

## RICHTLINIEN

## RICHTLINIE 2009/103/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 16. September 2009

## über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht

(kodifizierte Fassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht <sup>(3)</sup>, die Zweite Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung <sup>(4)</sup>, die Dritte Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung <sup>(5)</sup> und die Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Vierte Kraft-

fahrzeughaftpflicht-Richtlinie) <sup>(6)</sup> wurden mehrfach und erheblich geändert <sup>(7)</sup>. Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, die vier genannten Richtlinien wie auch die Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung <sup>(8)</sup> zu kodifizieren.

(2) Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kfz-Haftpflichtversicherung) ist für die europäischen Bürger — sowohl für die Versicherungsnehmer als auch für die Opfer von Verkehrsunfällen — von besonderer Bedeutung. Sie ist auch für die Versicherungsunternehmen von erheblichem Interesse, weil ein wesentlicher Teil des Schadenversicherungsgeschäfts in der Gemeinschaft auf die Kfz-Haftpflichtversicherung entfällt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung wirkt sich auch auf den freien Personen- und Kraftfahrzeugverkehr aus. Die Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-Haftpflichtversicherungen sollte daher ein Hauptziel der gemeinschaftlichen Maßnahmen im Finanzdienstleistungsbereich sein.

(3) Jeder Mitgliedstaat sollte alle zweckdienlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist. Die Schadensdeckung sowie die Modalitäten dieser Versicherung werden im Rahmen dieser Maßnahmen bestimmt.

(4) Um mögliche Fehlinterpretationen der vorliegenden Richtlinie auszuschließen und den Abschluss einer Versicherung für Fahrzeuge mit vorläufigen amtlichen Kennzeichen zu erleichtern, sollte sich die Definition des Gebiets, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, auf das Gebiet des Staates beziehen, dessen amtliches Kennzeichen das Fahrzeug trägt, und zwar unabhängig davon, ob es sich um ein endgültiges oder vorläufiges Kennzeichen handelt.

<sup>(1)</sup> ABl. C 224 vom 30.8.2008, S. 39.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 21. Oktober 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 13. Juli 2009.

<sup>(3)</sup> ABl. L 103 vom 2.5.1972, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 8 vom 11.1.1984, S. 17.

<sup>(5)</sup> ABl. L 129 vom 19.5.1990, S. 33.

<sup>(6)</sup> ABl. L 181 vom 20.7.2000, S. 65.

<sup>(7)</sup> Siehe Anhang I Teil A.

<sup>(8)</sup> ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 14.

- (5) Unter vollständiger Beachtung des allgemeinen Kriteriums, wonach das amtliche Kennzeichen das Gebiet bestimmt, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, sollte für den Fall, dass ein Fahrzeug ohne amtliches Kennzeichen oder mit einem amtlichen Kennzeichen, das dem Fahrzeug nicht oder nicht mehr zugeordnet ist, einen Unfall verursacht, eine besondere Regelung vorgesehen werden. In diesem Fall und ausschließlich für die Zwecke der Schadenregulierung sollte als Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, das Gebiet gelten, in dem sich der Unfall ereignet hat.
- (6) Ein Verbot der systematischen Kontrolle der Kfz-Haftpflichtversicherung sollte für Fahrzeuge gelten, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, sowie für Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben, jedoch aus dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats in ihr Gebiet einreisen. Nur nichtsystematische Kontrollen, die nicht diskriminierend sind und im Rahmen einer nicht ausschließlich der Überprüfung des Versicherungsschutzes dienenden Kontrolle stattfinden, sollten zulässig sein.
- (7) Die Kontrolle der Grünen Karte kann bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort in einem Mitgliedstaat haben und die in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaats einreisen, auf der Grundlage eines Übereinkommens zwischen den nationalen Versicherungsbüros aufgehoben werden, kraft deren jedes nationale Büro nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Deckung der zu Ersatzansprüchen führenden Schäden garantiert, die in seinem Gebiet von einem solchen versicherten oder nicht versicherten Fahrzeug verursacht worden sind.
- (8) Dieses Übereinkommen über eine Garantie geht davon aus, dass jedes im Gebiet der Gemeinschaft verkehrende gemeinschaftsangehörige Kraftfahrzeug durch eine Versicherung gedeckt ist. Es ist daher geboten, in den nationalen Rechtsvorschriften aller Mitgliedstaaten die Pflicht zur Haftpflichtversicherung dieser Fahrzeuge mit einer im gesamten Gebiet der Gemeinschaft gültigen Deckung vorzusehen.
- (9) Das in der vorliegenden Richtlinie vorgesehene System könnte auch auf Fahrzeuge angewandt werden, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben, für das die nationalen Versicherungsbüros der Mitgliedstaaten ein ähnliches Übereinkommen geschlossen haben.
- (10) Jeder Mitgliedstaat sollte bei Fahrzeugen, die bestimmten natürlichen oder juristischen Personen des öffentlichen oder des privaten Rechts gehören, von der allgemeinen Versicherungspflicht abweichen können. Bei Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht werden, sollte der die Ausnahmeregelung anwendende Mitgliedstaat eine Stelle oder Einrichtung für die Entschädigung der Opfer von Unfällen, die in einem anderen Mitgliedstaat verursacht werden, bestimmen. Nicht nur Opfer von Unfällen, die durch diese Fahrzeuge im Ausland verursacht werden, sondern auch Opfer von Unfällen, die sich in dem Mitgliedstaat ereignen, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, sollten angemessenen Schadenersatz erhalten, unabhängig davon, ob sie ihren Wohnsitz in seinem Hoheitsgebiet haben oder nicht. Zudem sollten die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass die Liste der von der Versicherungspflicht befreiten Personen und der Stellen oder Einrichtungen, die den Opfern von durch solche Fahrzeuge verursachten Unfällen den Schaden zu ersetzen haben, der Kommission zur Veröffentlichung übermittelt wird.
- (11) Jeder Mitgliedstaat sollte bei gewissen Arten von Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit besonderem Kennzeichen von der allgemeinen Versicherungspflicht abweichen können. In diesem Fall können die anderen Mitgliedstaaten bei der Einreise in ihr Gebiet die Vorlage einer gültigen Grünen Karte oder einer Grenzversicherung verlangen, um sicherzustellen, dass die Opfer von Unfällen, die möglicherweise durch diese Fahrzeuge in ihrem Gebiet verursacht werden, Schadenersatz erhalten. Da aufgrund der Abschaffung der Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft nicht mehr überprüft werden kann, dass die die Grenze überschreitenden Fahrzeuge versichert sind, kann die Entschädigung der Opfer von Unfällen, die im Ausland verursacht werden, nicht gewährleistet werden. Es sollte ferner dafür gesorgt werden, dass nicht nur Opfer von Unfällen, die durch diese Fahrzeuge im Ausland verursacht werden, sondern auch Opfer von Unfällen, die in dem Mitgliedstaat verursacht werden, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, angemessenen Schadenersatz erhalten. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten die Opfer von durch diese Fahrzeuge verursachten Unfällen ebenso behandeln wie Opfer von durch nicht versicherte Fahrzeuge verursachten Unfällen. Den Opfern von Unfällen, die durch nicht versicherte Fahrzeuge verursacht wurden, sollte Schadenersatz durch die Entschädigungsstelle des Mitgliedstaats geleistet werden, in dem sich der Unfall ereignet hat. Im Fall von Zahlungen an Opfer von Unfällen, die durch Fahrzeuge verursacht wurden, für welche die Befreiung gilt, sollte die Entschädigungsstelle einen Erstattungsanspruch gegen die Stelle des Mitgliedstaats haben, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat. Nach Ablauf eines bestimmten Zeitraums der Umsetzung und Anwendung dieser Möglichkeit einer Ausnahmeregelung sollte die Kommission anhand der gesammelten Erfahrungen gegebenenfalls Vorschläge zu deren Ersetzung oder Aufhebung unterbreiten.
- (12) Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, den Versicherungsschutz zumindest für bestimmte Mindestdeckungssummen zu gewährleisten, ist ein wichtiger Aspekt für den Schutz der Unfallopfer. Die Höhe der Mindestdeckungssumme bei Personenschäden sollte so bemessen sein, dass alle Unfallopfer mit schwersten Verletzungen voll und angemessen entschädigt werden, wobei die geringe Häufigkeit von Unfällen mit mehreren Geschädigten und die geringe Zahl von Unfällen, bei denen mehrere Opfer bei demselben Unfallereignis schwerste Verletzungen erleiden, zu berücksichtigen sind. Je Unfallopfer und je Schadensfall sollten Mindestdeckungssummen vorgesehen werden. Um die Einführung dieser Mindestdeckungssummen zu erleichtern, sollte eine Übergangszeit vorgesehen werden. Jedoch sollte eine kürzere Frist als dieser Übergangszeitraum vorgesehen werden, innerhalb der die Mitgliedstaaten die Mindestdeckungssummen auf mindestens die Hälfte der vorgesehenen Beträge anzuheben haben.

