistungspflichtigen Haftpflichtversicherer das Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels kostendeckendem Vermögens nicht eröffnet wurde;
- e) er deckt Regressansprüche aus Leistungen, welche Entschädigungsstellen für Insolvenzfälle in einem anderen EWR-Mitgliedstaat für Schäden erbracht haben, die durch Motorfahrzeuge oder Anhänger verursacht wurden, wenn über das Vermögen des leistungspflichtigen liechtensteinischen Haftpflichtversicherer ein Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels kostendeckenden Vermögens nicht eröffnet wurde.

Art. 72c

Beiträge von Versicherungsunternehmen

1) Die Regierung kann von in Liechtenstein zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen einen jährlichen Beitrag zur Deckung des Risikos für die Haftung gegenüber dem Nationalen Garantiefonds gemäss dem Notenaustausch zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein über die Schadensdeckung bei Strassenverkehrsunfällen, LGBI. 2003 Nr. 225, erheben.

2) Die Regierung regelt das Nähere, insbesondere die Berechnungsgrundlagen für den Beitrag gemäss Absatz 1, die Modalitäten der Beitragserhebung sowie sämtliche weiters notwendigen Details mit Verordnung.

II.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am 1. xx 20xx in Kraft, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.

I

(Gesetzgebungsakte)

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2021/2118 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 24. November 2021****zur Änderung der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kfz-Haftpflichtversicherung) ist für die europäischen Bürger — sowohl für die Versicherungsnehmer als auch für etwaige durch Verkehrsunfälle Geschädigte — von besonderer Bedeutung. Sie ist auch für die Versicherungsunternehmen von erheblichem Interesse, da ein wichtiges Segment des Schadenversicherungsmarkts in der Union auf die Kfz-Haftpflichtversicherung entfällt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung wirkt sich auch erheblich auf den freien Personen-, Waren- und Kraftfahrzeugverkehr und somit auch auf den Binnenmarkt aus. Die Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-Haftpflichtversicherungen sollte daher ein Hauptziel der Unionsmaßnahmen im Finanzdienstleistungsbereich sein.
- (2) 2017 hat die Kommission die Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ einer Bewertung unterzogen und dabei u. a. deren Wirksamkeit und die Kohärenz mit anderen Politikbereichen der Union geprüft. Die Bewertung ergab, dass die Richtlinie 2009/103/EG insgesamt gut funktioniert und in den meisten Aspekten nicht geändert werden muss. Es wurden jedoch vier Bereiche ermittelt, in denen gezielte Änderungen angebracht wären: Das betrifft die Entschädigung von Unfallgeschädigten bei Insolvenz eines Versicherungsunternehmens, die obligatorischen Mindestdeckungssummen, Versicherungskontrollen von Fahrzeugen durch die Mitgliedstaaten und die Verwendung der Bescheinigungen des Schadenverlaufs des Versicherungsnehmers durch ein neues Versicherungsunternehmen. Neben diesen vier Bereichen wurden auch versandte Fahrzeuge, Unfälle mit Anhängern, die von einem Fahrzeug gezogen werden, unabhängige Instrumente für den Vergleich der Preise von Kfz-Haftpflichtversicherungen, Auskunftsstellen und Informationen für

⁽¹⁾ ABl. C 440 vom 6.12.2018, S. 85.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 21. Oktober 2021 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 9. November 2021.

⁽³⁾ Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11).

Geschädigte als Bereiche ermittelt, in denen gezielte Änderungen angebracht wären. Außerdem sollte die Richtlinie 2009/103/EG präzisiert werden, indem der Begriff „Opfer“, der in jener Richtlinie als Synonym für „Geschädigter“ verwendet wird, im Wege geeigneter Änderungen durch den Begriff „Geschädigter“ ersetzt wird. Diese Änderungen zielen ausschließlich darauf ab, die in der Richtlinie verwendete Terminologie zu harmonisieren, und stellen keine inhaltliche Änderung dar.

- (3) Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2009/103/EG sind viele neue Arten von Kraftfahrzeugen auf den Markt gekommen. Einige von ihnen werden durch einen rein elektrischen Motor, einige durch Nebenausrüstung angetrieben. Solche Fahrzeuge sollten bei der Begriffsbestimmung des Begriffs „Fahrzeug“ berücksichtigt werden. Diese Begriffsbestimmung sollte sich auf die allgemeinen Merkmale dieser Fahrzeuge, insbesondere ihre bauartbedingten Höchstgeschwindigkeiten und Nettogewichte, stützen und vorsehen, dass nur Fahrzeuge erfasst werden, die ausschließlich maschinell angetrieben werden. Die Begriffsbestimmung sollte unabhängig von der Anzahl der Räder des Fahrzeugs gelten. Rollstühle, die für den Gebrauch durch Menschen mit körperlichen Behinderungen bestimmt sind, sollten nicht unter die Begriffsbestimmung fallen.
- (4) Leichte Elektrofahrzeuge, die nicht unter die Bestimmung des Begriffs „Fahrzeug“ fallen, sollten vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/103/EG ausgenommen werden. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch durch die Richtlinie nicht daran gehindert werden, nach ihrem nationalen Recht unter von ihnen festzulegenden Bedingungen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen für alle an Land verwendeten motorisierten Geräte vorzuschreiben, die nicht unter die Begriffsbestimmung der Richtlinie für „Fahrzeug“ fallen und für die diese Richtlinie folglich keine solche Versicherung vorschreibt. Die Mitgliedstaaten sollten durch die Richtlinie auch nicht daran gehindert werden, in ihren nationalen Rechtsvorschriften vorzusehen, dass Unfallgeschädigte, die durch ein anderes motorisiertes Gerät verursacht wurden, Zugang zur Entschädigungsstelle des Mitgliedstaats gemäß Kapitel 4 erhalten. Die Mitgliedstaaten sollten auch beschließen können, dass in Fällen, in denen in ihrem Hoheitsgebiet ansässige Personen bei einem Unfall geschädigt werden, der durch ein solches anderes motorisiertes Gerät in einem anderen Mitgliedstaat verursacht wurde, in dem keine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für dieses motorisierten Geräte erforderlich ist, diese Personen Zugang zu der Entschädigungsstelle gemäß Kapitel 4 in dem Mitgliedstaat haben, in dem sie ihren Wohnsitz haben. Die Entschädigungsstellen der Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, eine einvernehmliche Vereinbarung darüber zu treffen, wie sie in einer solchen Situation zusammenarbeiten.
- (5) Der Gerichtshof der Europäischen Union hat in jüngeren Entscheidungen, insbesondere in den Rechtssachen *Vnuk* ⁽⁴⁾, *Rodrigues de Andrade* ⁽⁵⁾ und *Torreiro* ⁽⁶⁾, die Bedeutung des Begriffs „Verwendung eines Fahrzeugs“ klargestellt. Der Gerichtshof hat dabei insbesondere klargestellt, dass Kraftfahrzeuge, unabhängig von den Merkmalen des Fahrzeugs, in der Regel zum Einsatz als Beförderungsmittel bestimmt sind und dass die Verwendung eines solchen Fahrzeugs jede Verwendung umfasst, die seiner normalen Funktion als Beförderungsmittel entspricht, unabhängig davon, auf welchem Gelände das Kraftfahrzeug verwendet wird und ob es sich in Bewegung befindet oder nicht. Die Richtlinie 2009/103/EG findet keine Anwendung, wenn die normale Funktion eines solchen Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls in einer anderen Verwendung als der als Beförderungsmittel besteht. Das könnte der Fall sein, wenn das Fahrzeug nicht im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 dieser Richtlinie verwendet wird, da seine normale Funktion beispielsweise in der Verwendung als industrielle oder landwirtschaftliche Energiequelle besteht. Im Interesse der Rechtssicherheit sollte die Rechtsprechung in der Richtlinie 2009/103/EG durch Aufnahme einer Definition des Begriffs „Verwendung eines Fahrzeugs“ ihren Niederschlag finden.
- (6) Einige Kraftfahrzeuge sind eher klein, weshalb die Gefahr, dass sie erhebliche Personen- und Sachschäden verursachen, geringer ist. Es wäre unverhältnismäßig und nicht zukunftsorientiert, sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/103/EG aufzunehmen. Ihre Aufnahme stünde auch der Einführung neuerer Fahrzeuge wie Elektrofahrrädern, die nicht ausschließlich mit mechanischer Leistung angetrieben werden, im Wege und würde Innovationen hemmen. Außerdem liegen keine ausreichenden Nachweise dafür vor, dass diese kleinen Fahrzeuge in gleichem Umfang Unfälle mit Geschädigten verursachen könnten wie andere Fahrzeuge wie Pkw oder Lastkraftwagen. Gemäß den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit sollten die Anforderungen auf Unionsebene daher nur für Fahrzeuge gelten, die in der Richtlinie 2009/103/EG als solche definiert sind.

⁽⁴⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 4. Dezember 2014, *Vnuk*, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

⁽⁵⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 28. November 2017, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

⁽⁶⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 20. Dezember 2017, *Torreiro*, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

