

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 30. Mai 1991

**zur Durchführung der Richtlinie 72/166/EWG des Rates betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht**

(91/323/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf 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>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Richtlinie 90/232/EWG<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 7 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Die gegenwärtigen Beziehungen zwischen den in Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie 72/166/EWG definierten nationalen Versicherungsbüros (nachstehend „Büros“ genannt) der Mitgliedstaaten und von Österreich, Finnland, Norwegen, Schweden, der Schweiz, Ungarn und der Tschechoslowakei, die die praktischen Voraussetzungen für die Abschaffung der Kontrolle der Haftpflichtversicherung im Fall von Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Hoheitsgebiet der neunzehn Länder schaffen, fußen auf den nachstehenden Ergänzungsabkommen zu dem Zusatzabkommen zu der einheitlichen Vereinbarung über das Grüne-Karte-System zwischen den nationalen Versicherungsbüros, die geschlossen wurden

- am 12. Dezember 1973 zwischen den Büros der neun Mitgliedstaaten und denen von Österreich, Finnland, Norwegen, Schweden und der Schweiz, ausgedehnt am 14. März 1986 auf die Büros von Portugal und Spanien und am 9. Oktober 1987 auf das Büro Griechenlands ;
- am 22. April 1974 zwischen den 14 damaligen Unterzeichnern des Zusatzabkommens vom 12. Dezember 1973 und dem Büro Ungarns ;
- am 22. April 1974 zwischen den 14 damaligen Unterzeichnern des Zusatzabkommens vom 12. Dezember 1973 und dem Büro der Tschechoslowakei ;
- am 14. März 1986 zwischen dem Büro Griechenlands und den Büros der Tschechoslowakei und Ungarns.

Anschließend hat die Kommission die Entscheidungen 74/166/EWG<sup>(3)</sup>, 74/167/EWG<sup>(4)</sup>, 75/23/EWG<sup>(5)</sup>,

86/218/EWG<sup>(6)</sup>, 86/219/EWG<sup>(7)</sup>, 86/220/EWG<sup>(8)</sup>, 88/367/EWG<sup>(9)</sup>, 88/368/EWG<sup>(10)</sup> und 88/369/EWG<sup>(11)</sup> zur Durchführung der Richtlinie 72/166/EWG erlassen, wonach jeder Mitgliedstaat bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im europäischen Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder in den Hoheitsgebieten Ungarns, der Tschechoslowakei, Schwedens, Finnlands, Norwegens, Österreichs und der Schweiz haben und unter diese Ergänzungsabkommen fallen, auf eine Kontrolle der Haftpflichtversicherung verzichtet.

Die Büros haben die Texte der verschiedenen Ergänzungsabkommen überprüft und vereinheitlicht und sie durch ein einziges Abkommen (nachstehend „das Multilaterale Garantieabkommen“ genannt) ersetzt, das am 15. März 1991 gemäß den Grundsätzen von Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 72/166/EWG geschlossen wurde.

Die einzelnen Entscheidungen der Kommission im Zusammenhang mit den verschiedenen Ergänzungsabkommen, wonach die Mitgliedstaaten auf eine Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort in einem anderen Mitgliedstaat oder in den Hoheitsgebieten Ungarns, der Tschechoslowakei, Schwedens, Finnlands, Norwegens, Österreichs und der Schweiz verzichteten, sind daher aufzuheben und durch diese Entscheidung zu ersetzen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN :

### *Artikel 1*

Vom 1. Juni 1991 an verzichtet jeder Mitgliedstaat auf eine Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im europäischen Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder im Hoheitsgebiet von Ungarn, der Tschechoslowakei, Schweden, Finnland, Norwegen, Österreich und der Schweiz haben und die unter das Multilaterale Garantieabkommen zwischen den nationalen Versicherungsbüros vom 15. März 1991 fallen.

<sup>(6)</sup> ABl. Nr. L 153 vom 7. 6. 1986, S. 52.

<sup>(7)</sup> ABl. Nr. L 153 vom 7. 6. 1986, S. 53.

<sup>(8)</sup> ABl. Nr. L 153 vom 7. 6. 1986, S. 54.

<sup>(9)</sup> ABl. Nr. L 181 vom 12. 7. 1988, S. 45.

<sup>(10)</sup> ABl. Nr. L 181 vom 12. 7. 1988, S. 46.

<sup>(11)</sup> ABl. Nr. L 181 vom 12. 7. 1988, S. 47.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 103 vom 2. 5. 1972, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 129 vom 19. 5. 1990, S. 35.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. L 87 vom 30. 3. 1974, S. 13.

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. L 87 vom 30. 3. 1974, S. 14.

<sup>(5)</sup> ABl. Nr. L 6 vom 10. 1. 1975, S. 33.

*Artikel 2*

Diese Entscheidung hebt die Entscheidungen 74/166/EWG, 74/167/EWG, 75/23/EWG, 86/218/EWG, 86/219/EWG, 86/219/EWG, 86/220/EWG, 88/367/EWG, 88/368/EWG und 88/369/EWG mit Wirkung vom 1. Juni 1991 auf und ersetzt sie ab dem genannten Datum.