- (13) Um sicherzustellen, dass die Mindestdeckungssummen nicht mit der Zeit an Wert verlieren, sollte eine Bestimmung zur regelmäßigen Überprüfung vorgesehen werden, für die der von Eurostat veröffentlichte Europäische Verbraucherpreisindex (EVPI) nach der Verordnung (EG) Nr. 2494/95 des Rates vom 23. Oktober 1995 über harmonisierte Verbraucherpreisindizes<sup>(1)</sup> als Richtwert gilt. Für diese Überprüfung sollten außerdem Verfahrensregeln festgelegt werden.
- (14) Es ist notwendig, eine Stelle einzurichten, die dem Geschädigten auch dann eine Entschädigung sicherstellt, wenn das verursachende Fahrzeug nicht versichert war oder nicht ermittelt wurde. Die betreffenden Unfallopfer müssen sich unmittelbar an diese Stelle als erste Kontaktstelle wenden können. Den Mitgliedstaaten sollte jedoch die Möglichkeit gegeben werden, in bestimmten begrenzten Fällen die Einschaltung der betreffenden Stelle auszuschließen und bei von einem nicht ermittelten Fahrzeug verursachten Sachschäden wegen der Betrugsgefahr vorzusehen, dass die Entschädigung bei derartigen Schäden begrenzt oder ausgeschlossen werden kann.
- (15) Es liegt im Interesse der Unfallopfer, dass die Wirkungen bestimmter Ausschlussklauseln auf die Beziehungen zwischen dem Versicherer und dem für den Unfall Verantwortlichen beschränkt bleiben. Bei gestohlenen oder unter Anwendung von Gewalt erlangten Fahrzeugen können die Mitgliedstaaten jedoch vorsehen, dass zur Entschädigung des Opfers die genannte Stelle eintritt.
- (16) Die Mitgliedstaaten können, um die finanzielle Belastung dieser Stelle zu verringern, die Anwendung einer gewissen Selbstbeteiligung in den Fällen vorsehen, in denen die Stelle bei der Entschädigung für Sachschäden eingeschaltet wird, die durch nicht versicherte oder gegebenenfalls gestohlene oder unter Anwendung von Gewalt erlangte Fahrzeuge verursacht worden sind.
- (17) Die Möglichkeit, die rechtmäßige Entschädigung der Unfallopfer aufgrund der Tatsache, dass ein Fahrzeug nicht ermittelt wurde, zu beschränken oder auszuschließen, sollte keine Anwendung finden, wenn die Stelle einem Opfer eines Unfalls, bei dem auch Sachschäden verursacht wurden, für beträchtliche Personenschäden Schadenersatz geleistet hat. Die Mitgliedstaaten können bei Sachschäden eine gegenüber dem Geschädigten wirksame Selbstbeteiligung bis zu der in der vorliegenden Richtlinie festgelegten Höhe einführen. Die Bedingungen, unter denen Personenschäden als beträchtlich gelten, sollten in den nationalen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sich der Unfall ereignet, festgelegt werden. Bei der Festlegung dieser Bedingungen kann der Mitgliedstaat unter anderem berücksichtigen, ob die Verletzungen eine Krankenhausbehandlung notwendig gemacht haben.
- (18) Bei einem durch ein nicht versichertes Fahrzeug verursachten Unfall ist es für die Stelle, welche die Opfer von durch nicht versicherte oder nicht ermittelte Fahrzeuge verursachten Unfallschäden entschädigt, leichter als für den Geschädigten, gegen den Haftpflichtigen Rückgriff zu nehmen. Daher sollte vorgesehen werden, dass diese Stelle nicht die Möglichkeit hat, die Zahlung von Schadenersatz davon abhängig zu machen, dass der Geschädigte den Nachweis erbringt, dass der Unfallverursacher nicht in der Lage ist oder sich weigert, Schadenersatz zu leisten.
- (19) Können die genannte Stelle und ein Haftpflichtversicherer keine Einigung darüber erzielen, wer dem Unfallgeschädigten Schadenersatz zu leisten hat, so sollten die Mitgliedstaaten, um Verzögerungen bei der Auszahlung des Schadenersatzes an den Geschädigten zu vermeiden, die Partei bestimmen, die bis zur Entscheidung über den Streitfall den Schadenersatz vorläufig zu zahlen hat.
- (20) Den bei Kraftfahrzeug-Verkehrsunfällen Geschädigten sollte unabhängig davon, in welchem Land der Gemeinschaft sich der Unfall ereignet, eine vergleichbare Behandlung garantiert werden.
- (21) Die Familienangehörigen des Versicherungsnehmers, Fahrers oder eines sonstigen Verursachers sollten, jedenfalls bei Personenschäden, einen mit dem anderer Geschädigter vergleichbaren Schutz erhalten.
- (22) Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, die gewöhnlich die schwächsten Unfallbeteiligten sind, sollten durch die Haftpflichtversicherung des an dem Unfall beteiligten Fahrzeugs gedeckt werden, sofern diese Personen nach einzelstaatlichem Zivilrecht Anspruch auf Schadenersatz haben. Diese Bestimmung lässt die zivilrechtliche Haftung und die Höhe des Schadenersatzes bei einem bestimmten Unfall nach einzelstaatlichem Recht unberührt.
- (23) Die Einbeziehung aller Fahrzeuginsassen in den Versicherungsschutz ist ein wesentlicher Fortschritt des geltenden Rechts. Dieses Ziel würde in Frage gestellt, wenn nationale Rechtsvorschriften oder Vertragsklauseln in Versicherungspolice die Fahrzeuginsassen vom Versicherungsschutz ausschließen, weil sie wussten oder hätten wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder einem anderen Rauschmittel stand. Die Fahrzeuginsassen sind gewöhnlich nicht in der Lage, den Grad der Intoxikation des Fahrers einwandfrei zu beurteilen. Das Ziel, Kraftfahrer vom Fahren unter Einfluss von Rauschmitteln abzuhalten, wird nicht dadurch erreicht, dass der Versicherungsschutz für Fahrzeuginsassen, die Opfer von Kraftfahrzeugunfällen werden, verringert wird. Der Schutz dieser Fahrzeuginsassen durch die Haftpflichtversicherung des Fahrzeugs lässt ihre etwaige Haftung nach den anwendbaren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften sowie die Höhe eines etwaigen Schadenersatzes bei einem bestimmten Unfall unberührt.
- (24) Alle Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungspolice sollten sich auf das gesamte Gebiet der Gemeinschaft erstrecken.

(<sup>1</sup>) ABl. L 257 vom 27.10.1995, S. 1.

- (25) Einige Versicherungsunternehmen nehmen in ihre Versicherungspolice Klauseln auf, wonach der Vertrag gekündigt wird, wenn sich das Fahrzeug länger als eine bestimmte Zeit außerhalb des Zulassungsmitgliedstaates befindet. Dieses Vorgehen widerspricht dem in der vorliegenden Richtlinie niedergelegten Grundsatz, nach dem die Kfz-Haftpflichtversicherung auf der Basis einer einzigen Prämie das gesamte Gebiet der Gemeinschaft abdeckt. Es sollte deshalb festgelegt werden, dass der Versicherungsschutz während der gesamten Laufzeit des Vertrags unabhängig davon gilt, ob sich das Fahrzeug für einen bestimmten Zeitraum in einem anderen Mitgliedstaat befindet, wobei die Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Zulassung von Kraftfahrzeugen gemäß den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten nicht berührt werden.
- (26) Im Interesse des Versicherten sollte jede Haftpflichtversicherungspolice im Rahmen einer einzigen Prämie die in jedem Mitgliedstaat gesetzlich vorgeschriebene Deckung bzw., wenn diese höher ist, die gesetzliche Deckung des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, gewährleisten.
- (27) Es sollten Schritte unternommen werden, um die Erlangung von Versicherungsschutz für Fahrzeuge, die von einem Mitgliedstaat in einen anderen eingeführt werden, zu erleichtern, selbst wenn das Fahrzeug im Bestimmungsmitgliedstaat noch nicht zugelassen ist. Es sollte eine zeitlich begrenzte Ausnahme von der allgemeinen Regelung zur Bestimmung des Mitgliedstaats, in dem das Risiko belegen ist, vorgesehen werden. Während eines Zeitraums von dreißig Tagen nach dem Zeitpunkt der Lieferung, der Bereitstellung oder der Versendung des Fahrzeugs an den Käufer sollte der Bestimmungsmitgliedstaat als der Mitgliedstaat angesehen werden, in dem das Risiko belegen ist.
- (28) Der Versicherungsnehmer, der mit einem anderen Versicherungsunternehmen eine neue Kfz-Haftpflichtversicherung abschließen möchte, sollte seine Schadensfreiheit oder seinen Schadensverlauf während der Dauer des alten Vertrags nachweisen können. Der Versicherungsnehmer sollte berechtigt sein, jederzeit eine Bescheinigung über die Ansprüche betreffend Fahrzeuge, die durch den Versicherungsvertrag zumindest während der fünf letzten Jahre der vertraglichen Beziehung gedeckt waren, bzw. eine Schadensfreiheitsbescheinigung zu beantragen. Das Versicherungsunternehmen oder eine Stelle, die ein Mitgliedstaat gegebenenfalls zur Erbringung der Pflichtversicherung oder zur Abgabe derartiger Bescheinigungen benannt hat, sollte dem Versicherungsnehmer diese Bescheinigung innerhalb von fünfzehn Tagen nach Antragstellung übermitteln.
- (29) Um einen angemessenen Versicherungsschutz der Opfer von Kraftfahrzeugunfällen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten nicht zulassen, dass sich Versicherungsunternehmen gegenüber Geschädigten auf Selbstbeteiligungen berufen.
- (30) Das Recht, sich auf den Versicherungsvertrag berufen und seinen Anspruch gegenüber dem Versicherungsunternehmen direkt geltend machen zu können, ist für den Schutz des Opfers eines Kraftfahrzeugunfalls von großer Bedeutung. Zur Erleichterung einer effizienten und raschen Regulierung von Schadensfällen und zur weitestmöglichen Vermeidung kostenaufwändiger Rechtsverfahren sollte ein Direktanspruch gegenüber dem Versicherungsunternehmen, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt, für alle Opfer von Kraftfahrzeugunfällen vorgesehen werden.
- (31) Um den Opfern von Kraftfahrzeugunfällen hinreichenden Schutz zu gewähren, sollte ein „Verfahren des mit Gründen versehenen Schadenersatzangebots“ auf Kraftfahrzeugunfälle aller Art Anwendung finden. Dasselbe Verfahren sollte entsprechend auch bei Unfällen angewendet werden, bei denen die Schadenregulierung über das System der nationalen Versicherungsbüros erfolgt.
- (32) Nach Artikel 11 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen<sup>(1)</sup> kann der Geschädigte in dem Mitgliedstaat, in dem er seinen Wohnsitz hat, den Haftpflichtversicherer verklagen.
- (33) Durch das System der Grüne-Karte-Büros ist eine problemlose Regulierung eines Unfallschadens im eigenen Land des Geschädigten auch dann gewährleistet, wenn der andere Unfallbeteiligte aus einem anderen europäischen Land kommt.
- (34) Derjenige, der in einem anderen Staat als seinem Wohnsitzstaat bei einem Kraftfahrzeug-Verkehrsunfall im Sinne dieser Richtlinie einen Sach- oder Personenschaden erleidet, sollte seinen Schadenersatzanspruch in seinem Wohnsitzmitgliedstaat gegenüber einem dort bestellten Schadenregulierungsbeauftragten des Versicherungsunternehmens der haftpflichtigen Partei geltend machen können. Diese Lösung würde es ermöglichen, dass ein Schaden, der außerhalb des Wohnsitzmitgliedstaats des Geschädigten eintritt, in einer Weise abgewickelt wird, die dem Geschädigten vertraut ist.
- (35) Durch dieses System eines Schadenregulierungsbeauftragten im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten wird weder das im konkreten Fall anzuwendende materielle Recht geändert noch die gerichtliche Zuständigkeit berührt.
- (36) Die Begründung eines Direktanspruchs desjenigen, der einen Sach- oder Personenschaden erlitten hat, gegen das Versicherungsunternehmen ist eine logische Ergänzung der Benennung von Schadenregulierungsbeauftragten und verbessert zudem die Rechtsstellung von Personen, die bei Kraftfahrzeug-Verkehrsunfällen außerhalb ihres Wohnsitzmitgliedstaats geschädigt werden.
- (37) Es sollte vorgesehen werden, dass der Mitgliedstaat, in dem das Versicherungsunternehmen zugelassen ist, von diesem verlangt, in den anderen Mitgliedstaaten ansässige oder niedergelassene Schadenregulierungsbeauftragte zu benennen, die alle erforderlichen Informationen über Schadensfälle zusammentragen, die auf solche Unfälle zurückgehen, und geeignete Maßnahmen zur Schadenregulierung im Namen und für Rechnung des Versicherungsunternehmens, einschließlich einer entsprechenden Entschädigungszahlung, ergreifen. Schadenregulierungsbeauftragte sollten über ausreichende Befugnisse verfügen, um das Versicherungsunternehmen gegenüber den Geschädigten zu vertreten und es auch gegenüber den einzelstaatlichen Behörden und gegebenenfalls, soweit dies mit den Regelungen des internationalen Privat- und Zivilprozessrechts über die Festlegung der gerichtlichen Zuständigkeiten vereinbar ist, gegenüber den Gerichten zu vertreten.