- (7) Grundsätzlich sollte eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Unfälle in allen Gebieten der Mitgliedstaaten abdecken. In einigen Mitgliedstaaten gelten jedoch Vorschriften für Fahrzeuge, die ausschließlich in bestimmten Gebieten mit begrenztem Zugang eingesetzt werden. Diese Mitgliedstaaten sollten begrenzte Ausnahmen von Artikel 3 der Richtlinie 2009/103/EG für Gebiete mit Zugangsbeschränkung, die Unbefugten nicht zugänglich sind, wie z. B. standortspezifische Gebiete und Bereiche mit Ausrüstung in Häfen und Flughäfen, festlegen können. Ein Mitgliedstaat, der solche Ausnahmen beschließt, sollte auch geeignete Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass für Personen- oder Sachschäden, die durch ein solches Fahrzeug verursacht werden, eine Entschädigung geleistet wird.
- (8) Ein Mitgliedstaat sollte auch die Möglichkeit haben, eine obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für solche Fahrzeuge nicht vorzuschreiben, die nicht gemäß seinem nationalen Recht zur Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen wurden. Dieser Mitgliedstaat sollte jedoch geeignete Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass für durch solche Fahrzeuge verursachte Personen- oder Sachschäden eine Entschädigung gezahlt wird, es sei denn, der Mitgliedstaat beschließt auch, von Artikel 10 der Richtlinie 2009/103/EG in Bezug auf die Entschädigung für Schäden abzuweichen, die durch solche Fahrzeuge in Gebieten verursacht wurden, die aufgrund einer rechtlichen oder physischen Beschränkung des Zugangs zu diesen Gebieten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Eine solche Abweichung von Artikel 10 sollte für Fahrzeuge gelten, für die ein Mitgliedstaat beschlossen hat, von der Versicherungspflicht abzuweichen, weil diese Fahrzeuge gemäß seinem nationalen Recht nicht für die Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, selbst wenn für die Versicherungspflicht für diese Fahrzeuge auch eine andere Ausnahmeregelung gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2009/103/EG Anwendung finden könnte.
- (9) In einigen Mitgliedstaaten gibt es Bestimmungen über die Verwendung von Fahrzeugen als Mittel zur vorsätzlichen Verursachung von Personen- oder Sachschäden. Soweit einschlägig, sollte es den Mitgliedstaaten bei den schwersten Straftaten gestattet sein, ihre Rechtspraxis fortzusetzen, solche Schäden von der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung auszuschließen oder den Betrag der Versicherungsentschädigung, der den Geschädigten gezahlt wird, von den Personen, die für diesen Schaden verantwortlich sind, zurückzufordern. Damit der durch die Richtlinie 2009/103/EG gewährte Schutz nicht verringert wird, sollte eine solche Rechtspraxis jedoch nur zulässig sein, wenn ein Mitgliedstaat sicherstellt, dass die Geschädigten in solchen Fällen für diesen Schaden in einer Weise entschädigt werden, die der Entschädigung, die sie gemäß der Richtlinie 2009/103/EG erhalten würden, möglichst nahekommt. Sofern der Mitgliedstaat keine alternativen Entschädigungsmechanismen oder -garantien vorgesehen hat, durch die sichergestellt wird, dass die Geschädigten für einen solchen Schaden in einer Art und Weise entschädigt werden, die der Entschädigung, die sie gemäß der Richtlinie 2009/103/EG erhalten würden, möglichst nahekommt, sollte ein solcher Schaden gemäß der genannten Richtlinie abgedeckt werden.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten die Richtlinie 2009/103/EG nicht auf die Verwendung von Fahrzeugen bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen und Wettbewerben, sowie bei Trainings, Tests und Demonstrationen, einschließlich solcher für Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit oder Geschicklichkeit, anwenden, die nach ihrem nationalen Recht zulässig sind. Solche ausgenommenen Aktivitäten sollten in einem abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen so durchgeführt werden, dass sichergestellt ist, dass der normale Verkehr, die Öffentlichkeit und alle mit der Aktivität nicht verbundenen Parteien die befahrene Strecke nicht tatsächlich oder potenziell gleichzeitig nutzen können. Zu diesen Aktivitäten gehören in der Regel solche, die auf ausgewiesenen Motorsportstrecken oder -routen und in deren unmittelbarer Umgebung, wie in Sicherheitsbereichen, Bereichen für Boxenstopps und Werkstätten, stattfinden, in denen die Unfallgefahr im Vergleich zu normalen Straßen viel höher ist und die von Unbefugten nicht betreten werden sollten.
- (11) Eine solche Ausnahme für Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten sollte nur gelten, wenn der Mitgliedstaat sicherstellt, dass der Organisator der Veranstaltung oder Aktivität oder eine andere Partei eine alternative Versicherung oder Garantie abgeschlossen hat, die den Schaden für Dritte, einschließlich Zuschauern und anderen Umstehenden, aber nicht notwendigerweise den Schaden für die teilnehmenden Fahrer und ihre Fahrzeuge abdeckt. Sofern die Organisatoren oder andere Parteien als Bedingung für diese Ausnahme keine alternative Versicherung oder Garantie abgeschlossen haben, sollte der Schaden — gegebenenfalls mit Ausnahme von Schäden an den teilnehmenden Fahrern und ihren Fahrzeugen — gemäß der Richtlinie 2009/103/EG abgedeckt werden.
- (12) Um den durch die Richtlinie 2009/103/EG gewährten Schutz nicht zu verringern, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass bei den Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, die gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften zulässig sind und für diese Ausnahme infrage kommen, die Geschädigten in einer Weise entschädigt werden, die der Entschädigung, die sie gemäß der Richtlinie 2009/103/EG erhalten würden, möglichst nahekommt.

- (13) Während sie hergestellt und befördert werden, haben Fahrzeuge keine Beförderungsfunktionen und gelten nicht als verwendet im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG. Es sollte jedoch eine Betriebshaftpflichtversicherung zur Deckung der Schäden, die diese Fahrzeuge verursachen könnten, geben, soweit ein Mitgliedstaat beschließt, dass die Pflicht zum Abschluss einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für solche Fahrzeuge gemäß Artikel 28 Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG keine Anwendung findet.
- (14) Derzeit ist in den nationalen Rechtsvorschriften vieler Mitgliedstaaten die Versicherungspflicht mit der Verwendung eines Fahrzeugs im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG verknüpft. In diesen Mitgliedstaaten ist die Verwendung eines Fahrzeugs nur zulässig, wenn das Fahrzeug zugelassen ist. Die Rechtsvorschriften dieser Mitgliedstaaten sehen vor, dass das Fahrzeug während seiner aktiven Zulassung und Verwendung im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2009/103/EG durch eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abgedeckt sein muss. Dementsprechend schreiben diese Mitgliedstaaten keine Versicherung für Fahrzeuge vor, die dauerhaft oder vorübergehend nicht zugelassen sind, etwa weil sie sich in einem Museum befinden, weil sie restauriert werden oder weil sie aus einem anderen Grund, wie etwa einer saisonalen Verwendung, über einen längeren Zeitraum nicht verwendet werden. Diese Mitgliedstaaten müssen geeignete Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass für alle Personen- oder Sachschäden, die in ihrem Hoheitsgebiet und im Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten durch Fahrzeuge im Sinne der Richtlinie 2009/103/EG verursacht werden, die im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 jener Richtlinie verwendet werden, eine Entschädigung gemäß der in jener Richtlinie vorgesehenen Entschädigung geleistet wird.
- (15) Derzeit entscheiden sich einige Mitgliedstaaten, in denen die Haftpflichtversicherungspflicht bei der Verwendung eines Kraftfahrzeugs nicht an die Zulassung des Fahrzeugs geknüpft ist, dafür, keine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge vorzuschreiben, die nach ihrem nationalen Recht offiziell aus dem Verkehr gezogen wurden. Beispiele für ein solches offizielles Aus-dem-Verkehr-Ziehen sind die Übermittlung einer Meldung an die zuständige Behörde oder andere benannte Stellen, die die Aufgaben der zuständigen Behörde wahrnehmen, oder das Ergreifen anderer überprüfbarer physischer Maßnahmen. Diese Mitgliedstaaten müssen geeignete Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass für alle Schäden, die in ihrem Hoheitsgebiet und im Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten durch solche Fahrzeuge verursacht werden, eine Entschädigung gemäß der in der Richtlinie 2009/103/EG vorgesehenen Entschädigung geleistet wird.
- (16) Derzeit verzichten die Mitgliedstaaten bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, und bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben und aus dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats in ihr Gebiet einreisen, auf eine Versicherungskontrolle. Neue technische Entwicklungen wie die Technologie zur automatischen Nummernschilderkennung ermöglichen Versicherungskontrollen von Fahrzeugen, ohne diese anzuhalten und somit ohne Beeinträchtigung des freien Personenverkehrs. Daher ist es angemessen, solche Kontrollen der Kraftfahrzeugversicherung zuzulassen, sofern sie nichtdiskriminierend, notwendig und verhältnismäßig sind, im Rahmen eines allgemeinen Kontrollsystems im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, die auch bei Fahrzeugen mit Standort im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der die Kontrollen durchführt, vorgenommen wird, und kein Anhalten des Fahrzeugs erfordern.
- (17) Mitgliedstaaten, die sich für die Einführung eines Systems entscheiden, bei dem personenbezogene Daten verarbeitet werden, die anschließend mit anderen Mitgliedstaaten ausgetauscht werden können, z. B. bei der Nummernschilderkennung gewonnene Daten, müssen in ihrem Recht die Verarbeitung personenbezogener Daten zum Zwecke der Bekämpfung des Fahrens ohne Versicherungsschutz zulassen, gleichzeitig aber geeignete Maßnahmen zum Schutz der Rechte und Freiheiten sowie der berechtigten Interessen der betroffenen Personen treffen. Für die Verarbeitung personenbezogener Daten zum Zwecke der Bekämpfung des Fahrens ohne Versicherungsschutz gelten die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁷⁾. Die Mitgliedstaaten sollten in ihren Rechtsvorschriften insbesondere den genauen Zweck nennen, auf die einschlägige Rechtsgrundlage verweisen, die einschlägigen Sicherheitsanforderungen einhalten, die Grundsätze der Notwendigkeit, Verhältnismäßigkeit und Zweckbegrenzung befolgen und eine verhältnismäßige Speicherfrist für die Daten festlegen. Darüber hinaus sollten in allen Datenverarbeitungssystemen, die im Rahmen der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten entwickelt und verwendet werden, der Grundsatz des Schutzes personenbezogener Daten in der technischen Auslegung und der Grundsatz des Schutzes personenbezogener Daten durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen gewährleistet sein.
- (18) Nach diesen Grundsätzen sollten die Mitgliedstaaten die personenbezogenen Daten, die ausschließlich zum Zweck der Überprüfung des Versicherungsschutzes verarbeitet wurden, nicht länger speichern, als es für die Überprüfung, ob für ein Fahrzeug ein gültiger Versicherungsschutz vorliegt, erforderlich ist. Wird festgestellt, dass ein Fahrzeug versichert ist, sollten alle mit dieser Überprüfung verbundenen Daten gelöscht werden. Ist ein Überprüfungssystem nicht in der Lage, festzustellen, ob ein Fahrzeug versichert ist, sollten diese Daten nur für einen begrenzten Zeitraum

⁽⁷⁾ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

aufbewahrt werden, der die Anzahl von Tagen nicht überschreitet, die für die Feststellung, ob der Versicherungsschutz besteht, erforderlich ist. In Fällen, in denen festgestellt wurde, dass für ein Fahrzeug kein gültiger Versicherungsschutz vorliegt, ist es angebracht, das Speichern dieser Daten bis zum Abschluss etwaiger Verwaltungs- oder Gerichtsverfahren und bis zum Vorliegen eines gültigen Versicherungsschutzes vorzuschreiben.

