

STELLUNGNAHME
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
ZU DEN ANLÄSSLICH DER ERSTEN LESUNG BETREFFEND
DIE ABÄNDERUNG DES STRASSENVERKEHRSGESETZES
AUFGEWORFENEN FRAGEN

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
1. Lesung	06.03.2026
2. Lesung	
Schlussabstimmung	

Nr. 90/2026

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ministerium.....	4
Betroffene Stellen	4
I. STELLUNGNAHME DER REGIERUNG.....	5
1. Allgemeines	5
2. Grundsätzliche Fragen	6
3. Fragen zu den einzelnen Artikeln	7
II. ANTRAG DER REGIERUNG	22
III. REGIERUNGSVORLAGE	23

ZUSAMMENFASSUNG

Der Landtag hat in seiner Sitzung vom 6. März 2026 die Regierungsvorlage betreffend die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes in erster Lesung behandelt. Der Landtag ist mit 24 Stimmen bei 24 anwesenden Abgeordneten auf die Vorlage eingetreten.

Im Rahmen der Beratung wurden einzelne Fragen allgemeiner Natur und im Zusammenhang mit einzelnen Artikeln geäußert. Sofern diese in der Sitzung durch das zuständige Regierungsmitglied nicht oder nicht abschliessend beantwortet wurden, nimmt die Regierung nachstehend dazu Stellung.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Bildung

BETROFFENE STELLEN

Amt für Strassenverkehr

Landespolizei

Amt für Tiefbau und Geoinformation

Vaduz, 07. Juli 2026

LNR 2026-1038

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehende Stellungnahme betreffend die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes (BuA Nr. 18/2026) an den Landtag zu unterbreiten.

I. STELLUNGNAHME DER REGIERUNG

1. ALLGEMEINES

In seiner Sitzung vom 6. März 2026 hat der Landtag die Regierungsvorlage betreffend die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes in erster Lesung beraten. Die Landtagsabgeordneten sind einhellig mit 24 Stimmen bei 24 Anwesenden auf die Vorlage eingetreten.

Im Rahmen der ersten Lesung wurden einzelne Fragen allgemeiner Natur aufgeworfen sowie konkrete Fragen bzw. Anregungen bei einzelnen Artikeln vorgebracht. Sofern das zuständige Regierungsmitglied die Fragen nicht direkt an der Sitzung beantwortet hat, wird nachfolgend darauf eingegangen.

2. GRUNDSÄTZLICHE FRAGEN

Im Rahmen der Eintretensdebatte rief ein Abgeordneter die Regierung dazu auf, bei der gegenständlichen Vorlage möglichst nahe bei der Schweizer Vorlage zu bleiben. Dadurch soll unter anderem die Zulassung in Liechtenstein vereinfacht werden. Wenn beispielsweise Automatisierungssysteme bereits in der Schweiz oder in EU-Ländern zugelassen sind, soll die Zulassung in Liechtenstein möglichst rasch erfolgen.

Die Regierung teilt diese Ansicht. Bei der gegenständlichen Vorlage hält sich die Regierung sehr eng an das Gesetz aus der Schweiz. Dies ist generell im Strassenverkehrsrecht der Fall und aufgrund der neuen Materie und deren Technizität bei dieser Vorlage umso mehr erforderlich. Zudem sind für die Typgenehmigung von Motorfahrzeugen die Schweizer Behörden zuständig. Diese wenden bei der Beurteilung das EWR-Recht an, da die Schweiz infolge der Bilateralen Verträge diese Rechtstexte übernimmt. In diesem Sektor hat die Schweiz eine der EU äquivalente Gesetzgebung. In der Schweiz gelten somit die gleichen Vorschriften wie im EWR. Ferner gibt es in Liechtenstein keine benannte (notifizierte) Stelle für Typgenehmigungen. Die Meldung dieser Daten wird von Schweizer Stellen, konkret dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), vorgenommen.

Eine andere Frage des Abgeordneten betraf den Autopiloten, der auf gewissen Strecken in Europa aktiviert werden könne. Die Schweiz und Liechtenstein seien derzeit noch ein schwarzer Fleck auf diesen Landkarten. Es stelle sich die Frage, ob diese schwarzen Flecken nach der Gesetzesrevision verschwinden würden.

Dieser Eindruck mag vereinzelt entstehen, da einige Hersteller (z. B. Tesla) auf Karten zeigen, wo bestimmte Funktionen freigeschaltet sind. In der Schweiz und Liechtenstein sind einige dieser Funktionen tatsächlich (noch) nicht verfügbar, weshalb sie dort oft wie ein „schwarzer Fleck“ erscheinen. Diese Situation wird sich allein

aufgrund dieser Gesetzesrevision nicht verändern. Hier obliegt es den Herstellern dies fortlaufend zu ändern. Mit dieser Vorlage wird dafür die Grundlage geschaffen.

3. FRAGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Zu Art. 8 Abs. 4

In Bezug auf die Möglichkeit, neu jährlich mehrmals das Gesamtgewicht eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers ändern zu können, wurden von einem Abgeordneten diverse Fragen aufgeworfen.

Die erste Frage betrifft den konkreten Zeitpunkt der Gültigkeit einer geänderten Gewichteintragung für die Berechnung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA und in diesem Zusammenhang, ob das Datum des Gesuchs, Datum des Entscheids oder Datum der Registermutation massgeblich sei.

Diese Frage ist dahingehend zu beantworten, dass der Zeitpunkt der Registermutation massgeblich ist. Das heisst nach erfolgter Prüfung des Gesuchs sowie der entsprechenden Anpassung bzw. Eintragung im neuen Fahrzeugausweis auf das neue Gewicht und gleichzeitiger Meldung ins Register «Informationssystem Verkehrszulassung IVZ» kann die leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA auf dieser Grundlage neu berechnet werden.

Eine nächste Frage dreht sich um die technische Sicherstellung, dass eine Änderung des im Fahrzeugausweis eingetragenen Gesamtgewichts ohne Verzögerung in die LSVA-Abrechnung einfliesst und wo die Schnittstelle zum Abrechnungssystem ist.

Das Amt für Strassenverkehr meldet die neuen Daten zum Gesamtgewicht an das «Informationssystem Verkehrszulassung IVZ». Das Bundesamt für Zoll und

Grenzsicherheit (BAZG) kann sodann zur Erfassung der LSVA über seine Schnittstelle hierauf zugreifen und so die Daten abrufen.

Des Weiteren wurde gefragt, ob die Gewichtsänderung befristet erfolgen kann, z.B. eine saisonale Reduktion oder ob jede Anpassung dauerhaft bis zu einem neuen Gesuch gilt?

Befristete Gewichtsänderungen, z.B. für Sommermonate, gibt es nicht bzw. diese sind nicht vorgesehen. Gewichtsänderungen gelten so lange, bis eine neue beantragt und beim Amt für Strassenverkehr eingetragen wird.

Es wurde weiters die Frage gestellt, ob eine tages- oder monatsgenaue Berücksichtigung unter unterschiedlichen Gewichteintragungen im LSVA-System technisch überhaupt möglich ist.

Ja, jede auf ein neues Gesuch hin erfolgte Mutation im Fahrzeugausweis erhält bei der Erfassung durch das Amt für Strassenverkehr einen elektronischen «Zeitstempel». So hat das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) eine tagesgenaue Abrechnungsmöglichkeit.

Zudem wurden Bedenken geäußert, dass die Flexibilisierung tatsächlich zu einer verursachergerechten Abgabenbelastung führt und nicht durch administrative Verzögerung faktisch neutralisiert wird.

Da der administrative Aufwand im Rahmen der Ausstellung eines neuen Fahrzeugausweises relativ gering ist, ist hier mit keinen spürbaren Verzögerungen zu rechnen. Nach der Gesuchstellung erhält der Kunde baldmöglichst, i.d.R. innerhalb weniger Tage einen Termin beim Amt für Strassenverkehr für die erforderliche technische Prüfung. Anschliessend wird die Mutation im System erfasst, der neue Fahrzeugausweis ausgestellt und via Schnittstelle umgehend an die Schweizerischen Systeme gemeldet.

Eine zusätzliche Frage betraf das Verfahren zur Änderung des zugelassenen Gesamtgewichts, insbesondere ob das Gesuch digital, schriftlich oder nach persönlicher Vorsprache einzureichen ist.

Das Gesuch zur Änderung des zugelassenen Gesamtgewichts kann digital oder per Post eingereicht werden; eine persönliche Vorsprache ist nicht erforderlich. Bei einer Verringerung des Fahrzeuggesamtgewichts (Ablastung) ist kein Termin vor Ort bzw. keine Fahrzeugprüfung notwendig, erfolgt also mittels Prüfung der Unterlagen. Bei positivem Prüfurteil wird der neue Fahrzeugausweis ausgestellt und kann i.d.R. per Post zugestellt werden. Bei einer Erhöhung des Gesamtgewichts (Auflastung) muss das Fahrzeug an einem dafür angesetzten Termin durch das Amt für Strassenverkehr geprüft werden. Das Gesuch ist in jedem Fall vorgängig einzureichen.

Eine weitere Frage zielte darauf ab, ob bei jeder Gewichtsänderung ein neuer Fahrzeugausweis physisch ausgestellt werden müsse oder eine elektronische Registriermutation mit entsprechender Bestätigung genüge.

Bei jeder Gewichtsänderung wird ein neuer Fahrzeugausweis in physischer Form ausgestellt, da die Fahrzeuggewichte darin aufgeführt sind. Elektronische Fahrzeugausweise stehen derzeit noch nicht zur Verfügung.

Weitere Fragen betreffen die Gebühren und die Bearbeitungsdauer pro Ab- oder Auflastung.