*Artikel 3*

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich die in Anwendung dieser Entscheidung getroffenen Maßnahmen mit.

*Artikel 4*

Diese Entscheidung ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 30. Mai 1991

*Für die Kommission*

Leon BRITTAN

*Vizepräsident*

## ANHANG

MULTILATERALES GARANTIEABKOMMEN ZWISCHEN DEN  
NATIONALEN VERSICHERUNGSBÜROS

vom 15. März 1991

## PRÄAMBEL

## DIE UNTERZEICHNERBÜROS —

gestützt auf die Empfehlung Nr. 5 des Unterausschusses für Straßenverkehr des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa vom 25. Januar 1949, geändert durch Anhang 2 der gemeinsamen Entschließung über die Erleichterung des Straßenverkehrs, die vom Unterausschuß auf seiner Sitzung vom 25. bis 29. Juni 1984 angenommen wurde (im folgenden als „Genfer Empfehlungen“ bezeichnet),

gestützt auf 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, aufgrund deren einige Büros untereinander Abkommen zur Regelung von Schadensfällen geschlossen haben, die sich in ihrem Gebiet ereignen und durch Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in einem der Länder der Unterzeichnerbüros verursacht werden,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Der Council of Bureaux, dem alle in Artikel 9 dieses Abkommens aufgeführten Unterzeichnerbüros angehören, ist — gemeinsam mit dem Unterausschuß für Straßenverkehr — das für die Verwaltung und den Betrieb des Systems der Internationalen Kraftverkehrs-Haftpflichtversicherung (als das „Grüne-Karte-System“ bekannt) zuständige Gremium, das auch sicherstellt, daß alle Mitglieder des Council in Übereinstimmung mit der „Genfer Empfehlung“ handeln.

Die Unterzeichnerbüros halten es für wünschenswert, die Texte ihrer verschiedenen Abkommen zu überarbeiten und zu vereinheitlichen und sie durch ein einheitliches Abkommen zu ersetzen, in das die Bestimmungen der einheitlichen Vereinbarung zwischen den Büros unter Berücksichtigung des Ziels der einzelnen Abkommen soweit wie möglich einbezogen sind —

HABEN DAS VORLIEGENDE ABKOMMEN (bekannt als „DAS MULTILATERALE GARANTIEABKOMMEN“) GESCHLOSSEN, DAS IN DEN FÜR JEDES VON IHNEN IN ARTIKEL 9 (UNTERZEICHNUNGSKLAUSEL) ANGEZEIGTEN GEBIETEN ANWENDUNG FINDET :

## Artikel 1

## Geltungsbereich und Anwendung des Abkommens

- a) Jedes Unterzeichnerbüro handelt im Namen sämtlicher Versicherer, die in seinem Territorium zum Betrieb der obligatorischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassen sind.
- b) Die Vertragsparteien stützen sich auf die Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG und 90/232/EWG des Rates.
- c) Für die Büros der Nichtmitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft betrifft der Hinweis in Buchstabe b) auf die Richtlinien des Rates nur die Bestimmungen dieser Richtlinien, die sich auf den internationalen Verkehr von Kraftfahrzeugen beziehen.
- d) Wenn ein Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort in einem in Artikel 9 genannten Gebiet in ein anderes in dem gleichen Artikel aufgeführtes Gebiet einreist und dort den in diesem anderen Gebiet geltenden Bestimmungen der obligatorischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung unterliegt, gilt der Eigentümer, Halter, Benutzer und/oder Fahrer als versichert, ob er im Besitz einer gültigen Versicherungspolice ist oder nicht.
- e) Infolge des Vorstehenden übernimmt jedes behandelnde Büro in Übereinstimmung mit seinen nationalen Rechtsvorschriften und der eventuell vorhandenen Versicherungspolice die Verantwortung für die Bearbeitung und Regulierung von Ansprüchen aus Unfällen, die von Fahrzeugen verursacht wurden, die im Gebiet dieses Büros den Haftpflichtbestimmungen des Gesetzes über die Kraftverkehrspflichtversicherung unterliegen und ihren gewöhnlichen Standort in dem Gebiet eines Zahlenden Büros haben.
- f) Dieses Abkommen gilt für die in Artikel 2 Buchstabe b) beschriebenen Fahrzeuge, ist jedoch nicht für die in Anhang I spezifizierten Fahrzeuge anzuwenden.
- g) Die in Artikel 9 für die einzelnen Unterzeichnerbüros aufgeführten Gebiete gelten für die Zwecke dieses Abkommens als ein einziges ungeteiltes Territorium.
- h) Dieses Abkommen wird vorbehaltlich der Artikel 7 und 8 für einen unbefristeten Zeitraum geschlossen und an dem von dem Präsidenten des Council of Bureaux im Einvernehmen mit der Kommission der Europäischen Gemeinschaften festgelegten Datum in Kraft gesetzt und gilt für alle Unfälle, die sich von diesem Datum an ereignen.