- (19) In der Richtlinie 2009/103/EG sind derzeit unterschiedliche Stichtage für die regelmäßige Neuberechnung der Mindestdeckungssummen in verschiedenen Mitgliedstaaten festgelegt, was dazu führt, dass die Mindestdeckungssummen nicht in allen Mitgliedstaaten gleich sind. Um in der gesamten Union den gleichen Mindestschutz für Geschädigte zu gewährleisten, sollten diese Mindestbeträge harmonisiert werden, und es sollten eine einheitliche Überprüfungsklausel mit dem von Eurostat veröffentlichten harmonisierten Verbraucherpreisindex als Richtwert sowie Verfahrensregeln für eine solche Überprüfung, in denen ein einheitlicher Zeitrahmen festgelegt wird, eingeführt werden.
- (20) Ein wirksamer und effizienter Schutz der durch Verkehrsunfälle Geschädigten muss gewährleisten, dass diese Geschädigten in ihrem Wohnsitzmitgliedstaat Ansprüche auf Entschädigung geltend machen können und innerhalb einer angemessenen Frist eine Antwort erhalten. Er muss auch gewährleisten, dass den Geschädigten, wenn ihre Ansprüche begründet sind, die ihnen zustehenden Beträge für entstandene Personen- oder Sachschäden stets gezahlt werden, egal, ob das Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers zahlungsfähig ist oder nicht. Die Mitgliedstaaten sollten daher eine Stelle einrichten oder zulassen, die Geschädigten, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, eine erste Entschädigung leisten, und die sich diese Entschädigung später von der Stelle erstatten lassen kann, die im Herkunftsmitgliedstaat des zahlungsunfähigen Versicherungsunternehmens, das die Police des Fahrzeugs der haftpflichtigen Partei ausgestellt hat, für denselben Zweck eingerichtet oder zugelassen wurde. Hat ein Mitgliedstaat eine bestehende Kompensationsregelung, so sollte dieser Mitgliedstaat die Möglichkeit haben, diese weiterzuführen.
- (21) Ein Versicherungsunternehmen kann auf unterschiedliche Weise insolvent werden, z. B., weil es für zahlungsunfähig erklärt wurde, weil es seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, nachdem es auf seine Zulassung in seinem Herkunftsmitgliedstaat verzichtet hat, oder weil es Gegenstand einer Außerkraftsetzungsmaßnahme oder einer Entscheidung war, mit der seine Tätigkeit untersagt wurde. Wird eine Anordnung über die Einleitung eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens erlassen oder ein entsprechender Beschluss gefasst, so sollte diese Anordnung oder dieser Beschluss veröffentlicht werden. Die Stelle, die im Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsunternehmens zur Entschädigung von Geschädigten im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens eingerichtet wurde oder befugt ist, sollte die entsprechenden Stellen in allen anderen Mitgliedstaaten über diese Anordnung oder diesen Beschluss unterrichten.
- (22) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Stelle, die in dem Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Geschädigte seinen Wohnsitz hat, zur Entschädigung von Geschädigten im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens eingerichtet wurde oder befugt ist, in allen Phasen des Verfahrens befugt ist, Informationen anzufordern, die anderen maßgeblichen Stellen, Behörden und Interessenträgern in der Union zu unterrichten, von ihnen unterrichtet zu werden und mit diesen zusammenzuarbeiten. Diese Informationen sollten ausreichen, damit der Empfänger zumindest ein allgemeines Verständnis der Lage erhält. Diese Informationen sind wichtig, um sicherzustellen, dass die Stelle, die einen Geschädigten entschädigt, vor der Zahlung der Entschädigung eigenständig oder gemeinsam mit allen Beteiligten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften feststellen kann, ob das Versicherungsunternehmen die Forderung des Antragstellers bereits erfüllt hat. Die bei dieser Stelle geltend gemachte Forderung kann sogar zur weiteren Prüfung oder zur Entscheidung an das Versicherungsunternehmen weitergeleitet werden, wenn das nationale Verfahrensrecht es erfordert. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Stelle detailliertere Informationen über bestimmte Ansprüche anfordert und erhält.
- (23) Das Erstattungssystem sollte das anwendbare Recht zur Regelung der Deckungssummen für Geschädigte unberührt lassen. Für alle Schadensfälle sollten dieselben Grundsätze gelten, unabhängig davon, ob das Versicherungsunternehmen zahlungsfähig oder zahlungsunfähig ist. Die Stelle des Herkunftsmitgliedstaats des Versicherungsunternehmens, das die Police des Fahrzeugs der haftpflichtigen Partei ausgestellt hat, sollte die Zahlung innerhalb einer angemessenen Frist an die Stelle des Mitgliedstaats leisten, in dessen Gebiet der Geschädigte seinen Wohnsitz hat, nachdem der Stelle des Herkunftsmitgliedstaats des Versicherungsunternehmens ein Anspruch auf Erstattung einer Zahlung übermittelt wurde, die die Stelle des Wohnsitzmitgliedstaats des Geschädigten an den Geschädigten geleistet hat.

- (24) Je nach den verschiedenen Phasen der Bearbeitung von Schadensfällen, den an die Geschädigten erfolgen Zahlungen und den Erstattungsverfahren bei verschiedenen Stellen kann es zu offenen Verbindlichkeiten zwischen Stellen kommen, die zur Entschädigung von Geschädigten im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens eingerichtet wurden oder befugt sind. Die Forderung sollte von der Stelle, die die Entschädigung zunächst gezahlt hat, auf die Stelle des anderen Mitgliedstaats übergehen, wenn die Erstattung zwischen den Stellen voranschreitet. Daher sollten die Ansprüche des Geschädigten gegen den Unfallverursacher oder sein Versicherungsunternehmen auf eine Stelle übergehen, soweit diese Stelle Entschädigung für den erlittenen Personen- oder Sachschaden geleistet hat und selbst noch nicht entschädigt wurde. Die Ansprüche des Geschädigten gegen den Versicherungsnehmer oder einen anderen Versicherten, der den Unfall verursacht hat, sollten jedoch nicht auf diese Stelle übergehen, sofern die Haftung des Versicherungsnehmers oder anderen Versicherten nach dem anwendbaren nationalen Recht durch das insolvente Versicherungsunternehmen abgedeckt wäre. Jeder Mitgliedstaat sollte verpflichtet sein, einen von einem anderen Mitgliedstaat vorgesehenen Forderungsübergang anzuerkennen.
- (25) Um einen effizienten und wirksamen Schutz der Geschädigten im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens sicherzustellen, müssen die Mitgliedstaaten geeignete Vorkehrungen treffen, damit die zur Entschädigung der Geschädigten erforderlichen Mittel bei Fälligkeit der Entschädigungszahlungen zur Verfügung stehen. Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip sollten diese Vorkehrungen von den Herkunftsmitgliedstaaten auf nationaler Ebene beschlossen werden. Sie sollten jedoch mit dem Unionsrecht und insbesondere mit solchen Grundsätzen wie *lex specialis* und *lex posterior* vereinbar sein. Damit Versicherer nicht ungerechtfertigt und unverhältnismäßig belastet werden, sollten etwaige Finanzbeiträge, die ein Mitgliedstaat von Versicherungsunternehmen verlangt, nur von den von diesem Mitgliedstaat zugelassenen Versicherungsunternehmen erhoben werden. Das sollte unbeschadet der Finanzierung anderer Aufgaben gelten, die der Stelle übertragen werden könnten, die zur Entschädigung von Geschädigten im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens eingerichtet oder befugt wurde.
- (26) Um sicherzustellen, dass die Anforderungen dieser Richtlinie im Zusammenhang mit der Entschädigung von Geschädigten im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens wirksam umgesetzt werden, sollten die mit dieser Aufgabe betrauten Stellen sich bemühen, eine Vereinbarung über ihre Aufgaben und Pflichten sowie über die Erstattungsverfahren zu schließen. Wurde innerhalb von 24 Monaten nach Inkrafttreten dieser Richtlinie keine entsprechende Einigung erzielt, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) zu erlassen, in denen die verfahrenstechnischen Aufgaben und Pflichten dieser Stellen im Zusammenhang mit der Erstattung festgelegt werden.
- (27) Im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens sollten Geschädigte ihren Anspruch auf Entschädigung bei einer Stelle in ihrem Wohnsitzmitgliedstaat geltend machen können, auch wenn sie durch Unfälle geschädigt wurden, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als ihrem Wohnsitzmitgliedstaat ereignet haben. Die Mitgliedstaaten sollten die Aufgabe der Entschädigung solcher Geschädigten einer neuen Stelle oder einer bereits bestehenden Stelle, einschließlich der gemäß Artikel 24 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder befugten Entschädigungsstelle, zuweisen können. Die Mitgliedstaaten sollten auch die Aufgabe der Entschädigung — im Falle der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens — von Geschädigten, die durch Unfälle in ihrem Wohnsitzmitgliedstaat geschädigt wurden, und von Personen, die durch Unfälle in anderen Mitgliedstaaten als ihrem Wohnsitzmitgliedstaat geschädigt wurden, einer einzigen Stelle zuweisen können. Bei Personen, die in anderen Mitgliedstaaten als ihrem Wohnsitzmitgliedstaat geschädigt wurden, ist es auch wichtig, den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit mit den gemäß Artikel 24 der Richtlinie 2009/103/EG eingerichteten oder befugten/zugelassenen Entschädigungsstellen in allen Mitgliedstaaten und mit Schadenregulierungsbeauftragten sicherzustellen.
- (28) Die Mitgliedstaaten können mehr als eine Entschädigungsstelle gemäß der Richtlinie 2009/103/EG einrichten oder zulassen, was es den Geschädigten möglicherweise erschweren könnte, die Stelle zu ermitteln, bei der sie ihre Ansprüche geltend machen müssen. Mitgliedstaaten, die mehr als eine Entschädigungsstelle einrichten oder zulassen, sollten daher sicherstellen, dass Geschädigte in einer solchen Weise Zugang zu wesentlichen Informationen über die verschiedenen Wege der Beantragung einer Entschädigung haben, dass es für sie leicht ersichtlich ist, an welche Stelle sie sich wenden sollten.
- (29) Im Falle eines versandten Fahrzeugs sollte die für die Haftpflichtversicherung verantwortliche Person die Wahl haben, ob sie eine Versicherung in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, oder, innerhalb eines Zeitraums von 30 Tagen ab dem Tag der Annahme der Lieferung durch den Käufer, in dem Bestimmungsmitgliedstaat abschließen will, auch wenn das Fahrzeug nicht offiziell im Bestimmungsmitgliedstaat zugelassen wurde. Die Auskunftsstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, die Auskunftsstelle des Bestimmungsmitgliedstaats — sofern davon abweichend — sowie die Auskunftsstellen aller anderen relevanten Mitgliedstaaten,

wie des Mitgliedstaats, auf dessen Hoheitsgebiet sich ein Unfall ereignet hat oder in dem ein Geschädigter seinen Wohnsitz hat, sollten zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die notwendigen Informationen über das versandte Fahrzeug, die ihnen gemäß Artikel 23 der Richtlinie 2009/103/EG vorliegen, zur Verfügung stehen.