Die Gebühr für die Ausstellung des neuen Fahrzeugausweises beträgt CHF 20. Eine Ablastung ohne Fahrzeugprüfung kostet insgesamt (Gesuchsprüfung plus Fahrzeugausweis) CHF 40. Für eine Auflastung, inkl. technische, Prüfung sind insgesamt CHF 60 fällig. Die durchschnittliche Bearbeitungsdauer beträgt 3-4 Arbeitstage. Dadurch dass das Verfahren rasch und ohne grösseren administrativen Aufwand erledigt werden kann, ist auch zugleich sichergestellt, dass das Verfahren

verhältnismässig ausgestaltet ist und damit die gesetzlich vorgesehene Flexibilität im betrieblichen Alltag auch effektiv genutzt werden kann.

In Bezug auf Fahrzeugkombinationen wurde gefragt, wie bei Zugfahrzeugen mit Anhänger das massgebliche Gesamtgewicht bei einer Änderung einzelner Komponenten bestimmt werde.

Das massgebliche Gesamtgewicht einer Fahrzeugkombination gemäss Fahrzeugausweis wird bei einer solchen Änderung durch das neue Gesamtgewicht beider Komponenten bestimmt. Dies kann im Ergebnis eine Zunahme oder Reduktion bedeuten.

Eine weitere Frage betraf die Behandlung gewerblich genutzter Fahrzeuge, beispielsweise Motorkarren oder Traktoren mit 40-km/h-Zulassung, im System der Schwerverkehrsabgabe. Dabei wurde gefragt, ob diese Fahrzeuge der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) oder der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) unterliegen.

Diese Fahrzeuge fallen unter die pauschale Schwerverkehrsabgabe PSVA, sofern das Gesamtgewicht grösser als 3.5t ist und/oder die Anhängelast grösser als 3.5t ist.

Daran anknüpfend wurde gefragt, ob für solche Fahrzeuge, sofern sie nicht der LSVA unterliegen, bei variabler gewerblicher Nutzung die Prüfung einer differenzierten, nutzungsabhängigen Lösung in Betracht komme.

Nein, dies ist nicht vorgesehen. Bei den unter die pauschale Schwerverkehrsabgabe (PSVA) fallenden Fahrzeugen ist es, wie es das Wort «pauschal» bereits zum Ausdruck bringt, nicht möglich eine nutzungsabhängige Verrechnung vorzunehmen.

Zum Thema Sicherheit und Kontrolle wurde nachgefragt, welche technischen Nachweise bei einer Auflastung zwingend vorzulegen seien, wenn es z.B. um die

Reifentragfähigkeit gehe, und ob dann auch Angaben zu Achslasten und Bremsanlage zu machen seien.

Im Rahmen der Begutachtung des Fahrzeugs wird geprüft, ob die vorgeschriebenen Zulassungsbedingungen für das neue Gesamtgewicht sowie allenfalls für die neue Fahrzeugart bzw. -klasse erfüllt sind. Hierbei werden u.a. Reifentragkraft, Bremsausrüstung und -wirkung, die Einhaltung der Abgas- und Geräuschvorschriften, die Sicherheitsgurten, spezielle Zusatzausrüstungen etc. kontrolliert. Zudem muss das Garantiegewicht unverändert bleiben.

Die letzte Frage in diesem Zusammenhang war, ob stichprobenartige Kontrollen vorgesehen seien und wie dabei die Verhältnismässigkeit geprüft werde.

Stichprobenartige Schwerverkehrskontrollen sind weiterhin vorgesehen. Dabei handelt es sich um allgemeine Kontrollen, die auch die Einhaltung der Vorgaben zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und zur pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) umfassen können. Bisher wurde in diesem Bereich jedoch nur eine sehr geringe Anzahl an Verstössen festgestellt.

Zu Art. 23d

Ein Abgeordneter stellt bezüglich führerloser Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedriger Geschwindigkeit die Frage, ob man die Zulassung vereinfachen werde, wenn es bereits in der Schweiz oder in mindestens zwei EU-Ländern ähnliche Zulassungen gibt. Auch regt er an, dass man auch im Nachgang noch Möglichkeiten hat, Auflagen hinzuzufügen.

Die gegenständliche Gesetzesvorlage orientiert sich sehr stark an der Schweiz und entspricht zudem EWR-Recht. Dies soll die Zulassung von bereits dort zugelassenen Fahrzeugen vereinfachen bzw. erleichtern. Dies wird seit längerem so praktiziert und soll beibehalten werden. So kann auf bestehende Prüfungen und Erfahrungen zurückgegriffen werden. Das ist sachgerecht, effizient und vermeidet unnötige

Bürokratie. Gleichzeitig spart es Zeit und Ressourcen. Parallele oder neue Verfahren sollen so verhindert und die Qualität und Sicherheit weiterhin gewährleistet werden. Die Zulassung bzw. Typengenehmigung in der Schweiz oder in mehreren EU-Mitgliedstaaten wird demzufolge generell auch in Liechtenstein anerkannt. Die Möglichkeiten von Auflagen bestehen immer, sobald technische Änderungen am Fahrzeug vorgenommen werden. Diese werden im Fahrzeugausweis vermerkt. Daher ist eine entsprechende Ergänzung der Vorlage nicht vonnöten.