(1) ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1.

- (38) Die Tätigkeiten der Schadenregulierungsbeauftragten reichen nicht aus, um einen Gerichtsstand im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten zu begründen, wenn dies nach den Regelungen des internationalen Privat- und Zivilprozessrechts über die Festlegung der gerichtlichen Zuständigkeiten nicht vorgesehen ist.
- (39) Die Benennung der Schadenregulierungsbeauftragten sollte eine der Bedingungen für den Zugang zur Versicherungstätigkeit gemäß Buchstabe A Nummer 10 des Anhangs der Ersten Richtlinie 73/239/EWG des Rates vom 24. Juli 1973 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend die Aufnahme und Ausübung der Tätigkeit der Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) <sup>(1)</sup> — mit Ausnahme der Haftpflicht des Frachtführers — und die Ausübung dieser Tätigkeit sein. Diese Bedingung sollte deshalb durch die einheitliche behördliche Zulassung nach Titel II der Richtlinie 92/49/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) sowie zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG (Dritte Richtlinie Schadenversicherung) <sup>(2)</sup> erfasst werden, die die Behörden des Mitgliedstaats des Geschäftssitzes des Versicherungsunternehmens erteilen. Diese Bedingung sollte auch für Versicherungsunternehmen mit Geschäftssitz außerhalb der Gemeinschaft gelten, denen die Zulassung zur Versicherungstätigkeit im Gebiet eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft erteilt wurde.
- (40) Außer der Sicherstellung der Präsenz eines Beauftragten des Versicherungsunternehmens im Wohnsitzstaat des Geschädigten sollte das spezifische Recht des Geschädigten auf zügige Bearbeitung des Anspruchs gewährleistet werden. Die nationalen Rechtsvorschriften sollten deshalb angemessene wirksame und systematische finanzielle oder gleichwertige administrative Sanktionen — wie Anordnungen in Verbindung mit Bußgeldern, regelmäßige Berichterstattung an Aufsichtsbehörden, Kontrollen vor Ort, Veröffentlichungen im nationalen Gesetzblatt sowie in der Presse, Suspendierung der Tätigkeiten eines Unternehmens (Verbot des Abschlusses neuer Verträge während eines bestimmten Zeitraums), Bestellung eines Sonderbeauftragten der Aufsichtsbehörden, der zu überprüfen hat, ob der Geschäftsbetrieb unter Einhaltung der versicherungsrechtlichen Vorschriften erfolgt, Widerruf der Zulassung zur Ausübung von derartigen Versicherungsgeschäften und Sanktionen für Direktoren und Mitglieder der Geschäftsleitung — vorsehen, die dann gegen das Versicherungsunternehmen des Schädigers festgesetzt werden können, wenn dieses oder sein Beauftragter seiner Verpflichtung zur Vorlage eines Schadenersatzangebots innerhalb einer angemessenen Frist nicht nachkommt. Die Anwendung sonstiger, für angemessen erachteter Maßnahmen — insbesondere nach den für die Beaufsichtigung der Versicherungsunternehmen geltenden Rechtsvorschriften — wird dadurch nicht berührt. Voraussetzung ist jedoch, dass die Haftung sowie der erlittene Sach- oder Personenschaden nicht streitig ist, so dass das Versicherungsunternehmen innerhalb der vorgeschriebenen Frist ein mit Gründen versehenes Angebot unterbreiten kann. Ein solches Schadenersatzangebot muss schriftlich und unter Angabe der Gründe erfolgen, auf denen die Beurteilung der Haftung und des Schadens beruht.
- (41) Zusätzlich zu diesen Sanktionen sollte vorgesehen werden, dass für die dem Geschädigten vom Versicherungsunternehmen angebotene bzw. ihm gerichtlich zugesprochene Schadenersatzsumme Zinsen gezahlt werden, wenn das Angebot nicht innerhalb dieser vorgeschriebenen Frist vorgelegt wird. Gibt es in den Mitgliedstaaten nationale Regelungen, die dem Erfordernis der Zahlung von Verzugszinsen entsprechen, so könnte diese Bestimmung durch eine Bezugnahme auf jene Regelungen umgesetzt werden.
- (42) Für Geschädigte, die Sach- oder Personenschäden aufgrund eines Kraftfahrzeug-Verkehrsunfalls erlitten haben, ist es zuweilen mit Schwierigkeiten verbunden, den Namen des Versicherungsunternehmens zu erfahren, das die Haftpflicht für ein an einem Unfall beteiligtes Fahrzeug deckt.
- (43) Im Interesse dieser Geschädigten sollten die Mitgliedstaaten Auskunftsstellen einrichten, um zu gewährleisten, dass diese Information zu allen Kraftfahrzeugunfällen unverzüglich zur Verfügung steht. Die genannten Auskunftsstellen sollten den Geschädigten auch Informationen über die Schadenregulierungsbeauftragten zur Verfügung stellen. Die Auskunftsstellen müssen untereinander zusammenarbeiten und schnell auf Auskunftersuchen über Schadenregulierungsbeauftragte reagieren, die Auskunftsstellen anderer Mitgliedstaaten an sie richten. Es erscheint angemessen, dass diese Auskunftsstellen die Informationen über den Zeitpunkt der tatsächlichen Beendigung der Versicherungsdeckung erfassen; nicht angemessen ist hingegen die Erfassung von Informationen über den Ablauf der ursprünglichen Gültigkeitsdauer der Versicherungspolice, sofern sich die Vertragsdauer stillschweigend verlängert hat.
- (44) Für Fahrzeuge, für die keine Haftpflichtversicherungspflicht besteht (z. B. Behörden- oder Militärfahrzeuge), sollten besondere Bestimmungen vorgesehen werden.
- (45) Der Geschädigte kann ein berechtigtes Interesse daran haben, über die Identität des Eigentümers oder des gewöhnlichen Fahrers oder des eingetragenen Halters des Fahrzeugs Aufschluss zu erhalten, beispielsweise in Fällen, in denen der Geschädigte Schadenersatz nur von diesen Personen erhalten kann, weil das Fahrzeug nicht ordnungsgemäß versichert ist oder der Schaden die Versicherungssumme übersteigt; demnach ist auch diese Auskunft zu erteilen.
- (46) Bei einigen der übermittelten Informationen handelt es sich um personenbezogene Daten im Sinne der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr <sup>(3)</sup>; dies gilt beispielsweise für den Namen und die Adresse des Fahrzeugeigentümers und des gewöhnlichen Fahrers sowie die Nummer der Versicherungspolice und das Kennzeichen des Fahrzeugs. Die aufgrund der vorliegenden Richtlinie erforderliche Verarbeitung dieser Daten sollte daher im Einklang mit den einzelstaatlichen Maßnahmen erfolgen, die gemäß der Richtlinie 95/46/EG ergriffen wurden. Name und Anschrift des gewöhnlichen Fahrers sollten nur mitgeteilt werden, wenn dies nach einzelstaatlichem Recht zulässig ist.

<sup>(1)</sup> ABl. L 228 vom 16.8.1973, S. 3.

<sup>(2)</sup> ABl. L 228 vom 11.8.1992, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

- (47) Um dem Geschädigten die ihm zustehende Entschädigung sicherzustellen, ist es notwendig, eine Entschädigungsstelle einzurichten, an die sich der Geschädigte wenden kann, wenn das Versicherungsunternehmen keinen Beauftragten benannt hat oder die Regulierung offensichtlich verzögert oder wenn das Versicherungsunternehmen nicht ermittelt werden kann. Das Eintreten der Entschädigungsstelle sollte auf seltene Einzelfälle beschränkt werden, in denen das Versicherungsunternehmen seinen Verpflichtungen trotz der abschreckenden Wirkung der etwaigen Verhängung von Sanktionen nicht nachgekommen ist.
- (48) Da die Entschädigungsstelle die Aufgabe hat, die Entschädigungsansprüche für von dem Geschädigten erlittene Sach- oder Personenschäden nur in objektiv feststellbaren Fällen zu regulieren, sollte sie sich auf die Nachprüfung beschränken, ob innerhalb der festgesetzten Fristen und nach den festgelegten Verfahren ein Schadenersatzangebot unterbreitet wurde, ohne jedoch den Fall inhaltlich zu würdigen.
- (49) Die juristischen Personen, auf die die Ansprüche des Geschädigten gegen den Unfallverursacher oder dessen Versicherungsunternehmen gesetzlich übergegangen sind (z. B. andere Versicherungsunternehmen oder Einrichtungen der sozialen Sicherheit), sollten nicht berechtigt sein, den betreffenden Anspruch gegenüber der Entschädigungsstelle geltend zu machen.
- (50) Die Entschädigungsstelle sollte einen Anspruch auf Forderungsübergang haben, soweit sie den Geschädigten entschädigt hat. Um die Durchsetzung des Anspruchs der Entschädigungsstelle gegen das Versicherungsunternehmen zu erleichtern, wenn dieses keinen Schadenregulierungsbeauftragten benannt hat oder die Regulierung offensichtlich verzögert, sollte die Entschädigungsstelle im Staat des Geschädigten automatisch auch einen — mit dem Eintritt in die Rechte des Geschädigten verbundenen — Anspruch auf Erstattung durch die entsprechende Stelle in dem Staat erhalten, in dem das Versicherungsunternehmen niedergelassen ist. Diese Stelle befindet sich in einer günstigeren Lage, einen Regressanspruch gegen das Versicherungsunternehmen geltend zu machen.
- (51) Zwar können die Mitgliedstaaten vorsehen, dass der Anspruch gegen die Entschädigungsstelle subsidiären Charakter hat, doch darf der Geschädigte nicht gezwungen sein, seinen Anspruch gegenüber dem Unfallverursacher geltend zu machen, bevor er sich hiermit an die Entschädigungsstelle wendet. Die Stellung des Geschädigten sollte in diesem Fall zumindest dieselbe sein wie im Fall eines Anspruchs gegen den Garantiefonds.
- (52) Das Funktionieren dieses Systems kann dadurch bewirkt werden, dass die von den Mitgliedstaaten geschaffenen oder anerkannten Entschädigungsstellen eine Vereinbarung über ihre Aufgaben und Pflichten sowie über das Verfahren der Erstattung treffen.
- (53) Für den Fall, dass das Versicherungsunternehmen des Fahrzeugs nicht ermittelt werden kann, sollte vorgesehen

werden, dass der Endschuldner der Schadenersatzzahlung an den Geschädigten der für diesen Zweck vorgesehene Garantiefonds in dem Mitgliedstaat ist, in dem das nicht versicherte Fahrzeug, durch dessen Nutzung der Unfall verursacht wurde, seinen gewöhnlichen Standort hat. Für den Fall, dass das Fahrzeug nicht ermittelt werden kann, sollte vorgesehen werden, dass der Endschuldner der für diesen Zweck vorgesehene Garantiefonds in dem Mitgliedstaat des Unfalls ist.