- (30) Bei Unfällen mit Anhängern, für die eine von der Haftpflichtversicherung des Zugfahrzeugs getrennte Haftpflichtversicherung abgeschlossen wurde, sollte der Geschädigte, sofern das nationale Recht es vorsieht, den Anspruch gegen den Versicherer des Anhängers geltend machen können. Der Geschädigte sollte auf Antrag beim Versicherer des Anhängers Informationen über die Identität des Versicherers des Zugfahrzeugs oder — wenn der Versicherer des Anhängers den Versicherer des Zugfahrzeugs nicht identifizieren kann, obwohl er angemessene Anstrengungen unternommen hat — Informationen über den in Artikel 10 der Richtlinie 2009/103/EG vorgesehenen Entschädigungsmechanismus erhalten können.
- (31) Um die Anerkennung des Schadenverlaufs beim Abschluss einer neuen Versicherungspolice zu erleichtern, sollte es möglich sein, die Bescheinigungen des früheren Schadenverlaufs von Versicherungsnehmern, die neue Versicherungsverträge mit Versicherungsunternehmen abschließen wollen, leicht zu authentifizieren. Um die Überprüfung und Authentifizierung von Bescheinigungen des Schadenverlaufs zu vereinfachen, ist es wichtig, dass Inhalt und Format solcher Bescheinigungen des Schadenverlaufs in allen Mitgliedstaaten gleich sind. Ferner sollten Versicherungsunternehmen, die bei der Festsetzung der Prämien von Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen Bescheinigungen des Schadenverlaufs berücksichtigen, nicht aufgrund der Staatsangehörigkeit oder allein aufgrund des vorherigen Wohnsitzstaats des Versicherungsnehmers diskriminieren. Zudem sollten Versicherungsunternehmen Bescheinigungen des Schadenverlaufs aus anderen Mitgliedstaaten genauso behandeln wie Bescheinigungen des Schadenverlaufs aus dem Inland und etwaige Preisnachlässe, die für einen ansonsten identischen inländischen Kunden gelten würden, sowie Preisnachlässe, die in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats vorgeschrieben sind, wie etwa Bonus-Malus-Rabatte, auch bei Kunden aus einem anderen Mitgliedstaat zur Anwendung bringen. Den Mitgliedstaaten sollte es weiterhin freigestellt sein, innerstaatliche Rechtsvorschriften über Bonus-Malus-Systeme anzunehmen, da solche Systeme einzelstaatlicher Natur sind und keine grenzübergreifende Dimension aufweisen; Entscheidungen über diese Systeme sollten daher gemäß dem Subsidiaritätsprinzip weiterhin Sache der Mitgliedstaaten sein. Damit die Mitgliedstaaten prüfen können, ob und wie Versicherungsunternehmen Bescheinigungen des Schadenverlaufs verwenden, sollten die Versicherungsunternehmen einen allgemeinen Überblick über ihre Politik für die Verwendung solcher Bescheinigungen bei der Berechnung der Prämien offenlegen. Unbeschadet der Richtlinie (EU) 2016/943 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁸⁾ sind Versicherungsunternehmen nicht verpflichtet, sensible Geschäftsinformationen, wie z. B. Einzelheiten der Tarifvorschriften, zu veröffentlichen.
- (32) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der Richtlinie 2009/103/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zu Form und Inhalt der Bescheinigungen des Schadenverlaufs übertragen werden. Diese Durchführungsbefugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁹⁾ ausgeübt werden.
- (33) Die Mitgliedstaaten sollten die Wahl haben, Instrumente zu zertifizieren, die es Verbrauchern ermöglichen, Preise, Tarife und Versicherungsschutz zwischen Anbietern von Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen, die die Bedingungen der Richtlinie 2009/103/EG erfüllen, zu vergleichen. Bei ordnungsgemäßer Zertifizierung könnten solche Instrumente als „unabhängige Preisvergleichsinstrumente für Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen“ bezeichnet werden. Die Mitgliedstaaten sollten auch in der Lage sein, von einer Behörde betriebene öffentliche Preisvergleichsinstrumente einzurichten.
- (34) Um sicherzustellen, dass Ansprüche reibungslos abgewickelt werden, wenn nach nationalem Recht ein Unfallbericht erforderlich ist, welches das Recht des Geschädigten auf Erhalt einer Kopie des Unfallberichts von den zuständigen Behörden gewährt, ist es wichtig, dass der Geschädigte zeitnah auf diesen Bericht zugreifen kann.
- (35) Um sicherzustellen, dass die Mindestdeckungssummen von Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen nicht mit der Zeit an Wert verlieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV zu erlassen, um diese Mindestdeckungssummen an die sich wandelnde wirtschaftliche Realität anzupassen.

⁽⁸⁾ Richtlinie (EU) 2016/943 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz vertraulichen Know-hows und vertraulicher Geschäftsinformationen (Geschäftsgeheimnisse) vor rechtswidrigem Erwerb sowie rechtswidriger Nutzung und Offenlegung (ABl. L 157 vom 15.6.2016, S. 1).

⁽⁹⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (36) Beim Erlass delegierter Rechtsakte nach dieser Richtlinie ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁽¹⁰⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (37) Die Kommission sollte im Rahmen der Bewertung der Funktionsweise der Richtlinie 2009/103/EG deren Anwendung überwachen und dabei die Zahl der Geschädigten, die Höhe der Forderungen, die aufgrund von Zahlungsverzögerungen nach grenzüberschreitenden Insolvenzfällen ausstehen, die Höhe der Mindestdeckungssummen in den Mitgliedstaaten, die Höhe der Ansprüche aufgrund Fahrens ohne Versicherungsschutz im grenzüberschreitenden Verkehr und die Zahl der Beschwerden im Zusammenhang mit Bescheinigungen des Schadenverlaufs berücksichtigen.
- (38) Darüber hinaus sollte die Kommission einen Bericht erstellen, in dem die Funktionsweise der Entschädigungsstellen, die eingerichtet oder genehmigt wurden, um die Geschädigten im Fall der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens zu entschädigen, die Zusammenarbeit zwischen ihnen und ihre Finanzierung bewertet werden. Diesem Bericht sollte gegebenenfalls ein Legislativvorschlag beigelegt werden.
- (39) Um sicherzustellen, dass die Richtlinie 2009/103/EG ihren Zweck, nämlich den Schutz potenzieller Geschädigter von Unfällen mit Kraftfahrzeugen, weiterhin erfüllt, sollte die Kommission diese Richtlinie auch im Lichte der technologischen Entwicklungen, einschließlich des verstärkten Einsatzes autonomer und halbautonomer Fahrzeuge, überwachen und überprüfen. Außerdem sollte sie untersuchen, wie Versicherungsunternehmen Systeme nutzen, in denen die Prämien durch die Bescheinigungen des Schadenverlaufs der Versicherungsnehmer beeinflusst werden. Darüber hinaus sollte die Kommission die Wirksamkeit der für grenzüberschreitende Versicherungskontrollen verwendeten Informationssysteme zum Informationsaustausch bewerten.
- (40) Da die Ziele dieser Richtlinie, insbesondere die Gewährleistung des gleichen Mindestschutzes der Verkehrsunfallgeschädigten in der gesamten Union und ihres Schutzes im Falle der Insolvenz von Versicherungsunternehmen sowie die Gewährleistung der Gleichbehandlung von Bescheinigungen des Schadenverlaufs durch Versicherer bei potenziellen Versicherungsnehmern, die Binnengrenzen der Union überschreiten, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern wegen ihrer Wirkung auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (41) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission vom 28. September 2011 zu erläuternden Dokumenten⁽¹¹⁾ haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. Für diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (42) Die Richtlinie 2009/103/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

⁽¹⁰⁾ ABL L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

⁽¹¹⁾ ABL C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2009/103/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. ‚Fahrzeug‘

- a) jedes Kraftfahrzeug, das ausschließlich maschinell an Land angetrieben wird, jedoch nicht auf Schienen fährt, mit
 - i) einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h oder
 - ii) einem maximalen Nettogewicht von mehr als 25 kg und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 14 km/h,
- b) jeder Anhänger, der mit einem unter Buchstabe a genannten Fahrzeug zu verwenden ist, unabhängig davon, ob er angekuppelt oder abgekuppelt ist.

Unbeschadet der Buchstaben a und b gelten Rollstühle, die ausschließlich für den Gebrauch durch Menschen mit körperlichen Behinderungen bestimmt sind, nicht als Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie.“

b) Folgende Nummer wird eingefügt:

„1a. ‚Verwendung eines Fahrzeugs‘ jede Verwendung eines Fahrzeugs, die seiner Funktion als Beförderungsmittel zum Zeitpunkt des Unfalls entspricht, unabhängig von den Merkmalen des Fahrzeugs und unabhängig von dem Gelände, auf dem das Kraftfahrzeug verwendet wird, und der Tatsache, ob es sich in Bewegung befindet oder nicht;“

c) (betrifft nicht die deutsche Fassung)

d) Folgende Nummer wird angefügt:

„8. ‚Herkunftsmitgliedstaat‘ den Herkunftsmitgliedstaat im Sinne von Artikel 13 Nummer 8 Buchstabe a der Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

(*) Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II) (ABl. L 335 vom 17.12.2009, S. 1).“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat trifft vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 5 alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht für die Verwendung eines Fahrzeugs mit gewöhnlichem Standort in seinem Hoheitsgebiet durch eine Versicherung gedeckt ist.“

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt:

„Diese Richtlinie gilt nicht für die Verwendung eines Fahrzeugs bei Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten, einschließlich Rennen, Wettbewerben, Trainings, Tests und Demonstrationen in einem abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen in einem Mitgliedstaat, wenn der Mitgliedstaat sicherstellt, dass der Veranstalter der Aktivität oder eine andere Partei eine alternative Versicherung oder Garantie abgeschlossen hat, die den Schaden für Dritte, einschließlich Zuschauern und anderen Umstehenden, aber nicht notwendigerweise den Schaden für die teilnehmenden Fahrer und ihre Fahrzeuge abdeckt.“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Kontrolle der Haftpflichtversicherung

(1) Die Mitgliedstaaten verzichten auf eine Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, und bei Fahrzeugen, die aus dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats in ihr Gebiet einreisen und ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben.

Sie können jedoch solche Kontrollen der Versicherung unter der Voraussetzung vornehmen, dass diese nichtdiskriminierend, notwendig und zur Erreichung des angestrebten Ziels verhältnismäßig sind, und

- a) im Rahmen einer nicht ausschließlich der Überprüfung des Versicherungsschutzes dienenden Kontrolle stattfinden oder
- b) im Rahmen einer allgemeinen Kontrollregelung im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats stattfinden, die auch für Fahrzeuge gilt, die ihren gewöhnlichen Standort im Hoheitsgebiet des kontrollierenden Mitgliedstaats haben, und kein Anhalten des Fahrzeugs erfordern.

(2) Nach dem Recht des Mitgliedstaats, dem der Verantwortliche unterliegt, können personenbezogene Daten verarbeitet werden, wenn das zur Bekämpfung des Führens von Fahrzeugen ohne Versicherungsschutz in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren gewöhnlichen Standort haben, erforderlich ist. Die entsprechenden Rechtsvorschriften müssen mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) vereinbar sein und geeignete Maßnahmen zum Schutz der Rechte und Freiheiten sowie der berechtigten Interessen der betroffenen Person vorsehen.