## Artikel 2

## Definitionen

Im Sinne dieses Übereinkommens ist zu verstehen unter :

- a) „Mitglied“ : eine Versicherungsgesellschaft oder eine Gruppe von Versicherern, die Mitglied eines Unterzeichnerbüros ist ;
- b) „Fahrzeug“ : jedes landgestützte Kraftfahrzeug oder jeder Anhänger, ob er angekoppelt ist oder nicht, die der Pflichtversicherung in einem besuchten Gebiet unterliegen ;
- c) „Versicherungspolice“ : eine von einem Mitglied eines Zahlenden Büros ausgegebene Versicherungspolice, die die Haftpflicht aus der Benutzung des Fahrzeugs deckt ;
- d) „Anspruch“ : ein Haftpflichtanspruch — oder eine Serie von Ansprüchen —, der aus einem Unfall herrührt, für den die Haftpflicht nach dem Gesetz des Gebietes, in dem sich der Unfall ereignet hat, durch eine Versicherung zu decken ist ;
- e) „Unterzeichnerbüro“ : eine Organisation, die in Übereinstimmung mit den „Genfer Empfehlungen“ gegründet wurde und die alle Versicherungsunternehmen umfaßt, die zum Betrieb der Kraftverkehrshaftpflichtversicherung in dem Gebiet eines der in Artikel 9 erwähnten Unterzeichnerbüros zugelassen sind ;
- f) „Behandelndes Büro“ : das Büro (und/oder ein Mitglied dieses Büros, das in seinem Auftrag handelt), das in seinem eigenen Gebiet für die Bearbeitung und Regulierung eines Anspruchs in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abkommens und seinen nationalen Rechtsvorschriften verantwortlich ist, der aus einem Unfall herrührt, der durch ein Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort in dem Gebiet eines anderen Unterzeichnerbüros herbeigeführt wurde ;
- g) „Zahlendes Büro“ : das Büro (und/oder ein Mitglied dieses Büros) des Gebietes, in dem das in den Unfall in einem anderen Gebiet verwickelte Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, das die Verantwortung für die Erfüllung der Verpflichtungen gegenüber dem Behandelnden Büro in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abkommens übernommen hat ;
- h) „Hoheitsgebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat“ :
  - das Gebiet des Staates, dessen amtliches Kennzeichen das Fahrzeug trägt, oder
  - im Fall von Fahrzeugen, die keiner amtlichen Zulassung bedürfen, das Gebiet, in dem die Person, die Halter des Fahrzeugs ist, ihren ständigen Wohnsitz hat.

## Artikel 3

## Bearbeitung von Ansprüchen

- a) Sobald ein Behandelndes Büro von einem Unfall Kenntnis erhält, an dem ein Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort im Gebiet eines anderen Unterzeichnerbüros beteiligt war, beginnt das Behandelnde Büro sogleich, ohne einen förmlichen Anspruch abzuwarten, die Umstände des Unfalls im Hinblick auf die Behandlung des Anspruchs zu untersuchen. Das Behandelnde Büro teilt dem Zahlenden Büro oder dem Mitglied des Zahlenden Büros, das die Versicherungspolice — sofern eine solche existiert — ausgestellt hat, jeden förmlichen Anspruch unverzüglich mit. Jede diesbezügliche Unterlassung des Behandelnden Büros darf nicht gegen dieses geltend gemacht werden oder das Zahlende Büro von seinen Verpflichtungen gemäß Artikel 5 befreien.
- b) Hiermit ermächtigt das Zahlende Büro das Behandelnde Büro, alle gerichtlichen oder außergerichtlichen Verfahren zu übernehmen, die die Bezahlung von Entschädigungen aufgrund des Unfalls beinhalten können, und jeden Anspruch zu regulieren.
- c) Das Behandelnde Büro ist für die Handlungen jedes Vertreters verantwortlich, den es für die Bearbeitung eines Anspruchs einsetzt. Es veranlaßt oder erlaubt nicht aus eigenem Entschluß oder ohne die schriftliche Einwilligung des Zahlenden Büros die Bearbeitung eines Anspruchs durch einen Vertreter oder eine Person im Dienste eines solchen Vertreters, die aufgrund vertraglicher Verpflichtungen an diesem Anspruch finanziell interessiert ist. Geschieht dies ohne eine solche Einwilligung, wird sein Recht auf Rückerstattung durch das Zahlende Büro auf die Hälfte der sonst erstattungsfähigen Summe reduziert.
- d) Das Behandelnde Büro handelt in Übereinstimmung mit seinen nationalen Rechtsvorschriften und den Bestimmungen der Versicherungspolice, sofern eine solche vorhanden ist, im wohlverstandenen Interesse des Zahlenden Büros. Das Behandelnde Büro ist in allen Fragen der Auslegung seiner nationalen Rechtsvorschriften und der Regulierung des Anspruchs allein zuständig. Es berät sich auf Wunsch mit dem Zahlenden Büro oder dem Mitglied des Zahlenden Büros, das die Versicherungspolice ausgestellt hat, sofern es eine solche gibt, bevor es endgültige Schritte unternimmt, ohne jedoch dazu verpflichtet zu sein. Wenn jedoch die vorgesehene Regulierung über die Bedingungen oder Grenzen der Haftpflichtbestimmungen des Kraftverkehrspflichtversicherungsgesetzes in dem Gebiet des Behandelnden Büros hinausgeht, aber durch eine Versicherungspolice gedeckt ist, konsultiert es, sofern dem nicht die Bestimmungen dieses Gesetzes entgegenstehen, das Zahlende Büro für den Teil des Anspruchs, der über diese Bedingungen oder Grenzen hinausgeht, und holt dessen Einwilligung ein.