Zu Art. 23e

Zu Art. 23e Bst. c bzgl. die Gewährleistung der Richtigkeit und Integrität der Daten, stellt ein Abgeordneter die Frage, ob der Fahrzeughalter die Möglichkeit bekommen sollte, dies mit einer unabhängigen App auch noch einmal belegen zu können, um falls notwendig, seine eigene Unschuld beweisen zu können und um die Fahrzeughalter vor Manipulationen zu schützen.

Die Richtigkeit und Integrität der Daten bei Automatisierungssystemen werden durch mehrere Beteiligte gemeinsam gewährleistet. Die Hersteller sind hauptverantwortlich für die technische Ausgestaltung, Manipulationssicherheit und korrekte Datenerfassung ihrer Hard- und Software. Dies wird im Rahmen der Typgenehmigung von den Behörden begutachtet. Im Rahmen der Zulassung muss geprüft werden, ob die Systeme die gesetzlichen Anforderungen (inkl. Datenintegrität) erfüllen und sicher funktionieren. Die Vorgaben verlangen „privacy by design“ und „data integrity by design“, also eingebaute Sicherheits- und Schutzmechanismen. Auch die Betreiber (z. B. bei Pilotprojekten) sind verantwortlich für den ordnungsgemässen Betrieb, die Überwachung sowie die Einhaltung der Vorgaben. Die Verantwortung liegt somit primär beim Hersteller, wird aber durch die staatliche Zulassung, Kontrolle und durch entsprechende Vorgaben für den Betrieb gesichert.

Zur Datenüberprüfung auf Richtigkeit und Integrität gemäss Art. 23e Bst. c wäre es generell zu begrüssen, wenn der Lenker Einsichts- oder Prüfmöglichkeiten

erhalten würde, z.B. über zertifizierte Schnittstellen oder Apps. Ein direktes Einsichts- oder Prüfungsrecht, um mehr Transparenz zu schaffen, besteht heute jedoch grundsätzlich nicht. Der Lenker hat keinen freien Zugriff auf die Daten (z. B. via App). Die Einsicht auf Daten erfolgt in der Praxis meist nur indirekt, etwa im Rahmen eines Verfahrens (z. B. über Polizei, Gutachter oder Behörden). Die technischen Auslesemöglichkeiten sind aber in der Regel für Fachpersonen gedacht und nicht standardisiert für Endnutzer.

Die Regierung weist darauf hin, dass die gegenständliche Vorlage sich eng an den Rezeptionsvorlagen der Schweiz und des EWR orientiert. Eine isolierte Pflicht für Hersteller, in Liechtenstein den Zugriff auch für Laien, bzw. den Fahrzeuglenker zu gewährleisten würde letztlich dazu führen, dass entsprechende Angebote in Liechtenstein aufgrund des verhältnismässig kleinen Marktpotenzials nicht verfügbar wären. Ein Gleichschritt mit den internationalen Entwicklungen ist daher aus Regierungssicht zu empfehlen.

Eine Abgeordnete erkundigte sich im Zusammenhang mit einem Fahrzeug- oder Halterwechsel danach, ob die im Fahrmodusspeicher gespeicherten Daten vor unbefugtem Zugriff geschützt seien und ob diese bei einem Halterwechsel gelöscht würden oder dauerhaft gespeichert blieben. In diesem Zusammenhang stellte sie zudem die Frage, wer zum Zugriff auf den Fahrmodusspeicher berechtigt sei.

Der Zugriff auf die Daten des Fahrmodusspeichers ist in Art. 23g geregelt. Auf Daten, die während Fahrten von Dritten gespeichert wurden, darf ohne deren Zustimmung nur zugreifen, wer an diesen Daten ein berechtigtes Interesse im Zusammenhang mit einem Unfall oder einer Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften geltend machen kann (Abs.1). Bei Fahrzeug- bzw. Halterwechsel sind personenbezogene Daten grundsätzlich zu löschen oder zu anonymisieren, während technisch notwendige Daten befristet erhalten bleiben können. Der Zugriff auf den Fahrmodusspeicher ist klar und strikt geregelt und auf berechnigte Stellen

beschränkt. In der Regel dürfen die Landespolizei als Strafverfolgungsbehörde und die Regierung als Administrativbehörde (Art. 23g Abs. 3) auf die Daten zugreifen, vor allem zur Unfallklärung oder bei Verkehrsdelikten. Berechtigte Dritte sowie der aktuelle Halter werden nur indirekt im Einzelfall informiert. Für Fahrzeughalter oder Lenker gibt es keinen freien Direktzugriff im Sinne einer eigenen Auswertung nach Belieben, sondern nur im Rahmen eines Verfahrens bzw. bei berechtigtem Interesse. Der Zugriff auf Daten ist nur zweckgebunden möglich und zeitlich begrenzt. Sie müssen nach Abschluss eines Verfahrens wieder gelöscht werden (spätestens nach sechs Monaten, Art. 23g Abs. 3). Grundsätzlich werden zudem nur ereignisbezogene Daten gespeichert (z. B. wenige Sekunden vor und nach einem Unfall), nicht das gesamte Fahrverhalten über längere Zeit.