- (54) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang I Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in innerstaatliches Recht und für die Anwendung dieser Richtlinien unberührt lassen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### KAPITEL 1

### ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

#### Artikel 1

#### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Fahrzeug“ jedes maschinell angetriebene Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden ist, sowie die Anhänger, auch wenn sie nicht angekoppelt sind;
2. „Geschädigter“ jede Person, die ein Recht auf Ersatz eines von einem Fahrzeug verursachten Schadens hat;
3. „Nationales Versicherungsbüro“ einen Berufsverband, der gemäß der am 25. Januar 1949 vom Unterausschuss für Straßenverkehr des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa ausgesprochenen Empfehlung Nr. 5 gegründet wurde und der Versicherungsunternehmen umfasst, die in einem Staat zur Ausübung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassen sind;
4. „Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat“
  - a) das Gebiet des Staates, dessen amtliches Kennzeichen das Fahrzeug trägt, unabhängig davon, ob es sich um ein endgültiges oder vorläufiges Kennzeichen handelt, oder,
  - b) soweit es für eine Fahrzeugart keine Zulassung gibt, das betreffende Fahrzeug jedoch eine Versicherungsplakette oder ein dem amtlichen Kennzeichen ähnliches Unterscheidungszeichen trägt, das Gebiet des Staates, in dem diese Plakette oder dieses Unterscheidungszeichen verliehen wurde, oder,
  - c) soweit es für bestimmte Fahrzeugarten weder eine Zulassung noch eine Versicherungsplakette noch ein unterscheidendes Kennzeichen gibt, das Gebiet des Staates, in dem der Fahrzeughalter seinen Wohnsitz hat, oder,

- d) bei Fahrzeugen, die kein amtliches Kennzeichen oder ein amtliches Kennzeichen tragen, das dem Fahrzeug nicht oder nicht mehr zugeordnet ist, und die in einen Unfall verwickelt wurden, das Gebiet des Staates, in dem sich der Unfall ereignet hat, für die Zwecke der Schadenregulierung gemäß Artikel 2 Buchstabe a oder gemäß Artikel 10;
5. „Grüne Karte“ eine internationale Versicherungsbescheinigung, die im Namen eines nationalen Versicherungsbüros aufgrund der Empfehlung Nr. 5 des Unterausschusses für Straßenverkehr des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa vom 25. Januar 1949 ausgestellt wurde;
6. „Versicherungsunternehmen“ jedes Unternehmen, das gemäß Artikel 6 oder gemäß Artikel 23 Absatz 2 der Richtlinie 73/239/EWG die behördliche Zulassung erhalten hat;
7. „Niederlassung“ den Sitz, eine Agentur oder eine Zweigniederlassung eines Versicherungsunternehmens im Sinne von Artikel 2 Buchstabe c der Zweiten Richtlinie 88/357/EWG des Rates vom 22. Juni 1988 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) und zur Erleichterung der tatsächlichen Ausübung des freien Dienstleistungsverkehrs <sup>(1)</sup>.

#### Artikel 2

##### Anwendungsbereich

Die Artikel 4, 6, 7 und 8 gelten für Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines der Mitgliedstaaten haben,

- a) sobald zwischen den nationalen Versicherungsbüros ein Übereinkommen geschlossen worden ist, wonach sich jedes nationale Büro nach Maßgabe der eigenen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften betreffend die Pflichtversicherung zur Regelung von Schadensfällen verpflichtet, die sich in seinem Gebiet ereignen und durch den Verkehr von versicherten oder nicht versicherten Fahrzeugen verursacht werden, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben;
- b) von dem Zeitpunkt an, den die Kommission bestimmen wird, nachdem sie in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten das Bestehen eines solchen Übereinkommens festgestellt hat;
- c) für die Geltungsdauer dieses Übereinkommens.

#### Artikel 3

##### Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht

Jeder Mitgliedstaat trifft vorbehaltlich der Anwendung des Artikels 5 alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass

die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

Die Schadensdeckung sowie die Modalitäten dieser Versicherung werden im Rahmen der in Absatz 1 genannten Maßnahmen bestimmt.

Jeder Mitgliedstaat trifft alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Versicherungsvertrag überdies folgende Schäden deckt:

- a) die im Gebiet der anderen Mitgliedstaaten gemäß den Rechtsvorschriften dieser Staaten verursachten Schäden;
- b) die Schäden, die Angehörigen der Mitgliedstaaten auf den direkten Strecken zwischen einem Gebiet, in dem der EG-Vertrag gilt, und einem anderen solchen Gebiet zugefügt werden, wenn für das durchfahrene Gebiet ein nationales Versicherungsbüro nicht besteht; in diesem Fall ist der Schaden gemäß den die Versicherungspflicht betreffenden Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats zu decken, in dessen Gebiet das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

Die in Absatz 1 bezeichnete Versicherung hat sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.

#### Artikel 4

##### Kontrolle der Haftpflichtversicherung

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. Die Mitgliedstaaten können jedoch nichtsystematische Kontrollen der Versicherung unter der Voraussetzung vornehmen, dass diese nicht diskriminierend sind und im Rahmen einer nicht ausschließlich der Überprüfung des Versicherungsschutzes dienenden Kontrolle stattfinden.

#### Artikel 5

##### Ausnahmen von der Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht

(1) Jeder Mitgliedstaat kann bei bestimmten natürlichen und juristischen Personen des öffentlichen oder des privaten Rechts, die der betreffende Staat bestimmt und deren Name oder Kennzeichnung er den anderen Mitgliedstaaten sowie der Kommission meldet, von Artikel 3 abweichen.

In diesem Fall trifft der von Artikel 3 abweichende Mitgliedstaat die zweckdienlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Schäden, die diesen Personen gehörende Fahrzeuge in diesem und in anderen Mitgliedstaaten verursachen, ersetzt werden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 172 vom 4.7.1988, S. 1.

Er bestimmt insbesondere die Stelle oder Einrichtung in dem Land, in dem sich der Schadensfall ereignet hat, die nach Maßgabe der Rechtsvorschriften dieses Staates den Geschädigten den Schaden zu ersetzen hat, falls Artikel 2 Buchstabe a nicht anwendbar ist.

Er übermittelt der Kommission die Liste der von der Versicherungspflicht befreiten Personen und der Stellen oder Einrichtungen, die den Schaden zu ersetzen haben.

Die Kommission veröffentlicht diese Liste.

(2) Jeder Mitgliedstaat kann bei gewissen Arten von Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit besonderem Kennzeichen, die dieser Staat bestimmt und deren Kennzeichnung er den anderen Mitgliedstaaten sowie der Kommission meldet, von Artikel 3 abweichen.

In diesem Fall gewährleisten die Mitgliedstaaten, 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 in dem Mitgliedstaat, in dem sich der Unfall ereignet hat, hat dann einen Erstattungsanspruch gegen den Garantiefonds in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

Vom 11. Juni 2010 an berichten die Mitgliedstaaten der Kommission über die Umsetzung dieses Absatzes und seine Anwendung in der Praxis.

Die Kommission unterbreitet nach Prüfung dieser Berichte gegebenenfalls Vorschläge zur Ersetzung oder Aufhebung dieser Ausnahmeregelung.

#### Artikel 6

##### **Nationale Versicherungsbüros**

Jeder Mitgliedstaat achtet darauf, dass sich das nationale Versicherungsbüro unbeschadet der in Artikel 2 Buchstabe a vorgesehenen Verpflichtung bei einem Unfall, der in seinem Gebiet von einem Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats verursacht worden ist, über Folgendes informiert:

- a) über das Gebiet, in dem dieses Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, sowie gegebenenfalls über sein amtliches Kennzeichen;
- b) soweit möglich über die normalerweise in der Grünen Karte enthaltenen, im Besitz des Fahrzeughalters befindlichen Angaben über die Versicherung des betreffenden Fahrzeugs, soweit diese von dem Mitgliedstaat, in dessen Gebiet das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, verlangt werden.

Jeder Mitgliedstaat achtet ebenfalls darauf, dass das genannte Büro die Auskünfte nach Absatz 1 Buchstaben a und b dem nationalen Versicherungsbüro des Staates mitteilt, in dessen Ge-

biet das in Absatz 1 genannte Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

#### KAPITEL 2

##### **VORSCHRIFTEN BETREFFEND FAHRZEUGE, DIE IHREN GEWÖHNLICHEN STANDORT IM GEBIET EINES DRITTLANDES HABEN**

#### Artikel 7

##### **Einzelstaatliche Maßnahmen betreffend Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben**

Die Mitgliedstaaten treffen alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben und in das Gebiet einreisen, in dem der EG-Vertrag gilt, nur dann zum Verkehr in ihrem Gebiet zugelassen werden können, wenn die möglicherweise durch die Teilnahme dieser Fahrzeuge am Verkehr verursachten Schäden im gesamten Gebiet, in dem der EG-Vertrag gilt, nach Maßgabe der einzelnen nationalen Rechtsvorschriften für die Fahrzeug-Haftpflichtversicherung gedeckt sind.

#### Artikel 8

##### **Dokumente betreffend Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Drittlandes haben**

(1) Jedes Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort im Gebiet eines Drittlandes muss vor der Einreise in das Gebiet, in dem der EG-Vertrag gilt, mit einer gültigen Grünen Karte oder mit einer Bescheinigung über den Abschluss einer Grenzversicherung gemäß Artikel 7 versehen sein.

Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort in einem Drittland haben, gelten jedoch als Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in der Gemeinschaft, wenn sich die nationalen Versicherungsbüros aller Mitgliedstaaten, jedes für sich, nach Maßgabe der eigenen nationalen Rechtsvorschriften betreffend die Pflichtversicherung zur Regelung von Schadensfällen verpflichten, die sich in ihrem Gebiet ereignen und durch die Teilnahme dieser Fahrzeuge am Verkehr verursacht werden.

(2) Sobald die Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten festgestellt hat, dass die in Absatz 1 Unterabsatz 2 vorgesehenen Verpflichtungen erfüllt sind, bestimmt sie, von welchem Zeitpunkt an und für welche Fahrzeugarten die Mitgliedstaaten nicht mehr die Vorlage der in Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Urkunden verlangen.

#### KAPITEL 3

##### **MINDESTDECKUNGSSUMMEN FÜR DIE KFZ-HAFTPFLICHTPFLICHTVERSICHERUNG**

#### Artikel 9

##### **Mindestdeckungssummen**

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

- a) für Personenschäden einen Mindestdeckungsbetrag von 1 000 000 EUR je Unfallopfer oder von 5 000 000 EUR je Schadensfall, ungeachtet der Anzahl der Geschädigten;
- b) für Sachschäden ungeachtet der Anzahl der Geschädigten 1 000 000 EUR je Schadensfall.

Falls erforderlich, können die Mitgliedstaaten eine höchstens bis zum 11. Juni 2012 dauernde Übergangszeit festlegen, um ihre Mindestdeckungssummen an das in Unterabsatz 1 geforderte Niveau anzupassen.

Die Mitgliedstaaten, die eine solche Übergangszeit festlegen, unterrichten die Kommission davon und geben die Dauer der Übergangszeit an.

Jedoch heben die Mitgliedstaaten spätestens am 11. Dezember 2009 die Deckungssummen auf mindestens die Hälfte der in Unterabsatz 1 vorgesehenen Beträge an.

(2) Alle fünf Jahre ab dem 11. Juni 2005 oder nach Ablauf einer etwaigen Übergangszeit nach Maßgabe von Absatz 1 Unterabsatz 2 werden die in jenem Absatz genannten Beträge anhand des in der Verordnung (EG) Nr. 2494/95 genannten Europäischen Verbraucherpreisindexes (EVPI) überprüft.

Die Beträge werden automatisch angepasst. Sie werden um die im EVPI für den betreffenden Zeitraum — d. h. für die fünf Jahre unmittelbar vor der Überprüfung gemäß Unterabsatz 1 — angegebene prozentuale Änderung erhöht und auf ein Vielfaches von 10 000 EUR aufgerundet.

Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat über die angepassten Beträge und sorgt für deren Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

#### KAPITEL 4

### ENTSCHÄDIGUNG FÜR DURCH EIN NICHT ERMITTELTES ODER NICHT IM SINNE VON ARTIKEL 3 VERSICHERTES FAHRZEUG VERURSACHTE SCHÄDEN

#### Artikel 10

##### Zuständige Stelle für die Entschädigungen

(1) Jeder Mitgliedstaat schafft eine Stelle oder erkennt eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht im Sinne von Artikel 3 versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht Ersatz zu leisten hat.

Unterabsatz 1 lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, der Einschaltung dieser Stelle subsidiären Charakter zu verleihen oder Bestimmungen zu erlassen, durch die der Rückgriff der Stelle auf den oder die für den Unfall Verantwortlichen sowie auf andere Versicherer oder Einrichtungen der sozialen Sicherheit, die gegenüber dem Geschädigten zur Regulierung desselben

Schadens verpflichtet sind, geregelt wird. Die Mitgliedstaaten dürfen es der Stelle jedoch nicht gestatten, die Zahlung von Schadenersatz davon abhängig zu machen, dass der Geschädigte in irgendeiner Form nachweist, dass der Haftpflichtige zur Schadenersatzleistung nicht in der Lage ist oder die Zahlung verweigert.

(2) Der Geschädigte kann sich in jedem Fall unmittelbar an die Stelle wenden, welche ihm — auf der Grundlage der auf ihr Verlangen hin vom Geschädigten mitgeteilten Informationen — eine mit Gründen versehene Auskunft über jegliche Schadenersatzleistung erteilen muss.

Die Mitgliedstaaten können jedoch von der Einschaltung der Stelle Personen ausschließen, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern durch die Stelle nachgewiesen werden kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug nicht versichert war.

(3) Die Mitgliedstaaten können die Einschaltung der Stelle bei Sachschäden, die durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug verursacht wurden, beschränken oder ausschließen.

Hat die Stelle einem Opfer eines Unfalls, bei dem durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug auch Sachschäden verursacht wurden, für beträchtliche Personenschäden Schadenersatz geleistet, so können die Mitgliedstaaten Schadenersatz für Sachschäden jedoch nicht aus dem Grund ausschließen, dass das Fahrzeug nicht ermittelt war. Dessen ungeachtet können die Mitgliedstaaten bei Sachschäden eine gegenüber dem Geschädigten wirksame Selbstbeteiligung von nicht mehr als 500 EUR vorsehen.

Die Bedingungen, unter denen Personenschäden als beträchtlich gelten, werden gemäß den Rechts- oder Verwaltungsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sich der Unfall ereignet, festgelegt. In diesem Zusammenhang können die Mitgliedstaaten unter anderem berücksichtigen, ob die Verletzungen eine Krankenhausbehandlung notwendig gemacht haben.

(4) Jeder Mitgliedstaat wendet bei der Einschaltung der Stelle unbeschadet jeder anderen für die Geschädigten günstigeren Praxis seine Rechts- und Verwaltungsvorschriften an.

#### Artikel 11

##### Streitfälle

Besteht zwischen der in Artikel 10 Absatz 1 genannten Stelle und dem Haftpflichtversicherer Streit darüber, wer dem Geschädigten Schadenersatz zu leisten hat, so ergreifen die Mitgliedstaaten entsprechende Maßnahmen, damit unter den Parteien diejenige bestimmt wird, die dem Geschädigten unverzüglich vorläufigen Schadenersatz zu leisten hat.

Wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden, dass die andere Partei ganz oder teilweise hätte Schadenersatz leisten müssen, so erstattet diese der Partei, die die Zahlung geleistet hat, die entsprechenden Beträge.

## KAPITEL 5

**SPEZIFISCHE KATEGORIEN VON UNFALLOPFERN, AUSSCHLUSSKLAUSELN, EINPRÄMIENPRINZIP UND FAHRZEUGE, DIE VON EINEM MITGLIEDSTAAT IN EINEN ANDEREN VERSANDT WERDEN**

## Artikel 12

**Spezifische Kategorien von Unfallopfern**

(1) Unbeschadet des Artikels 13 Absatz 1 Unterabsatz 2 deckt die in Artikel 3 genannte Versicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers.

(2) Familienmitglieder des Versicherungsnehmers, des Fahrers oder jeder anderen Person, die bei einem Unfall haftbar gemacht werden kann und durch die in Artikel 3 bezeichnete Versicherung geschützt ist, dürfen nicht aufgrund dieser familiären Beziehungen von der Personenschadenversicherung ausgeschlossen werden.

(3) Die in Artikel 3 genannte Versicherung deckt Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, die nach einzelstaatlichem Zivilrecht einen Anspruch auf Schadenersatz aus einem Unfall haben, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist.

Der vorliegende Artikel lässt die zivilrechtliche Haftung und die Höhe des Schadenersatzes unberührt.

## Artikel 13

**Ausschlussklauseln**

(1) Jeder Mitgliedstaat trifft alle geeigneten Maßnahmen, damit für die Zwecke der Anwendung von Artikel 3 bezüglich der Ansprüche von bei Unfällen geschädigten Dritten jede Rechtsvorschrift oder Vertragsklausel in einer nach Artikel 3 ausgestellten Versicherungspolice als wirkungslos gilt, mit der die Nutzung oder das Führen von Fahrzeugen durch folgende Personen von der Versicherung ausgeschlossen werden:

- a) hierzu weder ausdrücklich noch stillschweigend ermächtigte Personen;
- b) Personen, die keinen Führerschein für das betreffende Fahrzeug besitzen;
- c) Personen, die den gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf Zustand und Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs nicht nachgekommen sind.

Die in Unterabsatz 1 Buchstabe a genannte Vorschrift oder Klausel kann jedoch gegenüber den Personen geltend gemacht werden, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern der Versicherer nachweisen kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug gestohlen war.

Den Mitgliedstaaten steht es frei, bei Unfällen in ihrem Gebiet Unterabsatz 1 nicht anzuwenden, wenn und soweit das Unfallopfer Schadenersatz von einem Sozialversicherungsträger erlangen kann.

(2) In den Fällen gestohlener oder unter Anwendung von Gewalt erlangter Fahrzeuge können die Mitgliedstaaten vorsehen, dass die in Artikel 10 Absatz 1 bezeichnete Stelle nach Maßgabe von Absatz 1 des vorliegenden Artikels anstelle des Versicherers eintritt. Hat das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort in einem anderen Mitgliedstaat, so hat diese Stelle keine Regressansprüche gegenüber irgendeiner Stelle in diesem Mitgliedstaat.

Die Mitgliedstaaten, die im Falle gestohlener oder unter Anwendung von Gewalt erlangter Fahrzeuge das Eintreten der in Artikel 10 Absatz 1 genannte Stelle vorsehen, können für Sachschäden eine Selbstbeteiligung des Geschädigten bis zu 250 EUR festsetzen.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jede gesetzliche Bestimmung oder Vertragsklausel in einer Versicherungspolice, mit der ein Fahrzeuginsasse vom Versicherungsschutz ausgeschlossen wird, weil er wusste oder hätte wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder einem anderen Rauschmittel stand, bezüglich der Ansprüche eines solchen Fahrzeuginsassen als wirkungslos gilt.

## Artikel 14

**Einprämiensprinzip**

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit alle Pflichtversicherungsverträge zur Deckung der Haftpflicht für die Nutzung von Fahrzeugen

- a) auf der Basis einer einzigen Prämie und während der gesamten Laufzeit des Vertrags das gesamte Gebiet der Gemeinschaft abdecken, einschließlich aller Aufenthalte des Fahrzeugs in anderen Mitgliedstaaten während der Laufzeit des Vertrags, und
- b) auf der Grundlage dieser einzigen Prämie den in jedem Mitgliedstaat gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungsschutz bzw. den in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungsschutz gewährleisten, wenn letzterer höher ist.