#### Artikel 4

##### Auftrag für die Bearbeitung von Ansprüchen

a) Wenn ein Mitglied des Zahlenden Büros eine Niederlassung oder Tochtergesellschaft hat, die in dem Gebiet des Behandelnden Büros für den Betrieb der Kraftverkehrsversicherung eingerichtet und zugelassen wurde, überläßt das Behandelnde Büro, sofern erwünscht, die Bearbeitung und Regulierung von Ansprüchen der Niederlassung oder der Tochtergesellschaft.

##### b) Fakultative Klausel

Das Zahlende Büro kann das Behandelnde Büro im Namen eines seiner Mitglieder bitten, die Bearbeitung und Regulierung von Ansprüchen einem Korrespondenzunternehmen zu überlassen, das sein kann :

- i) ein Mitglied des Behandelnden Büros,
- ii) eine in dem Gebiet des Behandelnden Büros ansässige Organisation, die auf die Bearbeitung und Regulierung von Ansprüchen aus durch ein Fahrzeug verursachten Unfällen im Namen von Versicherern spezialisiert ist.

Wenn das Behandelnde Büro der Bitte stattgibt, bevollmächtigt es damit das benannte Korrespondenzunternehmen, Ansprüche zu bearbeiten und zu regulieren. Es verpflichtet sich, die Geschädigten von dieser Vollmacht zu unterrichten und alle Mitteilungen in bezug auf derartige Ansprüche an das Korrespondenzunternehmen weiterzuleiten.

Mit dem Antrag auf Anerkennung eines benannten Korrespondenzunternehmens verpflichtet sich das Mitglied des Zahlenden Büros seinerseits, alle Ansprüche in dem Gebiet, in dem sich der Unfall ereignet hat, diesem Korrespondenzunternehmen anzuvertrauen und alle Unterlagen bezüglich derartiger Ansprüche weiterzuleiten.

Als rechtmäßig bevollmächtigter Vertreter des Behandelnden Büros wird das benannte Korrespondenzunternehmen dem besagten Büro für die Bearbeitung des Anspruchs verantwortlich und berücksichtigt alle Anweisungen — seien sie allgemeiner oder besonderer Art —, die es von dem Behandelnden Büro erhält.

Ausnahmsweise kann das Behandelnde Büro auf Wunsch die gleiche Vollmacht, wie oben erwähnt, einem Korrespondenzunternehmen erteilen, das benannt wurde, um einen besonderen Anspruch zu bearbeiten, ungeachtet der Tatsache, daß ein solches Korrespondenzunternehmen keine allgemeine Vollmacht erhalten hat.

##### c) In den in den Buchstaben a) und b) beschriebenen Fällen

i) verpflichtet sich das Mitglied des Zahlenden Büros gegenüber dem Behandelnden Büro, daß seine Niederlassung, Tochtergesellschaft oder benannte Korrespondenzgesellschaft die Ansprüche in voller

Übereinstimmung mit den Haftpflichtbestimmungen des Pflichtgesetzes für die Kraftverkehrsversicherung in dem Land des Behandelnden Büros oder der Versicherungspolice — sofern eine solche vorhanden ist — regulieren wird. Das Zahlende Büro verbürgt sich für die Erfüllung dieser Verpflichtung ;

ii) kann das Behandelnde Büro jederzeit und ohne einen Grund angeben zu müssen, die Bearbeitung eines Anspruchs übernehmen oder, wenn es sich um ein benanntes Korrespondenzunternehmen handelt, die Vollmacht dieses Korrespondenzunternehmens für einen bestimmten Anspruch oder im allgemeinen widerrufen.

#### Artikel 5

##### Rückerstattung an das Behandelnde Büro

a) Wenn das Behandelnde Büro einen Anspruch erledigt hat, so ist es berechtigt, auf Verlangen und nach Nachweis der Zahlung von dem Zahlenden Büro oder dem Mitglied des Zahlenden Büros, das die Versicherungspolice ausgestellt hat — sofern eine solche vorhanden ist — zurückzuerhalten :

i) den Gesamtbetrag, den das Behandelnde Büro als Entschädigung oder Schadenersatz gezahlt hat, sowie die Kosten und Gebühren des Geschädigten, die er kraft Urteil zu erhalten berechtigt ist, oder aber, wenn die Regulierung durch Vergleich mit dem Geschädigten erfolgt ist, den vollen Betrag dieser Regulierung einschließlich der vereinbarten Kosten und Gebühren.

ii) Beträge, die von dem Behandelnden Büro außerbetrieblich besonders für die Untersuchung und Regulierung jedes Anspruchs ausgegeben wurden, und Kosten aufgrund eines Gerichtsverfahrens, die unter den gleichen Umständen auch einem Kraftverkehrsversicherer entstanden wären, der in dem Land des Unfalls niedergelassen ist.