Im Rahmen von Nachprüfungen, sogenannten periodischen Kontrollen, von Fahrzeugen (Art. 12 Abs. 4) können die Daten des Fahrmodusspeichers vom Amt für Strassenverkehr ausgelesen und bearbeitet werden, um die Funktionsfähigkeit des Automatisierungssystems zu überprüfen. Sobald die ausgelesenen Daten dazu nicht mehr erforderlich sind, muss das Amt für Strassenverkehr sie löschen, spätestens aber zwei Jahre nach Ausserverkehrsetzung des Fahrzeugs (Art. 23g Abs. 4).

Insgesamt ist die Datenspeicherung auf das erforderliche Minimum beschränkt. Der behördliche Zugriff ist klar geregelt, und eine breite Nutzung der Daten durch Private ist nicht vorgesehen.

Zu Art. 23f

Ein Abgeordneter erkundigt sich, ob bei Aktivierung des manuellen Fahrmodus die Datenerhebung durch das Fahrzeug eingeschränkt oder vollständig unterbunden wird – vergleichbar mit einem sogenannten „Inkognito-“ oder „Dark Mode“. Insbesondere stellt er die Frage, ob der weiterhin aktive Fahrmodusspeicher beim manuellen Lenken weiterhin Daten aufzeichnet.

Darüber hinaus bittet er um eine grundsätzliche Klärung, ob eine Deaktivierung des Fahrmodusspeichers überhaupt möglich ist oder ob dieser aus technischen oder rechtlichen Gründen zwingend aktiv sein muss.

Art. 23f Abs. 1 besagt, dass der Fahrmodusspeicher nicht deaktivierbar sein darf. Der Wunsch nach einer Art „Inkognito-Modus“ ist nachvollziehbar, insbesondere im Hinblick auf Privatsphäre innerhalb der Fahrzeugnutzung (z. B. bei Familienfahrzeugen). Allerdings ist festzuhalten, dass Art. 23f gerade vorsieht, dass der Fahrmodusspeicher nicht deaktivierbar ist. Der Grund liegt darin, dass dieser Speicher eine zentrale Funktion erfüllt: Er soll im Nachhinein klären können, ob das Fahrzeug automatisiert oder manuell gesteuert wurde und wer die Verantwortung getragen hat. Diese Funktion bzw. deren zentraler Zweck würde unterlaufen, wenn der Fahrmodusspeicher vollständig abgeschaltet werden könnte. Wichtig ist aber in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass der Fahrmodusspeicher keine umfassenden Bewegungsprofile, sondern nur ereignisbezogene und systemrelevante Daten erfasst.

In Bezug auf Art. 23g und den Schutz vor unbefugtem Zugriff gilt zudem, dass die Daten stark zweckgebunden sind (insbesondere Unfallabklärung). Es gibt keinen freien Zugriff für Dritte oder Familienmitglieder; ein „Nachverfolgen“, wo jemand gewesen ist, ist nicht Sinn und Zweck und aufgrund des fehlenden Zugriffs auch nicht möglich.

Ein Abgeordneter fragt zu Art. 23f Abs. 6 in welchen Fällen die Regierung vorsehe, Fahrzeuge nach Art. 23d von der Pflicht zur Aufrüstung mit einem Fahrmodusspeicher auszunehmen oder die aufzeichnenden Ereignisse einzuschränken.

Art. 23f Abs. 6 ist als gezielte Ausnahmeregel gedacht, nicht als breite Öffnung. In der Praxis kommen Ausnahmen insbesondere bei technischen Besonderheiten von Fahrzeugen, bei denen ein Fahrmodusspeicher technisch kaum sinnvoll oder unverhältnismässig wäre (z. B. sehr einfache Fahrzeugtypen) in Betracht. Ebenso bei

Spezial- oder Einsatzfahrzeugen wie Militär-, Polizei- oder gewisse Einsatzfahrzeuge, bei denen andere Regelungen zur Erfassung von Daten gelten. Zudem bei Altfahrzeugen oder wenn eine Nachrüstung technisch nicht möglich oder wirtschaftlich unverhältnismässig wäre. Auch im Falle einer eingeschränkten Nutzung, z. B. Fahrzeuge mit klar definierten Einsatzgebieten (Testbetrieb, abgeschlossene Areale), bei denen das Risiko geringer ist, ist eine Ausnahme möglich.