In diesen mitgliedstaatlichen Maßnahmen wird insbesondere der genaue Zweck der Datenverarbeitung genannt und auf die einschlägige Rechtsgrundlage verwiesen, die einschlägigen Sicherheitsanforderungen und die Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Zweckbegrenzung werden eingehalten und es wird eine angemessene Speicherfrist für die Daten festgelegt. Die gemäß diesem Artikel ausschließlich zum Zweck der Durchführung einer Versicherungskontrolle verarbeiteten personenbezogenen Daten dürfen nur so lange gespeichert werden, wie sie für diesen Zweck benötigt werden; sobald ihr Zweck erfüllt ist, werden diese Daten vollständig gelöscht. Ergibt eine Versicherungskontrolle, dass das betreffende Fahrzeug durch eine Pflichtversicherung gemäß Absatz 3 abgedeckt ist, so löscht der Kontrolleur die entsprechenden Daten umgehend. Kann bei einer Kontrolle nicht festgestellt werden, ob das betreffende Fahrzeug durch eine Pflichtversicherung gemäß Absatz 3 abgedeckt ist, so werden die entsprechenden Daten nur für einen begrenzten Zeitraum aufbewahrt, der die für die Feststellung, ob der Versicherungsschutz besteht, erforderliche Anzahl von Tagen nicht überschreitet.

(*) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).“

4. In Artikel 5 werden folgende Absätze angefügt:

„(3) Ein Mitgliedstaat kann bei Fahrzeugen, die vorübergehend oder dauerhaft stillgelegt wurden und nicht verwendet werden dürfen, von Artikel 3 abweichen, sofern ein formales Verwaltungsverfahren oder eine andere nachprüfbare Maßnahme nach nationalem Recht eingerichtet wurde.

Jeder Mitgliedstaat, der von dieser Abweichung Gebrauch macht, gewährleistet, dass die in Unterabsatz 1 genannten Fahrzeuge ebenso behandelt werden wie Fahrzeuge, bei denen der Versicherungspflicht nach Artikel 3 nicht entsprochen worden ist.

Der Garantiefonds des Mitgliedstaats, in dem sich ein Unfall ereignet hat, hat dann einen Erstattungsanspruch gegen den Garantiefonds in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

(4) Ein Mitgliedstaat kann bei Fahrzeugen, die ausschließlich in Gebieten eingesetzt werden, deren Zugang gemäß seinen nationalen Rechtsvorschriften eingeschränkt ist, von Artikel 3 abweichen.

Jeder Mitgliedstaat, der von dieser Abweichung Gebrauch macht, gewährleistet, dass die in Unterabsatz 1 genannten Fahrzeuge ebenso behandelt werden wie Fahrzeuge, bei denen der Versicherungspflicht nach Artikel 3 nicht entsprochen worden ist.

Der Garantiefonds des Mitgliedstaats, in dem sich ein Unfall ereignet hat, hat dann einen Erstattungsanspruch gegen den Garantiefonds in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

(5) Ein Mitgliedstaat kann bei Fahrzeugen, die gemäß seinen nationalen Rechtsvorschriften nicht zur Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, von Artikel 3 abweichen.

Jeder Mitgliedstaat, der bei den in Unterabsatz 1 genannten Fahrzeugen von Artikel 3 abweicht, gewährleistet, dass diese Fahrzeuge ebenso behandelt werden wie Fahrzeuge, bei denen der Versicherungspflicht nach Artikel 3 nicht entsprochen worden ist.

Der Garantiefonds des Mitgliedstaats, in dem sich ein Unfall ereignet hat, hat dann einen Erstattungsanspruch gegen den Garantiefonds in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

(6) Weicht ein Mitgliedstaat gemäß Absatz 5 bei Fahrzeugen, die nicht für die Verwendung auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, von Artikel 3 ab, so kann dieser Mitgliedstaat im Zusammenhang mit dem Ersatz von Schäden, die durch solche Fahrzeuge in Gebieten verursacht wurden, die aufgrund einer rechtlichen oder physischen Beschränkung des Zugangs zu diesen Gebieten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind, auch von Artikel 10 abweichen.

(7) Für die Absätze 3 bis 6 unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Inanspruchnahme der Abweichungsbefugnisse und die besonderen Durchführungsmaßnahmen. Die Kommission veröffentlicht eine Liste dieser Ausnahmeregelungen.“

5. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Mindestdeckungssummen

(1) Unbeschadet höherer Deckungssummen, die von den Mitgliedstaaten gegebenenfalls vorgeschrieben werden, schreibt jeder Mitgliedstaat die in Artikel 3 genannte Pflichtversicherung für folgende Mindestbeträge vor:

- a) für Personenschäden: 6 450 000 EUR je Unfall, ungeachtet der Anzahl der Geschädigten, oder 1 300 000 EUR je Geschädigtem;
- b) für Sachschäden ungeachtet der Anzahl der Geschädigten 1 300 000 EUR je Unfall.

Für Mitgliedstaaten, die den Euro nicht eingeführt haben, werden die Mindestbeträge durch Anwendung des am 22. Dezember 2021 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Wechselkurses in ihre Landeswährung umgerechnet.

(2) Alle fünf Jahre ab dem 22. Dezember 2021 überprüft die Kommission die in Absatz 1 genannten Beträge anhand des gemäß der Verordnung (EU) 2016/792 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) festgelegten Harmonisierten Verbraucherpreisindexes (HVPI).

Die Kommission erlässt innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf eines jeden Fünfjahreszeitraums gemäß Artikel 28b delegierte Rechtsakte zur Anpassung dieser Beträge an den HVPI.

Für Mitgliedstaaten, die den Euro nicht eingeführt haben, werden die Beträge durch Anwendung des zum Tag der Berechnung der neuen Mindestbeträge im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Wechselkurses in ihre Landeswährung umgerechnet.

(*) Verordnung (EU) 2016/792 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über harmonisierte Verbraucherpreisindizes und den Häuserpreisindex sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2494/95 des Rates (ABl. L 135 vom 24.5.2016, S. 11).“

6. Die Überschrift von Kapitel 4 erhält folgende Fassung:

„KAPITEL 4

ENTSCHÄDIGUNG FÜR SCHÄDEN DURCH EIN NICHT ERMITTELTES FAHRZEUG ODER EIN FAHRZEUG, FÜR DAS DIE VERSICHERUNGSPFLICHT NACH ARTIKEL 3 NICHT ERFÜLLT WURDE, UND ENTSCHÄDIGUNG BEI INSOLVENZ“.

7. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

- a) (betrifft nicht die deutsche Fassung)
- b) (betrifft nicht die deutsche Fassung)
- c) Absatz 3 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Hat die Stelle einem durch einen Unfall, bei dem durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug auch Sachschäden verursacht wurden, Geschädigten eine Entschädigung für beträchtliche Personenschäden geleistet, so können die Mitgliedstaaten die Zahlung einer Entschädigung für Sachschäden jedoch nicht aus dem Grund ausschließen, dass das Fahrzeug nicht ermittelt wurde. Dessen ungeachtet können die Mitgliedstaaten bei Sachschäden eine Selbstbeteiligung des Geschädigten von bis zu 500 EUR vorsehen.“

- d) (betrifft nicht die deutsche Fassung)

8. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 10a

Schutz von Geschädigten vor Schäden infolge von Unfällen in ihrem Wohnsitzmitgliedstaat bei Insolvenz eines Versicherungsunternehmens

(1) Jeder Mitgliedstaat richtet eine Stelle ein oder lässt eine Stelle zu, die mit der Aufgabe betraut ist, Geschädigte mit Wohnsitz in seinem Hoheitsgebiet mindestens bis zu den Mindestbeträgen für Sach- oder Personenschäden zu entschädigen, die durch ein von einem Versicherungsunternehmen versichertes Fahrzeug verursacht wurden, und zwar ab dem Zeitpunkt, ab dem:

- a) Das Versicherungsunternehmen Gegenstand eines Insolvenzverfahrens ist oder
- b) das Versicherungsunternehmen Gegenstand eines Liquidationsverfahrens im Sinne von Artikel 268 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 2009/138/EG ist.

(2) Jeder Mitgliedstaat trifft geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Absatz 1 genannte Stelle über ausreichende Mittel verfügt, um Geschädigte gemäß den Regelungen des Absatzes 10 zu entschädigen, wenn in den in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Fällen Entschädigungszahlungen fällig werden. Diese Maßnahmen können auch Anforderungen zur Leistung von Finanzbeiträgen umfassen, sofern sie nur Versicherungsunternehmen auferlegt werden, die von dem Mitgliedstaat, der sie vorschreibt, zugelassen wurden.

(3) Unbeschadet etwaiger Verpflichtungen nach Artikel 280 der Richtlinie 2009/138/EG stellt jeder Mitgliedstaat sicher, dass immer dann, wenn ein zuständiges Gericht oder eine andere zuständige Behörde eine Anordnung erlässt oder einen Beschluss fasst, das Verfahren nach Absatz 1 Buchstabe a oder b gegen ein Versicherungsunternehmen,

dessen Herkunftsmitgliedstaat dieser Mitgliedstaat ist, einzuleiten, diese Anordnung oder dieser Beschluss veröffentlicht wird. Die in Absatz 1 genannte Stelle, die im Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsunternehmens eingerichtet ist, stellt sicher, dass alle in Absatz 1 genannten Stellen in allen Mitgliedstaaten unverzüglich über diese Anordnung oder diesen Beschluss unterrichtet werden.

(4) Der Geschädigte kann einen Anspruch unmittelbar bei der in Absatz 1 genannten Stelle geltend machen.

(5) Nach Eingang der Geltendmachung des Anspruchs unterrichtet die in Absatz 1 genannte Stelle die entsprechende Stelle im Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsunternehmens und das Versicherungsunternehmen, das Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, oder dessen Verwalter oder Liquidator im Sinne von Artikel 268 Absatz 1 Buchstaben e bzw. f der Richtlinie 2009/138/EG darüber, dass bei ihr die Geltendmachung eines Anspruchs von dem Geschädigten eingegangen ist.

(6) Das Versicherungsunternehmen, das Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, oder sein Verwalter oder Liquidator unterrichtet die in Absatz 1 genannte Stelle, wenn es für einen Anspruch, der auch bei der in Absatz 1 genannten Stelle eingegangen ist, Entschädigung leistet oder die Eintrittspflicht bestreitet.

(7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannte Stelle, unter anderem auf der Grundlage von Informationen, die ihr vom Geschädigten auf ihr Ersuchen hin übermittelt werden, dem Geschädigten innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem der Geschädigte seinen Antrag auf Entschädigung bei der Stelle gestellt hat, gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot oder eine mit Gründen versehene Antwort gemäß Unterabsatz 2 des vorliegenden Absatzes übermittelt.

Für die Zwecke des Unterabsatzes 1 führt die Stelle folgende Maßnahmen durch:

a) Sie unterbreitet ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot, wenn sie festgestellt hat, dass sie verpflichtet ist, eine Entschädigung gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder b zu leisten, der Anspruch nicht bestritten wird und der Schaden teilweise oder vollständig beziffert wurde;

b) sie gibt eine mit Gründen versehene Antwort auf die im Anspruch geltend gemachten Punkte, wenn sie festgestellt hat, dass sie nicht verpflichtet ist, eine Entschädigung gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder b zu leisten, oder wenn die Haftung abgelehnt oder nicht eindeutig festgestellt oder der Schaden nicht vollständig beziffert wurde.