## Artikel 15

**Fahrzeuge, die von einem Mitgliedstaat in einen anderen versandt werden**

(1) Abweichend von Artikel 2 Buchstabe d zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 88/357/EWG ist bei einem Fahrzeug, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen versandt wird, während eines Zeitraums von dreißig Tagen unmittelbar nach der Annahme der Lieferung durch den Käufer der Bestimmungsmitgliedstaat als der Mitgliedstaat anzusehen, in dem das Risiko belegen ist, selbst wenn das Fahrzeug im Bestimmungsmitgliedstaat nicht offiziell zugelassen wurde.

(2) Wird das Fahrzeug innerhalb des in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Zeitraums in einen Unfall verwickelt, während es nicht versichert ist, so ist die in Artikel 10 Absatz 1 genannte Stelle des Bestimmungsmitgliedstaats nach Maßgabe des Artikels 9 schadenersatzpflichtig.

#### KAPITEL 6

### BESCHEINIGUNG, SELBSTBETEILIGUNG UND DIREKTANSPRUCH

#### 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 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 innerhalb von fünfzehn Tagen nach Antragstellung.

#### Artikel 17

#### Selbstbeteiligung

Versicherungsunternehmen können sich gegenüber Unfallgeschädigten nicht auf Selbstbeteiligungen berufen, soweit die in Artikel 3 genannte Versicherung betroffen ist.

#### Artikel 18

#### Direktanspruch

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Geschädigte eines Unfalls, der durch ein durch die Versicherung nach Artikel 3 gedecktes Fahrzeug verursacht wurde, einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt.

#### KAPITEL 7

### VERFAHREN ZUR REGULIERUNG VON UNFALLSCHÄDEN, DIE DURCH EIN VON DER VERSICHERUNG NACH ARTIKEL 3 GEDECKTES FAHRZEUG VERURSACHT WERDEN

#### Artikel 19

#### Verfahren zur Regulierung von Unfallschäden

Die Mitgliedstaaten führen für die Regulierung von Ansprüchen aus allen Unfällen, die durch ein durch die Versicherung nach Artikel 3 gedecktes Fahrzeug verursacht wurde, das in Artikel 22 genannte Verfahren ein.

Für Unfälle, bei denen die Schadenregulierung über das System der nationalen Versicherungsbüros gemäß Artikel 2 erfolgen kann, führen die Mitgliedstaaten dasselbe Verfahren wie in Artikel 22 ein.

Für die Zwecke der Anwendung dieses Verfahrens ist jede Bezugnahme auf Versicherungsunternehmen als Bezugnahme auf nationale Versicherungsbüros zu verstehen.

#### Artikel 20

#### Besondere Bestimmungen über die Entschädigung von Geschädigten bei einem Unfall, der sich in einem anderen Mitgliedstaats dem Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten ereignet hat

(1) In den Artikeln 20 bis 26 werden besondere Bestimmungen für Geschädigte festgelegt, die ein Recht auf Entschädigung für einen Sach- oder Personenschaden haben, der bei einem Unfall entstanden ist, welcher sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten ereignet hat und der durch die Nutzung eines Fahrzeugs verursacht wurde, das in einem Mitgliedstaat versichert ist und dort seinen gewöhnlichen Standort hat.

Unbeschadet der Rechtsvorschriften von Drittländern über die Haftpflicht und unbeschadet des internationalen Privatrechts gelten diese Bestimmungen auch für Geschädigte, die ihren Wohnsitz in einem Mitgliedstaat haben und ein Recht auf Entschädigung für einen Sach- oder Personenschaden haben, der bei einem Unfall entstanden ist, welcher sich in einem Drittland ereignet hat, dessen nationales Versicherungsbüro dem System der Grünen Karte beigetreten ist, und der durch die Nutzung eines Fahrzeugs verursacht wurde, das in einem Mitgliedstaat versichert ist und dort seinen gewöhnlichen Standort hat.

(2) Die Artikel 21 und 24 finden nur Anwendung bei Unfällen, die von einem Fahrzeug verursacht wurden, das

- a) bei einer Niederlassung in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzstaat des Geschädigten versichert ist und
- b) seinen gewöhnlichen Standort in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzstaat des Geschädigten hat.

#### Artikel 21

#### Schadenregulierungsbeauftragte

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass jedes Versicherungsunternehmen, das Risiken aus Buchstabe A Nummer 10 des Anhangs der Richtlinie 73/239/EWG — mit Ausnahme der Haftpflicht des Frachtführers — deckt, in allen anderen Mitgliedstaaten als dem, in dem es seine behördliche Zulassung erhalten hat, einen Schadenregulierungsbeauftragten benennt.

Die Aufgabe des Schadenregulierungsbeauftragten besteht in der Bearbeitung und Regulierung von Ansprüchen, die aus Unfällen im Sinne von Artikel 20 Absatz 1 herrühren.

Der Schadenregulierungsbeauftragte muss in dem Mitgliedstaat ansässig oder niedergelassen sein, für den er benannt wird.

(2) Die Auswahl des Schadenregulierungsbeauftragten liegt im Ermessen des Versicherungsunternehmens.

Die Mitgliedstaaten können diese Auswahlmöglichkeit nicht einschränken.

(3) Der Schadenregulierungsbeauftragte kann auf Rechnung eines oder mehrerer Versicherungsunternehmen handeln.

(4) Der Schadenregulierungsbeauftragte trägt im Zusammenhang mit derartigen Ansprüchen alle zu deren Regulierung erforderlichen Informationen zusammen und ergreift die notwendigen Maßnahmen, um eine Schadenregulierung auszuhandeln.

Der Umstand, dass ein Schadenregulierungsbeauftragter zu benennen ist, schließt das Recht des Geschädigten oder seines Versicherungsunternehmens auf ein gerichtliches Vorgehen unmittelbar gegen den Unfallverursacher bzw. dessen Versicherungsunternehmen nicht aus.

(5) Schadenregulierungsbeauftragte müssen über ausreichende Befugnisse verfügen, um das Versicherungsunternehmen gegenüber Geschädigten in den in Artikel 20 Absatz 1 genannten Fällen zu vertreten und um deren Schadenersatzansprüche in vollem Umfang zu befriedigen.

Sie müssen in der Lage sein, den Fall in der Amtssprache bzw. den Amtssprachen des Wohnsitzmitgliedstaats des Geschädigten zu bearbeiten.

(6) Die Benennung eines Schadenregulierungsbeauftragten stellt für sich allein keine Errichtung einer Zweigniederlassung im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b der Richtlinie 92/49/EWG dar, und der Schadenregulierungsbeauftragte gilt nicht als Niederlassung im Sinne von Artikel 2 Buchstabe c der Richtlinie 88/357/EWG oder als Niederlassung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 44/2001.

#### Artikel 22

##### Entschädigungsverfahren

Die Mitgliedstaaten sehen die durch angemessene, wirksame und systematische finanzielle oder gleichwertige administrative Sanktionen bewehrte Verpflichtung vor, dass innerhalb von drei Monaten nach dem Tag, an dem der Geschädigte seinen Schadenersatzanspruch entweder unmittelbar beim Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers oder bei dessen Schadenregulierungsbeauftragten angemeldet hat,

- a) vom Versicherungsunternehmen des Unfallverursachers oder von dessen Schadenregulierungsbeauftragten ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot vorgelegt wird, sofern die Eintrittspflicht unstreitig ist und der Schaden beziffert wurde, oder
- b) vom Versicherungsunternehmen, an das ein Antrag auf Schadenersatz gerichtet wurde, oder von dessen Schadenregulierungsbeauftragten eine mit Gründen versehene Antwort auf die in dem Antrag enthaltenen Darlegungen erteilt wird, sofern die Eintrittspflicht bestritten wird oder nicht eindeutig feststeht oder der Schaden nicht vollständig beziffert worden ist.

Die Mitgliedstaaten erlassen Bestimmungen, um sicherzustellen, dass für die dem Geschädigten vom Versicherungsunternehmen angebotene bzw. ihm gerichtlich zugesprochene Schadenersatz-

summe Zinsen gezahlt werden, wenn das Angebot nicht binnen drei Monaten vorgelegt wird.

#### Artikel 23

##### Auskunftsstellen

(1) Von jedem Mitgliedstaat wird eine Auskunftsstelle geschaffen oder anerkannt, die mit dem Ziel, Geschädigten die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen zu ermöglichen,

- a) ein Register mit den nachstehend aufgeführten Informationen führt:
  - i) die Kennzeichen der Kraftfahrzeuge, die im Gebiet des jeweiligen Staates ihren gewöhnlichen Standort haben;
  - ii) die Nummern der Versicherungspolice, die die Nutzung dieser Fahrzeuge in Bezug auf die unter Buchstabe A Nummer 10 des Anhangs der Richtlinie 73/239/EWG fallenden Risiken — mit Ausnahme der Haftpflicht des Frachtführers — abdecken, und, wenn die Geltungsdauer der Police abgelaufen ist, auch den Zeitpunkt der Beendigung des Versicherungsschutzes;
  - iii) die Versicherungsunternehmen, die die Nutzung von Fahrzeugen in Bezug auf die unter Buchstabe A Nummer 10 des Anhangs der Richtlinie 73/239/EWG fallenden Risiken — mit Ausnahme der Haftpflicht des Frachtführers — abdecken, sowie die von diesen Versicherungsunternehmen nach Artikel 21 der vorliegenden Richtlinie benannten Schadenregulierungsbeauftragten, deren Namen der Auskunftsstelle gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels zu melden sind;
  - iv) die Liste der Fahrzeuge, die im jeweiligen Mitgliedstaat von der Haftpflichtversicherung gemäß Artikel 5 Absätze 1 und 2 befreit sind;
  - v) bei Fahrzeugen gemäß Ziffer iv):
    - den Namen der Stelle oder Einrichtung, die gemäß Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 3 bestimmt wird und dem Geschädigten den Schaden zu ersetzen hat, in den Fällen, in denen das Verfahren des Artikels 2 Absatz 2 Buchstabe a nicht anwendbar ist, und wenn für das Fahrzeug die Ausnahmeregelung nach Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1 gilt;
    - den Namen der Stelle, die für die durch das Fahrzeug verursachten Schäden in dem Mitgliedstaat aufkommt, in dem es seinen gewöhnlichen Standort hat, wenn für das Fahrzeug die Ausnahmeregelung nach Artikel 5 Absatz 2 gilt;
- b) oder die Erhebung und Weitergabe dieser Daten koordiniert und
- c) die berechtigten Personen bei der Erlangung der unter Buchstabe a Ziffern i bis v genannten Informationen unterstützt.