Solche Ausnahmen sollen restriktiv gehandhabt werden und sind sachlich zu begründen. Dies kann sein, wenn Sicherheits- und Haftungsfragen auch ohne vollständigen Fahrmodusspeicher ausreichend geklärt werden können und daher der Nutzen für Sicherheit und Verantwortungskklärung gering ist. Grundsätzlich ist jedoch nicht mit weitgehenden Ausnahmen zu rechnen.

Eine Frage eines Abgeordneten betraf die konkreten Sanktionen, die einen Importeur oder Hersteller treffen, wenn Daten des Fahrmodusspeichers im Ernstfall aus technischen Gründen nicht verfügbar sind. In der Haftungsfrage sei entscheidend, dass der Hersteller keinesfalls die Verantwortung auf den Fahrzeughalter abwälzen darf.

Der Fahrmodusspeicher erfüllt zentrale Aufgaben und dient der Klärung von Verantwortlichkeiten und Haftungsfragen bzw. der Schuldfrage. Deshalb muss er einwandfrei funktionieren. Daher ist klar, dass wenn Daten aus dem Fahrmodusspeicher im Ernstfall nicht verfügbar sind, dies nicht zulasten des Fahrzeughalters gehen kann. Der Hersteller bzw. Importeur muss beweisen, dass der Fahrmodusspeicher funktionstüchtig war. Er trägt in erster Linie die Verantwortung, wenn der Datenverlust auf Systemfehler, mangelhafte Konstruktion oder Softwareprobleme zurückzuführen ist. Hier gilt die Herstellerhaftung bzw. -gewährleistung,¹ wenn

¹ Gesetz über die Gewährleistung bei Konsumentenverträgen über Waren oder digitale Leistungen (Konsumentengewährleistungsgesetz, KonsGG), LGBl. 2026 Nr. 20

Daten fehlen oder fehlerhaft sind und das System nicht zuverlässig funktioniert. Zusätzlich kommen Produkthaftung², d.h. Schadenersatz bei mangelhaften Systemen (z. B. Softwarefehler, defekter Speicher), und Sanktionen (z. B. Nachbesserungspflichten, Rückrufe oder Entzug der Zulassung) in Betracht.

Zu Art. 23g

Ein Abgeordneter bemerkt, dass in Art. 23g Abs. 3 die Regierung als Administrativbehörde genannt wird. Er fragt, ob diese Tätigkeit dann an das Amt für Strassenverkehr delegiert wird und wenn ja, ob es dann nicht mehr Sinn machen würde, wie in Abs. 4 auch bereits in Abs. 3 das Amt für Strassenverkehr ohne Delegation genannt wird.

Systematisch richtig ist es, in Abs. 3 weiterhin die Regierung als zuständige Administrativbehörde zu nennen und die operative Wahrnehmung via Delegation an das ASV zu ermöglichen. Art. 99 Abs. 1 SVG weist die Durchführung des Gesetzes der Regierung zu. Nach Art. 99 Abs. 2 SVG kann sie Aufgaben und Befugnisse per Verordnung an nachgeordnete Amtsstellen übertragen. Daher soll auf Gesetzesebene als Grundsatz die Regierung weiterhin genannt werden und sodann auf Verordnungsebene die Möglichkeit zur Delegation der operativen Zuständigkeit bestehen.

Abs. 4 behandelt zudem das Auslesen des Fahrmodusspeichers im Rahmen der Nachprüfungen. Da dies eine rein operative Tätigkeit ist, ist es an dieser Stelle sachlich korrekt anstelle der Regierung direkt das Amt für Strassenverkehr zu nennen.

Eine Abgeordnete erkundigt sich nach dem Vorgehen beim Halterwechsel eines Fahrzeugs und danach, wie in diesem Zusammenhang mit den gespeicherten Daten umzugehen ist. Insbesondere möchte sie wissen, ob diese Daten zu löschen

² Gesetz über die Produkthaftungspflicht, LGBL 1993 Nr. 12

sind oder ob sie – vergleichbar mit im Fahrzeug gespeicherten Informationen – ohnehin nicht vom Fahrzeughalter eingesehen oder genutzt werden können.

Wie schon zu Art. 23e erwähnt, gilt beim Fahrzeughalterwechsel grundsätzlich, dass der Fahrmodusspeicher im Fahrzeug bestehen bleibt und nicht „leergeräumt“ wird wie beispielsweise ein Nutzerprofil. Allerdings dürfen enthaltene Daten nicht frei zugänglich sein – weder für den neuen Halter noch für Dritte. Personenbeziehbare Daten müssen gelöscht oder zumindest anonymisiert werden. Technisch notwendige Daten (z. B. zur Unfallklärung) können befristet bestehen bleiben. Dies aber ausschliesslich zweckgebunden.