iii) Eine Bearbeitungsgebühr zur Deckung aller sonstigen Kosten, die zum Satz von 15 % des Gegenwerts des nach Ziffer i) bezahlten Betrags berechnet wird, vorbehaltlich der Mindest- und Höchstbeträge in der Höhe und auf der Grundlage, die von dem Council of Bureaux bestimmt werden.

iv) Die oben erwähnten Mindest- und Höchstbeträge werden in Deutscher Mark (DM) ausgedrückt und zu dem Wechselkurs berechnet, der an dem Tag des ersten Antrags auf endgültige Rückerstattung gilt.

b) Wenn nach Bezahlung der Bearbeitungsgebühr ein regulierter Anspruch wiederaufgenommen oder ein weiterer Anspruch aus dem gleichen Unfall geltend gemacht wird, ist die eventuelle Differenz, die als Bearbeitungsgebühr zu zahlen ist, gemäß den Bestimmungen zu berechnen, die in dem Zeitpunkt des Antrags auf Rückerstattung in bezug auf den wiederaufgenommenen oder weiteren Anspruch gültig sind.

- c) Die Erstattung des nach obigen Bestimmungen errechneten Betrags, einschließlich der Mindestbearbeitungsgebühr, hat selbst dann zu erfolgen, wenn der Anspruch ohne Zahlung an Dritte erledigt wurde.
- d) Der dem Behandelnden Büro zustehende Betrag ist ihm auf Verlangen in seinem Land, in der Währung seines Landes und ohne Abzug von Gebühren zu zahlen.
- e) Das Zahlende Büro ist nicht zahlungspflichtig für Geldstrafen, die nach einem Strafrecht verhängt wurden.
- f) Anträge auf Erstattung von Vorschußzahlungen, die von einem Behandelnden Büro geleistet worden sind, werden genau wie endgültige Zahlungen behandelt. Eine Bearbeitungsgebühr ist nur zu zahlen, wenn ein Anspruch erledigt worden ist, und nach den zu dieser Zeit geltenden Bestimmungen.
- g) Wenn das Mitglied des Zahlenden Büros es versäumt, den dem Behandelnden Büro zustehenden Betrag innerhalb einer Frist von zwei Monaten zu bezahlen, gerechnet von dem Datum der ersten Erstattungsforderung an, nimmt das Zahlende Büro nach Erhalt der Mitteilung eines solchen Versäumnisses durch das Behandelnde Büro die Erstattung selbst innerhalb eines Monats vor, gerechnet von dem Datum des Erhalts einer solchen Benachrichtigung an. Diese Bestimmung besteht zusätzlich zu der nachstehend erwähnten Zinsstrafe.
- h) Wenn das Behandelnde Büro nicht bis zum Zeitpunkt der Erstattungsforderung von der Existenz einer Versicherungspolice unterrichtet worden ist, ist dem Zahlenden Büro eine solche Forderung vorzulegen. Das Zahlende Büro zahlt unter diesen Umständen den fälligen Betrag innerhalb einer Frist von zwei Monaten, gerechnet von dem Datum der Forderung an.
- i) Wenn nach einer Frist von zwei Monaten, gerechnet von dem Tag der ersten Anforderung einer vorläufigen oder endgültigen Erstattung bei dem Mitglied des Zahlenden Büros oder dem Zahlenden Büro selbst an, das Behandelnde Büro oder seine Bank keine Zahlung erhalten hat, dann sind zu dem dem Behandelnden Büro zustehenden Betrag Zinsen in Höhe von 12 % p.a. hinzuzurechnen, gerechnet von dem Datum der ersten Anforderung an bis zu dem Tag, an dem das Behandelnde Büro die Überweisung erhält.
- j) Das Behandelnde Büro stellt auf Wunsch, jedoch ohne Aufschub der Rückerstattung, Unterlagen über die Regulierung zur Verfügung.

#### Artikel 6

##### Schiedsverfahren

- a) Jeder Streit zwischen Büros über die Auslegung des Begriffs „gewöhnlicher Standort“, soweit er nicht vorstehend definiert ist, wird einem Schiedsgericht

vorgelegt. Dieses Gericht besteht aus dem Präsidenten des Council of Bureaux sowie aus jeweils einem von jedem der an dem Streit beteiligten Büros benannten Schiedsrichter. Wenn der Präsident des Council of Bureaux die gleiche Staatsangehörigkeit wie einer der Schiedsrichter hat, ernennt er an seiner Stelle einen anderen Schiedsrichter, dessen Staatsangehörigkeit von seiner eigenen und derjenigen der anderen Schiedsrichter verschieden ist.

- b) Jeder Schiedsspruch bleibt bei Vorliegen eines Gerichtsurteils wirkungslos, gleichgültig an welchem Datum die beiden ergangen sind, wenn sich letzteres aus einer Klage des Unfallopfers oder seiner Unterhaltsberechtigten ergibt.