Die unter Buchstabe a Ziffern i, ii und iii genannten Informationen sind während eines Zeitraums von sieben Jahren nach Ablauf der Zulassung des Fahrzeugs oder der Beendigung des Versicherungsvertrags aufzubewahren.

(2) Die in Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii genannten Versicherungsunternehmen melden den Auskunftsstellen aller Mitgliedstaaten Namen und Anschrift des Schadenregulierungsbeauftragten, den sie in jedem der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 21 benannt haben.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Geschädigten berechtigt sind, binnen eines Zeitraums von sieben Jahren nach dem Unfall von der Auskunftsstelle ihres Wohnsitzmitgliedstaats, des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, oder des Mitgliedstaats, in dem sich der Unfall ereignet hat, unverzüglich die folgenden Informationen zu erhalten:

- a) Namen und Anschrift des Versicherungsunternehmens;
- b) die Nummer der Versicherungspolice und
- c) Namen und Anschrift des Schadenregulierungsbeauftragten des Versicherungsunternehmens im Wohnsitzstaat des Geschädigten.

Die Auskunftsstellen kooperieren miteinander.

(4) Die Auskunftsstelle teilt dem Geschädigten Namen und Anschrift des Fahrzeugeigentümers, des gewöhnlichen Fahrers oder des eingetragenen Fahrzeughalters mit, wenn der Geschädigte ein berechtigtes Interesse an dieser Auskunft hat. Zur Anwendung dieser Bestimmung wendet sich die Auskunftsstelle insbesondere an

- a) das Versicherungsunternehmen oder
- b) die Zulassungsstelle.

Gilt für das Fahrzeug die Ausnahmeregelung nach Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1, so teilt die Auskunftsstelle dem Geschädigten den Namen der Stelle oder Einrichtung mit, die gemäß Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 3 bestimmt wird und dem Geschädigten den Schaden zu ersetzen hat, falls das Verfahren des Artikels 2 Buchstabe a nicht anwendbar ist.

Gilt für das Fahrzeug die Ausnahmeregelung nach Artikel 5 Absatz 2, so teilt die Auskunftsstelle dem Geschädigten den Namen der Stelle mit, die für die durch das Fahrzeug verursachten Schäden im Land des gewöhnlichen Standorts aufkommt.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Auskunftsstellen unbeschadet ihrer Verpflichtungen aus den Absätzen 1 und 4 die in jenen Absätzen bezeichneten Informationen allen Personen zur Verfügung stellen, die an einem Verkehrsunfall beteiligt sind, der durch ein durch die Versicherung nach Artikel 3 gedecktes Fahrzeug verursacht wurde.

(6) Die Verarbeitung personenbezogener Daten aufgrund der Absätze 1 bis 5 muss im Einklang mit den einzelstaatlichen Maßnahmen gemäß der Richtlinie 95/46/EG erfolgen.

#### Artikel 24

#### Entschädigungsstellen

(1) Von jedem Mitgliedstaat wird eine Entschädigungsstelle geschaffen oder anerkannt, die den Geschädigten in den Fällen nach Artikel 20 Absatz 1 eine Entschädigung gewährt.

Die Geschädigten können einen Schadenersatzantrag an die Entschädigungsstelle im Wohnsitzmitgliedstaat richten,

- a) wenn das Versicherungsunternehmen oder sein Schadenregulierungsbeauftragter binnen drei Monaten nach der Geltendmachung des Entschädigungsanspruchs beim Versicherungsunternehmen des Fahrzeugs, durch dessen Nutzung der Unfall verursacht wurde, oder beim Schadenregulierungsbeauftragten keine mit Gründen versehene Antwort auf die im Schadenersatzantrag enthaltenen Darlegungen erteilt hat oder
- b) wenn das Versicherungsunternehmen im Wohnsitzmitgliedstaat des Geschädigten keinen Schadenregulierungsbeauftragten gemäß Artikel 20 Absatz 1 benannt hat; in diesem Fall sind Geschädigte nicht berechtigt, einen Schadenersatzantrag an die Entschädigungsstelle zu richten, wenn sie einen solchen Antrag direkt beim Versicherungsunternehmen des Fahrzeugs, durch dessen Nutzung der Unfall verursacht wurde, eingereicht und innerhalb von drei Monaten nach Einreichung dieses Antrags eine mit Gründen versehene Antwort erhalten haben.

Geschädigte dürfen jedoch keinen Schadenersatzantrag an die Entschädigungsstelle stellen, wenn sie unmittelbar gegen das Versicherungsunternehmen gerichtliche Schritte eingeleitet haben.

Die Entschädigungsstelle wird binnen zwei Monaten nach Stellung eines Schadenersatzantrags des Geschädigten tätig, schließt den Vorgang jedoch ab, wenn das Versicherungsunternehmen oder dessen Schadenregulierungsbeauftragter in der Folge eine mit Gründen versehene Antwort auf den Schadenersatzantrag erteilt.

Die Entschädigungsstelle unterrichtet unverzüglich

- a) das Versicherungsunternehmen des Fahrzeugs, dessen Nutzung den Unfall verursacht hat, oder den Schadenregulierungsbeauftragten,
- b) die Entschädigungsstelle im Mitgliedstaat der Niederlassung des Versicherungsunternehmens, die die Vertragspolice ausgestellt hat,

- c) die Person, die den Unfall verursacht hat, sofern sie bekannt ist,

darüber, dass ein Antrag des Geschädigten bei ihr eingegangen ist und dass sie binnen zwei Monaten nach Stellung des Antrags auf diesen eingehen wird.

Es bleibt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, Bestimmungen zu erlassen, durch die der Einschaltung dieser Stelle subsidiärer Charakter verliehen wird oder durch die der Rückgriff dieser Stelle auf den oder die Unfallverursacher sowie auf andere Versicherungsunternehmen oder Einrichtungen der sozialen Sicherheit, die gegenüber dem Geschädigten zur Regulierung desselben Schadens verpflichtet sind, geregelt wird. Die Mitgliedstaaten dürfen es der Stelle jedoch nicht gestatten, die Zahlung von Schadenersatz von anderen als den in dieser Richtlinie festgelegten Bedingungen, insbesondere davon abhängig zu machen, dass der Geschädigte in irgendeiner Form nachweist, dass der Haftpflichtige zahlungsunfähig ist oder die Zahlung verweigert.

(2) Die Entschädigungsstelle, welche den Geschädigten im Wohnsitzstaat entschädigt hat, hat gegenüber der Entschädigungsstelle im Mitgliedstaat der Niederlassung des Versicherungsunternehmens, die die Versicherungspolice ausgestellt hat, Anspruch auf Erstattung des als Entschädigung gezahlten Betrags.

Die Ansprüche des Geschädigten gegen den Unfallverursacher oder dessen Versicherungsunternehmen gehen insoweit auf die letztgenannte Entschädigungsstelle über, als die Entschädigungsstelle im Wohnsitzstaat des Geschädigten eine Entschädigung für den erlittenen Sach- oder Personenschaden gewährt hat.

Jeder Mitgliedstaat ist verpflichtet, einen von einem anderen Mitgliedstaat vorgesehenen Forderungübergang anzuerkennen.

(3) Dieser Artikel wird wirksam,

- a) nachdem die von den Mitgliedstaaten geschaffenen oder anerkannten Entschädigungsstellen eine Vereinbarung über ihre Aufgaben und Pflichten sowie über das Verfahren der Erstattung getroffen haben und
- b) ab dem Zeitpunkt, den die Kommission festlegt, nachdem sie sich in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten vergewissert hat, dass eine solche Vereinbarung getroffen wurde.

#### Artikel 25

### Entschädigung

(1) Kann das Fahrzeug nicht ermittelt werden oder kann das Versicherungsunternehmen nicht binnen zwei Monaten nach dem Unfall ermittelt werden, so kann der Geschädigte eine Entschädigung bei der Entschädigungsstelle im Wohnsitzmitgliedstaat beantragen. Diese Entschädigung erfolgt gemäß den

Artikeln 9 und 10. Die Entschädigungsstelle hat dann unter den in Artikel 24 Absatz 2 festgelegten Voraussetzungen folgenden Erstattungsanspruch:

- a) für den Fall, dass das Versicherungsunternehmen nicht ermittelt werden kann: gegen den Garantiefonds in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat;
- b) für den Fall eines nicht ermittelten Fahrzeugs: gegen den Garantiefonds in dem Mitgliedstaat des Unfalls;
- c) bei Fahrzeugen aus Drittländern: gegen den Garantiefonds in dem Mitgliedstaat des Unfalls.

(2) Der vorliegende Artikel findet Anwendung bei Unfällen, die von unter die Artikel 7 und 8 fallenden Fahrzeugen aus Drittländern verursacht wurden.

#### Artikel 26

### Zentralstelle

Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um die rechtzeitige Bereitstellung der für die Schadenregulierung notwendigen grundlegenden Daten an die Opfer, ihre Versicherer oder ihre gesetzlichen Vertreter zu erleichtern.

Diese grundlegenden Daten werden gegebenenfalls jedem Mitgliedstaat in elektronischer Form in einem Zentralregister bereitgestellt und sind für die an dem Schadensfall Beteiligten auf ihren ausdrücklichen Antrag hin zugänglich.

#### Artikel 27

### Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften fest und treffen die für ihre Anwendung erforderlichen Vorkehrungen. Die festgelegten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission jegliche Änderungen von Bestimmungen, die in Anwendung des vorliegenden Artikels erlassen werden, so bald wie möglich mit.

#### KAPITEL 8

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### Artikel 28

### Innerstaatliche Rechtsvorschriften

(1) Die Mitgliedstaaten können im Einklang mit dem Vertrag Bestimmungen beibehalten oder einführen, die für den Geschädigten günstiger sind als die Bestimmungen, die zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderlich sind.

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

#### Artikel 29

#### Aufhebung

Die Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 90/232/EWG, 2000/26/EG und 2005/14/EG, in der Fassung der in Anhang I Teil A aufgeführten Richtlinien, werden unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang I Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in innerstaatliches Recht und für die Anwendung dieser Richtlinien aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II zu lesen.

#### Artikel 30

#### Inkrafttreten

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

#### Artikel 31

#### Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 16. September 2009.