(8) Wird eine Entschädigung gemäß Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a fällig, so zahlt die in Absatz 1 genannte Stelle dem Geschädigten die Entschädigung unverzüglich aus, in jedem Fall aber innerhalb von drei Monaten, nachdem der Geschädigte das in Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a genannte mit Gründen versehene Schadenersatzangebot angenommen hat.

Wurde der Schaden nur teilweise beziffert, so gelten die Anforderungen an die Zahlung des Schadenersatzes gemäß Unterabsatz 1 für diesen teilweise bezifferten Schaden und ab dem Zeitpunkt der Annahme des entsprechenden mit Gründen versehenen Schadenersatzangebots.

(9) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannte Stelle über alle erforderlichen Befugnisse und Zuständigkeiten verfügt, um zu gegebener Zeit in allen Phasen der in diesem Artikel genannten Verfahren mit anderen derartigen Stellen in anderen Mitgliedstaaten, mit gemäß Artikel 25a eingerichteten oder zugelassenen Stellen in allen Mitgliedstaaten und mit anderen interessierten Parteien, einschließlich Versicherungsunternehmen, die Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens sind, mit deren Verwaltern oder Liquidatoren und mit den zuständigen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten zusammenarbeiten zu können. Diese Zusammenarbeit umfasst die Anforderung, Entgegennahme und Übermittlung von Informationen, gegebenenfalls auch über die Einzelheiten konkreter Ansprüche.

(10) Ist der Herkunftsmitgliedstaat des in Absatz 1 genannten Versicherungsunternehmens nicht der Mitgliedstaat, in dem der Geschädigte seinen Wohnsitz hat, so hat die in Absatz 1 genannte Stelle im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten, die den Geschädigten gemäß Absatz 8 entschädigt hat, gegenüber der in Absatz 1 genannten Stelle im Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsunternehmens Anspruch auf vollständige Erstattung des als Schadenersatz gezahlten Betrags.

Die in Absatz 1 genannte Stelle im Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsunternehmens leistet die Zahlung an die in Absatz 1 genannte Stelle im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten, die den Geschädigten gemäß Absatz 8 entschädigt hat, innerhalb einer angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten, nachdem sie einen entsprechenden Antrag auf Erstattung erhalten hat, sofern diese Stellen nicht schriftlich etwas anderes vereinbart haben.

Die Ansprüche des Geschädigten gegen den Unfallverursacher oder dessen Versicherungsunternehmen gehen auf die Stelle über, die die Entschädigung nach Unterabsatz 1 geleistet hat, mit Ausnahme der Ansprüche des Geschädigten gegen den Versicherungsnehmer oder einen anderen Versicherten, der den Unfall verursacht hat, soweit die Haftung des Versicherungsnehmers oder anderen Versicherten nach dem anwendbaren nationalen Recht durch das zahlungsunfähige Versicherungsunternehmen gedeckt wäre. Jeder Mitgliedstaat ist verpflichtet, ein von einem anderen Mitgliedstaat vorgesehenen Forderungsübergang anzuerkennen.

(11) Die Absätze 1 bis 10 berühren nicht das Recht der Mitgliedstaaten:

- a) die Entschädigung durch die in Absatz 1 genannte Stelle als subsidiär oder nicht subsidiär zu betrachten;
- b) Vorkehrungen für die Regulierung von Ansprüchen aus demselben Unfall zu treffen zwischen
 - i) der in Absatz 1 genannten Stelle;
 - ii) der/den Person/en, die für den Unfall verantwortlich ist/sind;
 - iii) anderen Versicherungsunternehmen oder Einrichtungen der sozialen Sicherheit, die zur Entschädigung des Geschädigten verpflichtet sind.

(12) Die Mitgliedstaaten gestatten es der in Absatz 1 genannten Stelle nicht, die Zahlung von Schadenersatz von anderen als den in dieser Richtlinie festgelegten Bedingungen abhängig zu machen. Insbesondere gestatten die Mitgliedstaaten es der in Absatz 1 genannten Stelle nicht, die Zahlung von Schadenersatz von der Anforderung abhängig zu machen, dass der Geschädigte einen Nachweis erbringt, dass die haftpflichtige juristische oder natürliche Person zahlungsunfähig ist oder die Zahlung verweigert.

(13) Die in Absatz 1 genannten Stellen oder die in Unterabsatz zwei des vorliegenden Absatzes genannten Stellen sind bestrebt, bis zum 23. Dezember 2023 eine Vereinbarung zur Umsetzung dieses Artikels in Bezug auf ihre Aufgaben und Verpflichtungen und die Verfahren für Erstattungen gemäß diesem Artikel zu schließen.

Zu diesem Zweck ergreift jeder Mitgliedstaat bis zum 23. Juni 2023 folgende Maßnahmen:

- a) Er richtet die in Absatz 1 genannte Stelle ein oder lässt sie zu und beauftragt sie, eine solche Vereinbarung auszuhandeln und abzuschließen, oder
- b) er benennt eine Einrichtung und beauftragt sie, eine solche Vereinbarung auszuhandeln und abzuschließen, dessen Vertragspartei die in Absatz 1 genannte Stelle bei ihrer Einrichtung oder Zulassung wird.

Die in Unterabsatz 1 genannte Vereinbarung wird der Kommission unverzüglich übermittelt.

Wenn die in Unterabsatz 1 genannte Vereinbarung nicht bis zum 23. Dezember 2023 geschlossen wurde, ist die Kommission befugt, delegierte Rechtsakte gemäß dem Verfahren des Artikels 28b zu erlassen, um die verfahrenstechnischen Aufgaben und Pflichten der in Absatz 1 genannten Stellen bei der Erstattung festzulegen.“

9. (betrifft nicht die deutsche Fassung)

10. Die Überschrift von Kapitel 5 erhält folgende Fassung:

„KAPITEL 5

BESONDERE KATEGORIEN VON GESCHÄDIGTEN, AUSSCHLUSSKLAUSELN, EINPRÄMIENPRINZIP UND FAHRZEUGE, DIE VON EINEM MITGLIEDSTAAT IN EINEN ANDEREN VERSANDT WERDEN“.

11. Die Überschrift von Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Besondere Kategorien von Geschädigten“.

12. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- i) (betrifft nicht die deutsche Fassung)
- ii) Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Den Mitgliedstaaten steht es frei, bei Unfällen auf ihrem Hoheitsgebiet Unterabsatz 1 nicht anzuwenden, wenn und soweit der Geschädigte Schadenersatz von Einrichtungen der sozialen Sicherheit erlangen kann.“

b) (betrifft nicht die deutsche Fassung)

13. Artikel 15 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Abweichend von Artikel 13 Nummer 13 Buchstabe b der Richtlinie 2009/138/EG ist bei einem Fahrzeug, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen versandt wird, entsprechend der Wahl der für die Haftpflichtversicherung verantwortlichen Person entweder der Zulassungsmitgliedstaat oder — unmittelbar nach der Annahme der Lieferung durch den Käufer während eines Zeitraums von 30 Tagen — der Bestimmungsmitgliedstaat als Mitgliedstaat, in dem das Risiko belegen ist, anzusehen, selbst wenn das Fahrzeug im Bestimmungsmitgliedstaat nicht offiziell zugelassen wurde.“

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Artikel 23 genannte Auskunftsstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, die Auskunftsstelle des Bestimmungsmitgliedstaats — sofern diese abweicht — sowie die Auskunftsstellen aller anderen betroffenen Mitgliedstaaten, wie des Mitgliedstaats, auf dessen Hoheitsgebiet sich ein Unfall ereignet hat oder in dem ein Geschädigter seinen Wohnsitz hat, zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die notwendigen Informationen über das versandte Fahrzeug, die ihnen gemäß Artikel 23 vorliegen, zur Verfügung stehen.“

14. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 15a

Schutz der Geschädigten bei Unfällen, an denen ein von einem Fahrzeug gezogener Anhänger beteiligt ist

(1) Im Falle eines Unfalls, der durch ein Gespann verursacht wird, das aus einem Fahrzeug mit gezogenem Anhänger besteht, wobei für den Anhänger eine gesonderte Haftpflichtversicherung besteht, kann der Geschädigte seinen Anspruch unmittelbar bei dem Versicherungsunternehmen geltend machen, das den Anhänger versichert hat, wenn:

- a) der Anhänger, aber nicht das Fahrzeug, das ihn gezogen hat, ermittelt werden kann und
- b) das anwendbare nationale Recht vorsieht, dass der Versicherer des Anhängers Schadenersatz leistet.

Ein Versicherungsunternehmen, das Schadensersatz an den Geschädigten geleistet hat, kann Regress bei dem Versicherer, der das Zugfahrzeug versichert hat, oder bei der in Artikel 10 Absatz 1 genannte Stelle nehmen, sofern und soweit das nach dem anwendbaren nationalen Recht vorgesehen ist.

Der vorliegende Absatz lässt geltendes nationales Recht unberührt, das für den Geschädigten günstigere Vorschriften vorsieht.

(2) Bei einem Unfall, der durch ein Gespann verursacht wird, das aus einem Fahrzeug mit gezogenem Anhänger besteht, unterrichtet der Versicherer des Anhängers, sofern er nicht nach geltendem nationalem Recht verpflichtet ist, vollständigen Schadensersatz zu leisten, den Geschädigten auf dessen Antrag hin unverzüglich über

- a) die Identität des Versicherers des Zugfahrzeugs oder

- b) wenn der Versicherer des Anhängers den Versicherer des Zugfahrzeugs nicht ermitteln kann, den in Artikel 10 vorgesehenen Entschädigungsmechanismus.“

15. Artikel 16 erhält folgende Fassung:

„Artikel 16

Bescheinigung über die Haftungsansprüche Dritter

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Versicherungsnehmer berechtigt ist, jederzeit eine Bescheinigung über die Haftungsansprüche Dritter betreffend Fahrzeuge, die durch den Versicherungsvertrag zumindest während der fünf letzten Jahre der vertraglichen Beziehung gedeckt waren, bzw. eine Schadensfreiheitsbescheinigung (im Folgenden „Bescheinigung des Schadenverlaufs“) zu beantragen.

Das Versicherungsunternehmen oder eine Stelle, die ein Mitgliedstaat gegebenenfalls zur Erbringung der Pflichtversicherung oder zur Abgabe derartiger Bescheinigungen benannt hat, übermittelt dem Versicherungsnehmer diese Bescheinigung des Schadenverlaufs innerhalb von fünfzehn Tagen nach Antragstellung. Sie verwenden hierfür das Muster für die Bescheinigungen des Schadenverlaufs.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Versicherungsunternehmen bei der Berücksichtigung der — von anderen Versicherungsunternehmen oder anderen in Absatz 2 genannten Stellen ausgestellten — Bescheinigungen des Schadenverlaufs Versicherungsnehmer nicht aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder allein aufgrund ihres früheren Wohnsitzmitgliedstaats in diskriminierender Weise behandeln oder einen Prämienaufschlag verlangen.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein Versicherungsunternehmen, das bei der Festsetzung der Prämien Bescheinigungen des Schadenverlaufs berücksichtigt, die in anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Bescheinigungen genauso behandelt wie diejenigen, die von einem Versicherungsunternehmen oder einer in Absatz 2 genannten Stelle innerhalb desselben Mitgliedstaats ausgestellt wurden, und zwar auch bei der Anwendung etwaiger Rabatte.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Versicherungsunternehmen eine allgemeine Übersicht über ihre Politik für die Berücksichtigung solcher Bescheinigungen bei der Berechnung der Prämien offenlegen.