#### Artikel 7

##### Aussetzung oder Kündigung des Abkommens

- a) Sanktionen, die die Aussetzung oder Kündigung des Abkommens mit einem Unterzeichnerbüro beinhalten, können gegen das betreffende Unterzeichnerbüro unter einem der nachstehenden Umstände verhängt werden :
- i) wenn das Land des Unterzeichnerbüros ein Embargo über den Transfer der Gelder verhängt, die für die Erfüllung der Verpflichtungen dieses Unterzeichnerbüros gemäß diesem Abkommen notwendig sind,  
oder
  - ii) wenn der Transfer der notwendigen Gelder von einem Land in ein anderes nicht durchgeführt oder unmöglich wird  
oder
  - iii) wenn sich ein Unterzeichnerbüro so verhält, daß es das reibungslose Funktionieren dieses Abkommens ernsthaft behindert.
- b) Sollte einer der vorstehenden Sachverhalte eintreten, ist der Präsident des Council of Bureaux zu unterrichten ; er bringt den Fall allen anderen Unterzeichnern zur Kenntnis, die dann entscheiden, ob eine der unter Buchstabe a) erwähnten Sanktionen verhängt werden sollte. Im Fall einer positiven und einstimmigen Entscheidung beauftragen die Unterzeichner den Präsidenten des Council of Bureaux, Schritte zur Ausführung dieser Entscheidung zu unternehmen. Der Präsident des Council of Bureaux teilt dem betreffenden zuwiderhandelnden Unterzeichnerbüro die Entscheidung mit, und die Aussetzung oder Kündigung des Abkommens mit diesem Unterzeichnerbüro wird nach Ablauf von zwei Monaten ab dem Datum des Poststempels einer solchen Benachrichtigung unmittelbar wirksam.

- c) Die übrigen Unterzeichnerbüros machen ihren zuständigen Behörden und der Präsident des Council of Bureaux der Kommission der Europäischen Gemeinschaften von einer solchen Aussetzung oder Kündigung Mitteilung.

d) Wenn der unter Buchstabe b) beschriebene Fall eintritt, macht der Präsident des Council of Bureaux hiervon sämtliche Mitgliedern des Council of Bureaux Mitteilung und fordert sie auf, die Einstellung des zuwiderhandelnden Unterzeichnerbüros zu der einheitlichen Vereinbarung zu überprüfen.

#### Artikel 8

##### Rücktritt von dem Abkommen

Wenn ein Unterzeichnerbüro beschließen sollte, von diesem Abkommen zurückzutreten, unterrichtet es den Präsidenten des Council of Bureaux unverzüglich schriftlich von dieser Entscheidung, der seinerseits die anderen Unterzeichnerbüros und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften unterrichtet. Ein solcher Rücktritt wird wirksam nach Ablauf von sechs Kalendermonaten, gerechnet von dem Tag nach dem Tag der Absendung einer solchen Mitteilung an. Das betreffende Unterzeichnerbüro bleibt gemäß diesem Abkommen verpflichtet, alle Erstattungsforderungen im Zusammen-

hang mit der Regulierung von Ansprüchen aus Unfällen zu befriedigen, die sich bis zum Ablauf der genannten Frist ereignen.

#### Artikel 9

##### Unterzeichnungsklausel

Dieses Abkommen wird geschlossen zwischen den nachstehenden Unterzeichnerbüros für die Territorien, für die sie jeweils zuständig sind, in der Form von drei Exemplaren in englischer Sprache und drei Exemplaren in französischer Sprache.

Ein Exemplar in jeder der beiden Sprachen wird jeweils beim Sekretariat des Council of Bureaux, dem Generalsekretariat des Comité Européen des Assurances und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften hinterlegt.

Der Generalsekretär des Council of Bureaux wird jedem Unterzeichnerbüro beglaubigte Kopien des vorliegenden Abkommens zuleiten.

Unterzeichnet zu Madrid am 15. März 1991.

Belgien

Bureau Belge des Assureurs Automobiles

Alain PIRE

*Direktor*

Dänemark  
(und die Färöer)

Dansk Forening  
for International Motorkøretøjsforsikring

Steen Leth JEPPESEN

Thorstein IVERSEN

*Leitender Direktor*

*Stellvertretender leitender Direktor*

Deutschland

HUK-Verband

Ulf LEMOR

*Stellvertretender leitender Direktor*

Finnland

Liikennevakuutusyhdistys

Peter KÜTTNER

Pentti AJO

*Mitglied des Vorstands*

*Leitender Direktor*

Frankreich  
(und Monaco)

Bureau Central Français des Sociétés  
d'Assurances contre les accidents d'automobiles

Jean RIPOLI

*Präsident*

(unterliegt der Vorbehaltsklausel des beigefügten Anhangs II)