Der Halterwechsel führt also nicht zu einem kompletten Reset des Systems, sondern zu einem klaren Schnitt bei personenbezogenen Daten. Der neue Halter soll keinen Einblick in die Nutzung des vorherigen haben, ausser mit dessen Zustimmung.

Zu Art. 23h

Zu Art. 23h betreffend Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem gab es verschiedene Wortmeldungen.

Ein Abgeordneter wollte wissen, wie die Verkehrssicherheit konkret vor der Bewilligung und während des Versuchs nachgewiesen wird, welche Mindestauflagen zwingend gelten und wer in jedem Szenario die Verantwortung und Haftung trägt - Betreiber, Halter, Hersteller oder Operator?

Eine Abgeordnete wollte hier generell von der Regierung noch mehr praxisnahe Informationen zu diesen Versuchen haben, um eine bessere Vorstellung zu bekommen.

Der Nachweis der Verkehrssicherheit muss vor der Bewilligung erfolgen. Es ist die Vorlage eines Sicherheitskonzepts (Risikobewertung, Notfallstrategien,

Systemgrenzen) erforderlich. Eine technische Prüfung und gegebenenfalls ein Gutachten durch Dritte bzw. durch Experten, das den Nachweis erbringt, dass das System den Anforderungen an die Verkehrssicherheit entspricht (Abs. 2), muss vorgelegt werden (Abs. 4).

Während des Versuchs selbst ist ein laufendes Monitoring zu den Ereignissen, Zwischenfällen und anderen Vorkommnissen zu durchzuführen. Falls nötig ist der Einsatz eines Operators bzw. eine Fernüberwachung bereitzustellen. Begleitet wird dies von Dokumentationspflichten und einem Reporting an die Regierung.

Generell sind typischerweise zwingend ein Fail-safe-System (sicheres Anhalten bei Störung), klare Eingriffs- oder Abschaltmöglichkeiten, definierte Betriebsbedingungen (z. B. Wetter, Gebiet), Versicherungsschutz bzw. ein Haftungsnachweis erforderlich. Zudem ist die Garantie für eine vollständige Datenerfassung sowie Zugang für Behörden zu geben.

Bezüglich Verantwortung und Haftung muss differenziert werden. Der Hersteller ist u.a. verantwortlich für Systemfehler, Konstruktion, Software. Der Betreiber, der den Versuch initiiert, ist verantwortlich für plan- und ordnungsgemässen Einsatz, die Überwachung und die Einhaltung der Auflagen. Der Operator, falls vorhanden, ist u.a. verantwortlich für die konkreten Eingriffe während des Betriebs.

Ein Abgeordneter weist darauf hin, dass in Punkt 3 erwähnt wird, dass die Regierung die entsprechenden Berichte publiziert. Er fragt, wo und wie die Regierung diese Publikation vornehmen wird?

Die Bestimmung legt das „Ob“ der Veröffentlichung fest, nicht im Detail das „Wie“. Die Publikation soll digital erfolgen. Die Regierung wird entsprechende Berichte an den Landtag hierzu verfassen und über offizielle, öffentlich zugängliche Kanäle publizieren, insbesondere auf der Website des zuständigen Ministeriums und der zuständigen Behörde, allenfalls ergänzt durch Medienmitteilungen oder

Fachberichte. Wichtig ist dabei, dass die Veröffentlichung transparent, nachvollziehbar und datenschutzkonform erfolgen muss, insbesondere unter Wahrung von Betriebs- und Personendaten.

Ein Abgeordneter merkt an, dass diese Pilotversuche einem öffentlichen, wissenschaftlichen oder wirtschaftlichen Interesse dienen sollen.

Die Regierung kann dieser Anregung voll und ganz folgen und beipflichten. Es ist selbstredend, dass Pilotzulassungen einem öffentlichen, wissenschaftlichen oder wirtschaftlichen Interesse dienen müssen. Solche Versuche leisten einen Mehrwert für Gesellschaft, Forschung oder Innovation indem sie die Grundlage für die Erschliessung neuer Geschäftsfelder und Dienstleistungen bereiten. Dies schafft Akzeptanz, Transparenz und Legitimation für entsprechende Investitionen gegenüber der Öffentlichkeit.

Eine weitere Frage wurde zur Möglichkeit der Fernsteuerung eines Fahrzeuges aufgeworfen, die im Zusammenhang mit modernen Assistenzsystemen möglich sein solle, um auf technische Probleme reagieren zu können, v.a. im Pilotbetrieb.