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Der Präsident*

J. BUZEK

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

C. MALMSTRÖM

## ANHANG I

## TEIL A

**Aufgehobene Richtlinien mit ihren nachfolgenden Änderungen**

(gemäß Artikel 29)

Richtlinie 72/166/EWG des Rates  
(ABl. L 103 vom 2.5.1972, S. 1)

Richtlinie 72/430/EWG des Rates  
(ABl. L 291 vom 28.12.1972, S. 162)

Richtlinie 84/5/EWG des Rates  
(ABl. L 8 vom 11.1.1984, S. 17)

Nur Artikel 4

Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
(ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 14)

Nur Artikel 1

Richtlinie 84/5/EWG des Rates  
(ABl. L 8 vom 11.1.1984, S. 17)

Anhang I Nummer IX.F der Beitrittsakte von 1985  
(ABl. L 302 vom 15.11.1985, S. 218)

Richtlinie 90/232/EWG des Rates  
(ABl. L 129 vom 19.5.1990, S. 33)

Nur Artikel 4

Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
(ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 14)

Nur Artikel 2

Richtlinie 90/232/EWG des Rates  
(ABl. L 129 vom 19.5.1990, S. 33)

Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
(ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 14)

Nur Artikel 4

Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
(ABl. L 181 vom 20.7.2000, S. 65)

Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
(ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 14)

Nur Artikel 5

Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
(ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 14)

## TEIL B

**Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und für die Anwendung**

(gemäß Artikel 29)

Richtlinie	Frist für die Umsetzung	Datum der Anwendung
72/166/EWG	31. Dezember 1973	—
72/430/EWG	—	1. Januar 1973
84/5/EWG	31. Dezember 1987	31. Dezember 1988
90/232/EWG	31. Dezember 1992	—
2000/26/EG	19. Juli 2002	19. Januar 2003
2005/14/EG	11. Juni 2007	—

## ANHANG II

## ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 72/166/EWG	Richtlinie 84/5/EWG	Richtlinie 90/232/EWG	Richtlinie 2000/26/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1 Nummern 1 bis 3				Artikel 1 Nummern 1 bis 3
Artikel 1 Nummer 4 erster Gedankenstrich				Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a
Artikel 1 Nummer 4 zweiter Gedankenstrich				Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b
Artikel 1 Nummer 4 dritter Gedankenstrich				Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe c
Artikel 1 Nummer 4 vierter Gedankenstrich				Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe d
Artikel 1 Nummer 5				Artikel 1 Nummer 5
Artikel 2 Absatz 1				Artikel 4
Artikel 2 Absatz 2 Eingangsteil				Artikel 2 Eingangsteil
Artikel 2 Absatz 2 erster Gedankenstrich				Artikel 2 Buchstabe a
Artikel 2 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich				Artikel 2 Buchstabe b
Artikel 2 Absatz 2 dritter Gedankenstrich				Artikel 2 Buchstabe c
Artikel 3 Absatz 1 Satz 1				Artikel 3 Absatz 1
Artikel 3 Absatz 1 Satz 2				Artikel 3 Absatz 2
Artikel 3 Absatz 2 Eingangsteil				Artikel 3 Absatz 3 Eingangsteil
Artikel 3 Absatz 2 erster Gedankenstrich				Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe a
Artikel 3 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich				Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe b
Artikel 4 Eingangsteil				Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 4 Buchstabe a Absatz 1				Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 4 Buchstabe a Absatz 2 Satz 1				Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 4 Buchstabe a Absatz 2 Satz 2				Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 3
Artikel 4 Buchstabe a Absatz 2 Satz 3				Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 4
Artikel 4 Buchstabe a Absatz 2 Satz 4				Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 5
Artikel 4 Buchstabe b Absatz 1				Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 4 Buchstabe b Absatz 2 Satz 1				Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 2

Richtlinie 72/166/EWG	Richtlinie 84/5/EWG	Richtlinie 90/232/EWG	Richtlinie 2000/26/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 4 Buchstabe b Absatz 2 Satz 2				Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 3
Artikel 4 Buchstabe b Absatz 3 Satz 1				Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 4
Artikel 4 Buchstabe b Absatz 3 Satz 2				Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 5
Artikel 5 Eingangsteil				Artikel 6 Absatz 1 Eingangsteil
Artikel 5 erster Gedankenstrich				Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 5 zweiter Gedankenstrich				Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 5 Schlussteil				Artikel 6 Absatz 2
Artikel 6				Artikel 7
Artikel 7 Absatz 1				Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 7 Absatz 2				Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 7 Absatz 3				Artikel 8 Absatz 2
Artikel 8				—
	Artikel 1 Absatz 1			Artikel 3 Absatz 4
	Artikel 1 Absatz 2			Artikel 9 Absatz 1
	Artikel 1 Absatz 3			Artikel 9 Absatz 2
	Artikel 1 Absatz 4			Artikel 10 Absatz 1
	Artikel 1 Absatz 5			Artikel 10 Absatz 2
	Artikel 1 Absatz 6			Artikel 10 Absatz 3
	Artikel 1 Absatz 7			Artikel 10 Absatz 4
	Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1 Eingangsteil			Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 1 Eingangsteil
	Artikel 2 Absatz 1 erster Gedankenstrich			Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a
	Artikel 2 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich			Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b
	Artikel 2 Absatz 1 dritter Gedankenstrich			Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe c
	Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1 Schlussteil			Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 1 Eingangsteil
	Artikel 2 Absatz 1 Unterabsätze 2 und 3			Artikel 13 Absatz 1 Unterabsätze 2 und 3
	Artikel 2 Absatz 2			Artikel 13 Absatz 2
	Artikel 3			Artikel 12 Absatz 2
	Artikel 4			—
	Artikel 5			—

Richtlinie 72/166/EWG	Richtlinie 84/5/EWG	Richtlinie 90/232/EWG	Richtlinie 2000/26/EG	Vorliegende Richtlinie
	Artikel 6			—
		Artikel 1 Absatz 1		Artikel 12 Absatz 1
		Artikel 1 Absatz 2		Artikel 13 Absatz 3
		Artikel 1 Absatz 3		—
		Artikel 1a Satz 1		Artikel 12 Absatz 3 Unterabsatz 1
		Artikel 1a Satz 2		Artikel 12 Absatz 3 Unterabsatz 2
		Artikel 2 Eingangsteil		Artikel 14 Eingangsteil
		Artikel 2 erster Gedankenstrich		Artikel 14 Buchstabe a
		Artikel 2 zweiter Gedankenstrich		Artikel 14 Buchstabe b
		Artikel 3		—
		Artikel 4		Artikel 11
		Artikel 4a		Artikel 15
		Artikel 4b Satz 1		Artikel 16 Absatz 1
		Artikel 4b Satz 2		Artikel 16 Absatz 2
		Artikel 4c		Artikel 17
		Artikel 4d	Artikel 3	Artikel 18
		Artikel 4e Absatz 1		Artikel 19 Absatz 1
		Artikel 4e Absatz 2 Satz 1		Artikel 19 Absatz 2
		Artikel 4e Absatz 2 Satz 2		Artikel 19 Absatz 3
		Artikel 5 Absatz 1		Artikel 23 Absatz 5
		Artikel 5 Absatz 2		—
		Artikel 6		—
			Artikel 1 Absatz 1	Artikel 20 Absatz 1
			Artikel 1 Absatz 2	Artikel 20 Absatz 2
			Artikel 1 Absatz 3	Artikel 25 Absatz 2
			Artikel 2 Eingangsteil	—
			Artikel 2 Buchstabe a	Artikel 1 Nummer 6
			Artikel 2 Buchstabe b	Artikel 1 Nummer 7
			Artikel 2 Buchstaben c, d und e	—
			Artikel 4 Absatz 1 Satz 1	Artikel 21 Absatz 1 Unterabsatz 1
			Artikel 4 Absatz 1 Satz 2	Artikel 21 Absatz 1 Unterabsatz 2

Richtlinie 72/166/EWG	Richtlinie 84/5/EWG	Richtlinie 90/232/EWG	Richtlinie 2000/26/EG	Vorliegende Richtlinie
			Artikel 4 Absatz 1 Satz 3	Artikel 21 Absatz 1 Unterabsatz 3
			Artikel 4 Absatz 2 Satz 1	Artikel 21 Absatz 2 Unterabsatz 1
			Artikel 4 Absatz 2 Satz 2	Artikel 21 Absatz 2 Unterabsatz 2
			Artikel 4 Absatz 3	Artikel 21 Absatz 3
			Artikel 4 Absatz 4 Satz 1	Artikel 21 Absatz 4 Unterabsatz 1
			Artikel 4 Absatz 4 Satz 2	Artikel 21 Absatz 4 Unterabsatz 2
			Artikel 4 Absatz 5 Satz 1	Artikel 21 Absatz 5 Unterabsatz 1
			Artikel 4 Absatz 5 Satz 2	Artikel 21 Absatz 5 Unterabsatz 2
			Artikel 4 Absatz 6	Artikel 22
			Artikel 4 Absatz 7	—
			Artikel 4 Absatz 8	Artikel 21 Absatz 6
			Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1 Eingangsteil	Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 1 Eingangsteil
			Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a Eingangsteil	Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a Eingangsteil
			Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a Nummer 1	Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe aZiffer i
			Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a Nummer 2	Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe aZiffer ii
			Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a Nummer 3	Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe aZiffer iii
			Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a Nummer 4	Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe aZiffer iv
			Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a Nummer 5 Eingangsteil	Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe aZiffer v Eingangsteil
			Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a Nummer 5 Ziffer i	Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe aZiffer v erster Gedankenstrich
			Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a Nummer 5 Ziffer ii	Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe aZiffer v zweiter Gedankenstrich
			Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 2
			Artikel 5 Absätze 2, 3 und 4	Artikel 23 Absätze 2, 3 und 4
			Artikel 5 Absatz 5	Artikel 23 Absatz 6
			Artikel 6 Absatz 1	Artikel 24 Absatz 1
			Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 24 Absatz 2 Unterabsatz 1

Richtlinie 72/166/EWG	Richtlinie 84/5/EWG	Richtlinie 90/232/EWG	Richtlinie 2000/26/EG	Vorliegende Richtlinie
			Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2 Satz 1	Artikel 24 Absatz 2 Unterabsatz 2
			Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2 Satz 2	Artikel 24 Absatz 2 Unterabsatz 3
			Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 1	Artikel 24 Absatz 3
			Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 2	—
			Artikel 6a	Artikel 26
			Artikel 7 Sätze 1, 2 und 3 sowie Ein- gangsteil	Artikel 25 Absatz 1 Eingangsteil
			Artikel 7 Buchstabe a	Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe a
			Artikel 7 Buchstabe b	Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe b
			Artikel 7 Buchstabe c	Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe c
			Artikel 8	—
			Artikel 9	—
			Artikel 10 Absätze 1 bis 3	—
			Artikel 10 Absatz 4	Artikel 28 Absatz 1
			Artikel 10 Absatz 5	Artikel 28 Absatz 2
				Artikel 29
			Artikel 11	Artikel 30
			Artikel 12	Artikel 27
Artikel 9	Artikel 7	Artikel 7	Artikel 13	Artikel 31
				Anhang I
				Anhang II