Griechenland

Büro der Kraftfahrzeugversicherer

Michael PARASKAKIS

Michael PSALIDAS

*Präsident*

*Generalsekretär*

Irland	Irish Visiting Motorists' Bureau Ltd
John FORDE	Noel MULVIN
<i>Präsident</i>	<i>Sekretär</i>
Italien (und die Republik San Marino und der Vatikanstaat)	Ufficio Centrale Italiano U.C.I.
	Raffaele DEIDDA
	<i>Direktor</i>
Luxemburg	Bureau Luxembourgeois des Assureurs contre les Accidents Automobiles
	Philippe MÜLLER
	<i>Präsident</i>
Niederlande	Nederlands Bureau der motorrijtuigverzekeraars
	Jan SMIT
	<i>Präsident</i>
Norwegen	Trafikkforsikringsforeningen
Gunnar BRASK	Anders BULL-LARSEN
<i>Leitender Direktor</i>	<i>Direktor</i>
Österreich	Für den Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs
Robert KRIEGEL	Gerhard TÖLG
<i>Mitglied des Vorstands</i>	<i>Direktor</i>
Portugal	Gabinete Português de Carta Verde
João SANTOS	Maiá DOS SANTOS
<i>Präsident</i>	José NEVES
	<i>Delegierter</i>
	<i>Delegierter</i>
Spanien	Oficina Española de Aseguradores de Automoviles
Ricardo PATRON	José Antonio NAVES
<i>Präsident</i>	<i>Vizepräsident</i>
Schweden	Trafikförsäkringsföreningen
Lars. G. GÖRANSSON	Arne BRANDT
<i>Vorsitzender des Vorstandes</i>	<i>Leitender Direktor</i>
Schweiz (und Liechtenstein)	Schweizer Gruppe der Kraftfahrzeugversicherer
	Jean-Marie BOLLER
	<i>Generalsekretär</i>

Tschechoslowakei

Büro der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung  
für die CSFR

Valstimij UZEL

Jakub HRADEC

*Präsident**Sekretär*

Ungarn

HUNGARIA BIZTOSITO

Agnes SULKÓ

*Mitglied des Vorstands*Vereinigtes Königreich und Nordirland (und die  
Kanalinseln, Gibraltar, die Insel Man)

Motor Insurers' Bureau

Timothy KENT

*Präsident*

**ANHANG I****ABWEICHUNGEN****Belgien**

Fahrzeuge mit vorläufigem Kennzeichen (Zollkennzeichen).

**Deutschland**

1. Kraftfahrzeuge, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 6 km/Std. nicht übersteigt.
2. Motorisierte mechanische Geräte, deren Geschwindigkeit 20 km/Std. nicht übersteigt.
3. Kraftfahrzeuge und Anhänger mit vorläufigem Kennzeichen (Zollkennzeichen).
4. Kraftfahrzeuge und Anhänger ausländischer Streitkräfte, die in dem deutschen Hoheitsgebiet stationiert sind, ihres zivilen Gefolges oder ihrer Mitglieder und deren Familien, wenn diese Fahrzeuge durch die zuständigen Militärbehörden zugelassen wurden.
5. Fahrzeuge und Anhänger im Eigentum internationaler Militärhauptquartiere, die in Deutschland aufgrund des Nordatlantik-Pakts (NATO) eingerichtet wurden.

**Frankreich (und Monaco)**

Militärfahrzeuge, die internationalen Vereinbarungen unterliegen.

**Griechenland**

1. Fahrzeuge, die zwischenstaatlichen Organisationen gehören.  
(Grüne Schilder mit den Buchstaben „CD“ und „ΔΣ“ vor der Zulassungsnummer)
2. Fahrzeuge, die den Streitkräften und dem militärischen und zivilen Personal der Nato gehören.  
(Gelbe Schilder mit den Buchstaben „ΞΑ“ vor der Nummer)
3. Fahrzeuge, die den griechischen Streitkräften gehören.  
(Schilder mit den Buchstaben „ΕΣ“)
4. Fahrzeuge, die den Alliierten Streitkräften in Griechenland gehören.  
(Schilder mit den Buchstaben „ΑFG“)
5. Fahrzeuge mit vorläufigem Kennzeichen (Zollkennzeichen).  
(Weiße Schilder mit den Buchstaben „ΔΙΠΕΑ“ und „ΕΥ“ vor der Nummer)
6. Fahrzeuge mit Probekennzeichen.  
(Weiße Schilder mit den Buchstaben „ΔΟΚΙΜΗ“ vor der Nummer)

**Irland**

Fahrzeuge mit vorläufigem Kennzeichen (Zollkennzeichen).

**Italien (und die Republik San Marino und der Vatikanstaat)**

1. Fahrzeuge mit vorläufigem Kennzeichen.
2. Fahrzeuge, die den Streitkräften und sonstigem militärischen oder zivilen Personal gehören und internationalen Vereinbarungen unterliegen (wie beispielsweise solche mit „AFI“-Kennzeichen und internationalen Organisationen wie die NATO).
3. Fahrzeuge ohne Kennzeichen (insbesondere Fahrräder mit Motor).
4. Landwirtschaftliche Maschinen (wie landwirtschaftliche Zugmaschinen, deren Anhänger und alle anderen Fahrzeuge, die speziell für landwirtschaftliche Arbeiten entworfen wurden).

**Luxemburg**

Fahrzeuge mit vorläufigem Kennzeichen, nach Ablauf des auf dem Kennzeichen angegebenen Datums.

**Niederlande**

1. Fahrzeuge mit vorläufigem Kennzeichen (Zollkennzeichen).
2. Privatfahrzeuge des in Deutschland stationierten niederländischen Militärpersonals und seiner Familien.
3. Fahrzeuge des in den Niederlanden stationierten deutschen Militärpersonals.
4. Fahrzeuge von Personen, die zum Hauptquartier der Alliierten Streitkräfte Mitteleuropa gehören.
5. Dienstfahrzeuge der NATO-Streitkräfte.