Die Kommission erlässt bis zum 23. Juli 2023 Durchführungsrechtsakte, in denen mittels eines Musters Form und Inhalt der in Absatz 2 genannten Bescheinigungen des Schadenverlaufs festgelegt werden. Dieses Muster enthält die folgenden Angaben:

- a) die Identität des Versicherungsunternehmens oder der Stelle, das bzw. die die Bescheinigung des Schadenverlaufs ausstellt;
- b) die Identität des Versicherungsnehmers, einschließlich seiner Kontaktangaben;
- c) das versicherte Fahrzeug und seine Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- d) Tag des Beginns und des Endes des Versicherungsschutzes des Fahrzeugs;
- e) die Anzahl der Haftungsansprüche Dritter, die im Rahmen des Versicherungsvertrags des Versicherungsnehmers während des von der Bescheinigung des Schadenverlaufs abgedeckten Zeitraums reguliert wurden, einschließlich des Datums jeder einzelnen Forderung;
- f) zusätzliche Informationen, die im Rahmen der in den Mitgliedstaaten geltenden Vorschriften oder Gepflogenheiten relevant sind.

Die Kommission konsultiert alle interessierten Kreise und arbeitet eng mit den Mitgliedstaaten zusammen, bevor sie diese Durchführungsrechtsakte erlässt.

Die Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 28a Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.“

16. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16a

Preisvergleichsinstrumente für Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

(1) Den Mitgliedstaaten steht es frei, Instrumente, die es den Verbrauchern kostenfrei ermöglichen, Preise, Tarife und Versicherungsschutz zwischen den Anbietern der Pflichtversicherung gemäß Artikel 3 zu vergleichen, als „unabhängige Preisvergleichsinstrumente für Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen“ zu zertifizieren, sofern die Bedingungen des Absatzes 2 erfüllt sind.

(2) Ein Vergleichsinstrument im Sinne von Absatz 1 muss

- a) unabhängig von den Anbietern der Pflichtversicherung gemäß Artikel 3 betrieben werden und sicherstellen, dass die Diensteanbieter bei den Suchergebnissen gleichbehandelt werden;
- b) die Identität der Inhaber und Betreiber des Vergleichsinstruments eindeutig offenlegen;
- c) die klaren, objektiven Kriterien darlegen, auf die sich der Vergleich stützt;
- d) eine leicht verständliche und eindeutige Sprache verwenden;
- e) korrekte und aktuelle Informationen bereitstellen und den Zeitpunkt der letzten Aktualisierung angeben;
- f) jedem Anbieter der Pflichtversicherung gemäß Artikel 3 offenstehen, die einschlägigen Informationen bereitstellen, ein breites Spektrum von Angeboten umfassen, die einen wesentlichen Teil des Marktes für Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen abdecken, und in Fällen, in denen die bereitgestellten Informationen keinen vollständigen Überblick über diesen Markt bieten, dem Benutzer vor der Anzeige der Ergebnisse eine eindeutige Erklärung dieses Inhalts anzeigen;
- g) ein wirksames Verfahren für die Meldung unrichtiger Informationen vorsehen;
- h) eine Erklärung enthalten, dass die Preise auf den bereitgestellten Informationen beruhen und für die Anbieter von Versicherungen nicht verbindlich sind.“

17. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(1a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Versicherungsunternehmen oder andere Stellen verpflichtet sind, die in Absatz 1 Buchstabe a Ziffern i, ii und iii genannten Informationen den Auskunftsstellen zu übermitteln und diese zu informieren, wenn eine Versicherungspolice ungültig wird oder ein Fahrzeug mit einem amtlichen Kennzeichen auf andere Weise nicht mehr abdeckt.“

b) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Die Verarbeitung personenbezogener Daten aufgrund der Absätze 1 bis 5 erfolgt nach Maßgabe der Verordnung (EU) 2016/679.“

18. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 25a

Schutz von Geschädigten vor Schäden infolge von Unfällen in einem anderen Mitgliedstaat als ihrem Wohnsitzmitgliedstaat bei Insolvenz eines Versicherungsunternehmens

1. Jeder Mitgliedstaat richtet eine Stelle ein oder lässt eine Stelle zu, die mit der Aufgabe betraut ist, Geschädigte mit Wohnsitz in seinem Hoheitsgebiet in den in Artikel 20 Absatz 1 genannten Fällen mindestens bis zu den Mindestbeträgen für Sach- oder Personenschäden zu entschädigen, die durch ein von einem Versicherungsunternehmen versichertes Fahrzeug verursacht wurden, und zwar ab dem Zeitpunkt, ab dem:

- a) Das Versicherungsunternehmen Gegenstand eines Insolvenzverfahrens ist oder
- b) das Versicherungsunternehmen Gegenstand eines Liquidationsverfahrens im Sinne von Artikel 268 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 2009/138/EG ist.

(2) Jeder Mitgliedstaat trifft geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Absatz 1 genannte Stelle über ausreichende Mittel verfügt, um Geschädigte gemäß Absatz 10 zu entschädigen, wenn in den in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Fällen Entschädigungszahlungen fällig werden. Diese Maßnahmen können auch Anforderungen zur Leistung von Finanzbeiträgen umfassen, sofern sie nur Versicherungsunternehmen auferlegt werden, die von dem Mitgliedstaat, der sie vorschreibt, zugelassen wurden.

(3) Unbeschadet etwaiger Verpflichtungen nach Artikel 280 der Richtlinie 2009/138/EG stellt jeder Mitgliedstaat sicher, dass immer dann, wenn ein zuständiges Gericht oder eine andere zuständige Behörde eine Anordnung erlässt oder einen Beschluss fasst, das Verfahren nach Absatz 1 Buchstabe a oder b gegen ein Versicherungsunternehmen, dessen Herkunftsmitgliedstaat dieser Mitgliedstaat ist, einzuleiten, diese Anordnung oder dieser Beschluss veröffentlicht wird. Die in Absatz 1 genannte Stelle, die im Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsunternehmens niedergelassen ist, stellt sicher, dass alle in Absatz 1 genannten Stellen und alle in Artikel 24 genannten Entschädigungsstellen in allen Mitgliedstaaten unverzüglich über diese Anordnung oder diesen Beschluss unterrichtet werden.

(4) Der Geschädigte kann einen Anspruch unmittelbar bei der in Absatz 1 genannten Stelle geltend machen.

(5) Nach Eingang der Geltendmachung des Anspruchs unterrichtet die in Absatz 1 genannte Stelle die entsprechende Stelle im Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsunternehmens, die Entschädigungsstelle gemäß Artikel 24 im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten und das Versicherungsunternehmen, das Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, oder dessen Verwalter oder Liquidator im Sinne von Artikel 268 Absatz 1 Buchstaben e bzw. f der Richtlinie 2009/138/EG darüber, dass bei ihr die Geltendmachung eines Anspruchs von dem Geschädigten eingegangen ist.

(6) Das Versicherungsunternehmen, das Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens ist, oder sein Verwalter oder Liquidator unterrichtet die in Absatz 1 genannte Stelle, wenn es für einen Anspruch, der auch bei der in Absatz 1 genannten Stelle eingegangen ist, Entschädigung leistet oder die Eintrittspflicht bestreitet.

(7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannte Stelle, unter anderem auf der Grundlage von Informationen, die ihr vom Geschädigten auf ihr Ersuchen hin übermittelt werden, dem Geschädigten innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem der Geschädigte seinen Antrag auf Entschädigung bei der Stelle gestellt hat, gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot oder eine mit Gründen versehene Antwort gemäß Unterabsatz 2 des vorliegenden Absatzes übermittelt.

Für die Zwecke des Unterabsatzes 1 führt die Stelle folgende Maßnahmen durch:

a) Sie unterbreitet ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot, wenn sie festgestellt hat, dass sie verpflichtet ist, eine Entschädigung gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder b zu leisten, der Anspruch nicht bestritten wird und der Schaden teilweise oder vollständig beziffert wurde;

b) sie gibt eine mit Gründen versehene Antwort auf die im Anspruch geltend gemachten Punkte, wenn sie festgestellt hat, dass sie nicht verpflichtet ist, eine Entschädigung gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder b zu leisten, oder wenn die Haftung abgelehnt oder nicht eindeutig festgestellt oder der Schaden nicht vollständig beziffert wurde.

(8) Wird eine Entschädigung gemäß Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a fällig, so zahlt die in Absatz 1 genannte Stelle dem Geschädigten die Entschädigung unverzüglich aus, in jedem Fall aber innerhalb von drei Monaten, nachdem der Geschädigte das in Absatz 7 Unterabsatz 2 Buchstabe a genannte mit Gründen versehene Schadenersatzangebot angenommen hat.

Wurde der Schaden nur teilweise beziffert, so gelten die Anforderungen an die Zahlung des Schadenersatzes gemäß Unterabsatz 1 für diesen teilweise bezifferten Schaden und ab dem Zeitpunkt der Annahme des entsprechenden, mit Gründen versehenen Schadenersatzangebots.

(9) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannte Stelle über alle erforderlichen Befugnisse und Zuständigkeiten verfügt, um zu gegebener Zeit in allen Phasen der in diesem Artikel genannten Verfahren mit anderen derartigen Stellen in anderen Mitgliedstaaten, mit gemäß den Artikeln 10a und 24 eingerichteten oder zugelassenen Stellen in allen Mitgliedstaaten und mit anderen interessierten Parteien, einschließlich Versicherungsunternehmen, die Gegenstand eines Insolvenz- oder Liquidationsverfahrens sind, mit deren Schadenregulierungsbeauftragten, Verwaltern oder Liquidatoren und mit den zuständigen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten zusammenarbeiten zu können. Diese Zusammenarbeit umfasst die Anforderung, Entgegennahme und Übermittlung von Informationen, gegebenenfalls auch über die Einzelheiten konkreter Ansprüche.

(10) Ist der Herkunftsmitgliedstaat des in Absatz 1 genannten Versicherungsunternehmens nicht der Mitgliedstaat, in dem der Geschädigte seinen Wohnsitz hat, so hat die in Absatz 1 genannte Stelle im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten, die den Geschädigten gemäß Absatz 8 entschädigt hat, gegenüber der in Absatz 1 genannten Stelle im Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsunternehmens Anspruch auf vollständige Erstattung des als Schadenersatz gezahlten Betrags.