**Portugal**

1. Landwirtschaftliche Maschinen und motorisierte mechanische Geräte, für die nach portugiesischem Recht keine amtlichen Kennzeichen erforderlich sind.
2. Fahrzeuge, die ausländischen Staaten und internationalen Organisationen gehören, bei denen Portugal Mitglied ist.  
(Weiße Schilder, rote Zahlen, denen die Buchstaben „CD“ oder „FM“ vorangehen)
3. Fahrzeuge, die dem portugiesischen Staat gehören.  
(Schwarze Schilder, weiße Zahlen, denen die Buchstaben „AM“, „AP“, „EP“, „ME“, „MG“ oder „MX“ vorangehen, je nach der betreffenden Dienststelle)

**Schweiz (und Liechtenstein)**

1. Manuell bediente Fahrzeuge mit Motor und Maschinen für landwirtschaftliche Arbeiten, die mit einer Achse ausgestattet sind und nur von einer Person zu Fuß bedient werden, die nicht benutzt werden, um einen Anhänger zu ziehen, wenn die Zulassungsfrist auf der Plakette seit mehr als fünf Monaten abgelaufen ist.
2. Mopeds und Krankenfahrstühle, deren Hubraum nicht größer ist als 50 ccm und die unter normalen Umständen nicht schneller als 30 km/Std. fahren, wenn die Zulassungsfrist auf dem Kennzeichen seit mehr als fünf Monaten abgelaufen ist.
3. Fahrzeuge mit vorläufigem Kennzeichen (Zollkennzeichen) nach Ablauf der auf dem Kennzeichen angegebenen Frist.

**Ungarn**

1. Kraftfahrzeuge mit den Kennzeichen „DT“ und „CK“.
2. Kraftfahrzeuge ohne Kennzeichen.

**Vereinigtes Königreich und Nordirland (und die Kanalinseln, Gibraltar und die Insel Man)**

1. NATO-Fahrzeuge, die den Bestimmungen des Londoner Abkommens vom 19. Juni 1951 und des Pariser Protokolls vom 28. August 1952 unterliegen.
2. Fahrzeuge mit einem vorläufigen Kennzeichen von Gibraltar (den Zahlen gehen die Buchstaben „GG“ voran).

## ANHANG II

## VORBEHALTSKLAUSELN

## Frankreich (und Monaco)

*Vorbehaltsklausel des Bureau Central Français*

Die Verpflichtung des Bureau Central Français

1. gilt für Unfälle, die in der Tschechoslowakei oder in Ungarn von Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort in Frankreich oder in Monaco verursacht werden, sobald die Gesetze und Vorschriften, die die Tschechoslowakei und Ungarn mit den übrigen Unterzeichnerländern dieses Abkommens gleichstellen und die Artikel L 211.4, L 421.11 und 12, R 211.14, R 211.28, R 421.1, R 421.69 und A 421.1 des Versicherungsgesetzes entsprechend ändern, in Kraft gesetzt werden ;
2. schließt bis auf weiteres die Bestimmungen von Artikel 6 Buchstabe b) von ihren Beziehungen zu sämtlichen übrigen Unterzeichnungsbüros aus.

## Griechenland

*Vorbehaltsklausel des Büros der Griechischen Kraftfahrzeugversicherer*

Bis zur Streichung dieser Klausel wird die Anwendung des Zusatzabkommens vom 12. Dezember 1973 auf Unfälle in Finnland, Norwegen, Österreich, Schweden und der Schweiz, die durch Fahrzeuge mit „gewöhnlichem Standort“ in Griechenland verursacht werden, ausgesetzt. Das Büro der Griechischen Kraftfahrzeugversicherer wird angesichts der dann herrschenden Situation die Möglichkeit prüfen, dieses Abkommen gegenüber diesen Ländern bis Ende 1992 uneingeschränkt in Kraft zu setzen, verpflichtet sich jedoch in jedem Fall, dies bis spätestens Ende 1995 zu tun.

## Italien (und die Republik San Marino und der Vatikanstaat)

*Vorbehaltsklausel des Ufficio Centrale Italiano*

- a) Bezüglich der Kraftfahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in Italien, die in Österreich verkehren, gilt dieses Abkommen für alle ab dem 1. Juni 1992 eintretenden Unfälle.
- b) Bezüglich der Kraftfahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in Italien, die in Ungarn, der Schweiz und Liechtenstein verkehren, gilt dieses Abkommen ab dem Zeitpunkt, der von den beteiligten Unterzeichnern bestimmt wird, wenn
  - i) die Behörden der genannten Staaten die notwendigen Maßnahmen ergriffen haben, um im Fall eines Unfalls innerhalb ihrer Hoheitsgebiete italienische Staatsbürger mit den Einwohnern dieser Gebiete in bezug auf die Leistungen des Garantiefonds gleichzustellen ; die Einwohner dieser Gebiete sind bereits den italienischen Staatsbürgern gleichgestellt, wenn sie in Italien Opfer eines Unfalls werden ;
  - ii) die zuständigen italienischen Behörden nach Erhalt der Bestätigung, daß die unter Ziffer i) genannten Maßnahmen ergriffen worden sind, die notwendigen Verwaltungsverfahren abgeschlossen haben.