Die in Absatz 1 genannte Stelle im Herkunftsmitgliedstaat des Versicherungsunternehmens leistet die Zahlung an die in Absatz 1 genannte Stelle im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten, die den Geschädigten gemäß Absatz 8 entschädigt hat, innerhalb einer angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten, nachdem sie einen entsprechenden Antrag auf Erstattung erhalten hat, sofern diese Stellen nicht schriftlich etwas anderes vereinbart haben.

Die Ansprüche des Geschädigten gegen den Unfallverursacher oder dessen Versicherungsunternehmen gehen auf die Stelle über, die die Entschädigung nach Unterabsatz 1 geleistet hat, mit Ausnahme der Ansprüche des Geschädigten gegen den Versicherungsnehmer oder einen anderen Versicherten, der den Unfall verursacht hat, soweit die Haftung des Versicherungsnehmers oder des Versicherten nach dem anwendbaren nationalen Recht durch das zahlungsunfähige Versicherungsunternehmen gedeckt wäre. Jeder Mitgliedstaat ist verpflichtet, ein von einem anderen Mitgliedstaat vorgesehenes Recht auf Forderungsübergang anzuerkennen.

(11) Die Absätze 1 bis 10 berühren nicht das Recht der Mitgliedstaaten:

- a) die Entschädigung durch die in Absatz 1 genannte Stelle als subsidiär oder nicht subsidiär zu betrachten;
- b) Vorkehrungen für die Regulierung von Ansprüchen aus demselben Unfall zu treffen zwischen
 - i) der in Absatz 1 genannten Stelle;
 - ii) der/den Person/en, die für den Unfall verantwortlich ist/sind;
 - iii) anderen Versicherungsunternehmen oder Einrichtungen der sozialen Sicherheit, die zur Entschädigung des Geschädigten verpflichtet sind.

(12) Die Mitgliedstaaten gestatten es der in Absatz 1 genannten Stelle nicht, die Zahlung von Schadenersatz von anderen als den in dieser Richtlinie festgelegten Bedingungen abhängig zu machen. Insbesondere gestatten die Mitgliedstaaten es der in Absatz 1 genannten Stelle nicht, die Zahlung von Schadenersatz von der Anforderung abhängig zu machen, dass der Geschädigte einen Nachweis erbringt, dass die haftpflichtige juristische oder natürliche Person zahlungsunfähig ist oder die Zahlung verweigert.

(13) Die in Absatz 1 genannten Stellen oder die in Unterabsatz zwei des vorliegenden Absatzes genannten Stellen sind bestrebt, bis zum 23. Dezember 2023 eine Vereinbarung zur Umsetzung dieses Artikels über ihre Aufgaben und Verpflichtungen und die Verfahren für Erstattungen gemäß diesem Artikel zu schließen.

Zu diesem Zweck ergreift jeder Mitgliedstaat bis zum 23. Juni 2023 folgende Maßnahmen:

- a) Er richtet die in Absatz 1 genannte Stelle ein oder lässt sie zu und beauftragt sie, eine solche Vereinbarung auszuhandeln und abzuschließen, oder
- b) er benennt eine Einrichtung und beauftragt sie, eine solche Vereinbarung auszuhandeln und abzuschließen, dessen Vertragsparteien die in Absatz 1 genannte Stelle bei ihrer Einrichtung oder Zulassung als Vertragspartei wird.

Die in Unterabsatz 1 genannte Vereinbarung wird der Kommission unverzüglich übermittelt.

Wenn die in Unterabsatz 1 genannte Vereinbarung nicht bis zum 23. Dezember 2023 geschlossen wurde, ist die Kommission befugt, delegierte Rechtsakte gemäß dem Verfahren des Artikels 28b zu erlassen, um die verfahrenstechnischen Aufgaben und Pflichten der in Absatz 1 genannten Stellen bei der Erstattung festzulegen.“

19. Artikel 26 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

20. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 26a

Unterrichtung der Geschädigten

Die Mitgliedstaaten, die verschiedene Entschädigungsstellen gemäß Artikel 10 Absatz 1, Artikel 10a Absatz 1, Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 25a Absatz 1 einrichten oder zulassen, stellen sicher, dass Geschädigte Zugang zu wesentlichen Informationen über die verschiedenen Wege der Beantragung von Schadenersatz haben.“

21. In Artikel 28 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die Mitgliedstaaten können Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen, die den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen, für alle an Land verwendeten motorisierten Geräte vorschreiben, die nicht unter die Begriffsbestimmung von ‚Fahrzeug‘ in Artikel 1 Nummer 1 fallen und auf die Artikel 3 keine Anwendung findet.“

22. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 28a

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem durch den Beschluss 2004/9/EG der Kommission (*) eingesetzten Europäischen Ausschuss für das Versicherungswesen und die betriebliche Altersversorgung unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (**).
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 28b

Ausübung der übertragenen Befugnisse

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 2 wird der Kommission ab dem 22. Dezember 2021 auf unbestimmte Zeit übertragen.

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 4 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 4 wird der Kommission für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem 22. Dezember 2021 übertragen. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 9 Absatz 2, Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 4 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 4 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen gemäß den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (***) enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 Absatz 2, Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 4 und Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um drei Monate verlängert.

Artikel 28c

Bewertung und Überarbeitung

(1) Spätestens fünf Jahre nach den jeweiligen in Artikel 30 Absätze 2, 3 und 4 genannten Zeitpunkten der Anwendung der Artikel 10a und 25a erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Funktionsweise der in den Artikeln 10a und 25a genannten Stellen, die Zusammenarbeit zwischen ihnen und ihre Finanzierung. Gegebenenfalls fügt sie dem Bericht einen Legislativvorschlag bei. Zur Finanzierung dieser Stellen enthält dieser Bericht mindestens Folgendes:

- a) eine Bewertung der Finanzierungskapazitäten und des Finanzierungsbedarfs der Entschädigungsstellen im Zusammenhang mit ihren potenziellen Verbindlichkeiten unter Berücksichtigung des Risikos der Insolvenz von Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherern auf den Märkten der Mitgliedstaaten;
- b) eine Bewertung der Harmonisierung des Finanzierungskonzepts der Entschädigungsstellen;

- c) falls dem Bericht ein Legislativvorschlag beigelegt ist, eine Bewertung der Auswirkungen der Beiträge auf die Prämien von Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen.
- (2) Spätestens am 24. Dezember 2030 legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss einen Bericht mit einer Bewertung der Umsetzung dieser Richtlinie vor, ausgenommen die Elemente, die unter die Bewertung gemäß Absatz 1 fallen, unter anderem über
- a) die Anwendung dieser Richtlinie im Hinblick auf die technologischen Entwicklungen, insbesondere im Zusammenhang mit autonomen und halbautonomen Fahrzeugen;
- b) die Angemessenheit des Anwendungsbereichs dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Unfallrisiken, die von verschiedenen Kraftfahrzeugen ausgehen;
- c) in Form einer Überprüfung, die Wirksamkeit der Systeme für den Informationsaustausch für die Zwecke der Kontrolle von Versicherungen in grenzüberschreitenden Situationen, für solche Fälle gegebenenfalls einschließlich einer Bewertung der Durchführbarkeit der Nutzung bestehender Systeme für den Informationsaustausch und in jedem Fall einer Analyse der Ziele der Systeme für den Informationsaustausch und einer Bewertung ihrer Kosten, und
- d) die Nutzung von Systemen, bei denen die Prämien von den Bescheinigungen des Schadenverlaufs der Versicherungsnehmer beeinflusst werden, unter anderem Bonus-Malus-Systeme oder Schadenfreiheitsrabatte, durch Versicherungsunternehmen.

Dem Bericht wird, soweit angebracht, ein Gesetzgebungsvorschlag beigelegt.

- (*) Beschluss 2004/9/EG der Kommission vom 5. November 2003 zur Einsetzung des Europäischen Ausschusses für das Versicherungswesen und die betriebliche Altersversorgung (ABl. L 3 vom 7.1.2004, S. 34).
- (**) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).
- (***) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“

23. In Artikel 30 werden folgende Absätze angelegt:

„Artikel 10a Absätze 1 bis 12 gilt ab dem Tag der in Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 1 genannten Vereinbarung oder ab dem Zeitpunkt der Anwendung des in Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 4 genannten delegierten Rechtsakts der Kommission.

Artikel 25a Absätze 1 bis 12 gilt ab dem Tag der in Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 1 genannten Vereinbarung oder ab dem Zeitpunkt der Anwendung des in Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 4 genannten delegierten Rechtsakts der Kommission.

Die Artikel 10a Absätze 1 bis 12 sowie 25a Absätze 1 bis 12 gelten jedoch nicht vor dem 23. Dezember 2023.

Artikel 16 Absatz 2 Satz 2 und Absätze 3, 4 und 5 gilt ab dem 23. April 2024 oder ab dem Tag der Anwendung des in Artikel 16 Absatz 6 genannten Durchführungsrechtsakts der Kommission, je nachdem, was später eintritt.“

Artikel 2

Umsetzung

- (1) Bis zum 23. Dezember 2023 erlassen und veröffentlichen die Mitgliedstaaten die Maßnahmen, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Maßnahmen ab dem 23. Dezember 2023 an.

Abweichend von Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes erlassen die Mitgliedstaaten bis zum 23. Juni 2023 die Maßnahmen, die erforderlich sind, um den in Artikel 1 Nummern 8 und 18 der vorliegenden Richtlinie festgelegten Änderungen in Zusammenhang mit Artikel 10a Absatz 13 Unterabsatz 2 bzw. Artikel 25a Absatz 13 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2009/103/EG nachzukommen

Bei Erlass der in dem vorliegenden Absatz genannten Maßnahmen nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten bestimmen, wie diese Bezugnahme erfolgt.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Inkrafttreten

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

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 24. November 2021.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

D. M. SASSOLI

Im Namen des Rates

Der Präsident

A. LOGAR

Erklärung der Kommission

Die Kommission ist nach wie vor entschlossen, sich für ein hohes Maß an Schutz von Opfern im Kontext der Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie einzusetzen. Ziel der Kommission ist es, sicherzustellen, dass Opfer — auch im grenzüberschreitenden Kontext — so schnell wie möglich entschädigt werden und keinen unverhältnismäßigen Verfahrensvorschriften unterliegen, durch die ihr Zugang zu Entschädigungen behindert werden könnte. Die Wirksamkeit einer Entschädigung hängt weitgehend davon ab, dass sie zeitnah erfolgt. Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das Europäische Parlament wiederholt Bedenken hinsichtlich der Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verjährungsfristen — d. h. den Zeitraum, in dem Geschädigte einen Anspruch geltend machen können — geäußert hat. Die Kommission wird den Sachverhalt sorgfältig prüfen und mögliche Abhilfemaßnahmen untersuchen, um den Schutz von Opfern weiter zu verbessern, falls sich ein Tätigwerden auf Unionsebene als gerechtfertigt erweisen sollte.