Der Hinweis ist berechtigt. Gerade im Pilotbetrieb kann eine Möglichkeit zur Fernsteuerung oder eine Fernintervention notwendig werden, um auf technische Probleme oder unerwartete Situationen reagieren zu können. Gleichzeitig müssen klare Rahmenbedingungen gelten: Fernzugriffe dürfen nur in definierten Ausnahmefällen erfolgen. Sie müssen sicher, nachvollziehbar (protokolliert) und gegen Missbrauch geschützt sein. Zudem müssen die Verantwortlichkeiten (z. B. Operator) eindeutig geregelt werden. Die Fernsteuerung kann im Pilotbetrieb ein sinnvolles bzw. notwendiges Sicherheitsinstrument sein, sofern sie klar geregelt und streng abgesichert eingesetzt wird. Des Weiteren ist es möglich, dass im Fahrzeug eine Begleitperson anwesend ist, die im Notfall manuell eingreifen kann.

Zu Art. 48

Zu Art. 48 betreffend Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen gab es von mehreren Abgeordneten kritische Voten bzw. Fragen.

Eine Abgeordnete hält es für unnötig und unverhältnismässig, in Liechtenstein Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen zu ermöglichen.

Es wird zudem gefragt, ob und wie die Regierung geprüft habe, ob die Änderungen mit den verkehrs-, klima- und gesellschaftspolitischen Zielen Liechtensteins vereinbar seien. Insbesondere wird hinterfragt, warum trotz Klimastrategie 2050 eine gesetzliche Grundlage für motorisierte Rundstreckenrennen (z. B. Formel E) geschaffen werden soll, da auch diese mit Emissionen verbunden seien. Es wird ausserdem der konkrete Nutzen solcher Veranstaltungen für Bevölkerung und Standortpolitik sowie deren Priorität für Liechtenstein in Frage gestellt. Zudem interessiert die Motivation der Regierung, vom bisherigen Verbot zu einem Bewilligungssystem überzugehen. Schliesslich wird nach den Kriterien gefragt, nach denen solche Veranstaltungen künftig bewilligt werden sollen. Abschliessend wird die Übernahme der Regelung, nur aus dem Grund, dass es die Schweiz auch habe, hinterfragt.

Die Regierung wollte mit der Abänderung des Art. 48 das geltende Verbot von Rundstreckenrennen auf öffentlichen Strassen in ein Bewilligungssystem umwandeln, analog zur Schweiz. Die während der Landtagsdebatte gemachten vornehmlich kritischen Äusserungen zu u.a. dem Klima- und Umweltschutz und generell der Notwendigkeit sowie dem Nutzen für Liechtenstein wurden von der Regierung mit Interesse verfolgt. Diese Wortmeldungen brachten valable Aspekte in die Diskussion ein. Die Regierung findet die Argumentation der Abgeordneten überzeugend. Die Bestimmung zu Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen

Strassen in Art. 48 wird daher in der gegenständlichen Vorlage ersatzlos gestrichen.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diese Stellungnahme zur Kenntnis nehmen und die beiliegende Gesetzesvorlage in Behandlung ziehen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Brigitte Haas

III. REGIERUNGSVORLAGE

Gesetz

vom ...

über die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

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

Art. 1a

Personenbezeichnungen

Unter den in diesem Gesetz verwendeten Personenbezeichnungen sind alle Personen unabhängig ihres Geschlechts zu verstehen, sofern sich die Personenbezeichnungen nicht ausdrücklich auf ein bestimmtes Geschlecht beziehen.

Art. 8 Abs. 4

4) Auf Gesuch des Fahrzeughalters kann das zugelassene Gesamtgewicht eines Motorfahrzeuges oder eines Anhängers verändert werden. Die Gewichtsgarantien des Fahrzeugherstellers dürfen nicht überschritten werden.

Art. 23 Abs. 2a

2a) Anstelle von Geräten nach Abs. 2 Bst. i kann die Regierung zur Aufzeichnung andere Hilfsmittel wie elektronische Programme auf mobilen Einheiten erlauben und die entsprechenden Voraussetzungen und Anforderungen festlegen.

Überschrift vor Art. 23a

Ila. Teil

Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem

Art. 23a

Begriff

Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem sind Fahrzeuge, die in der Lage sind, die Fahraufgaben des Fahrzeugführers zumindest unter bestimmten Bedingungen dauerhaft und umfassend zu übernehmen.

Art. 23b

Befreiung des Fahrzeugführers von seinen Pflichten

1) Die Regierung regelt, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang der Führer eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem von seinen Pflichten nach Art. 29 Abs. 1 befreit wird.

2) Sie kann vorsehen, dass Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem auf Parkierungsflächen, die vom übrigen Verkehr sowie den für Fussgänger und Radfahrer bestimmten Verkehrsflächen abgegrenzt sind, ohne Anwesenheit des Fahrzeugführers manövrieren dürfen. Sie regelt die Voraussetzungen sowie die Anforderungen an solche Parkierungsflächen.

Art. 23c

Führerlose Fahrzeuge auf bestimmten Fahrstrecken

1) Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keinen Fahrzeugführer benötigen, dürfen nur auf festgelegten Fahrstrecken zugelassen werden und müssen durch einen Operator beaufsichtigt werden.

2) Die Regierung regelt die weiteren Zulassungs- und Verwendungsvoraussetzungen, das Zulassungsverfahren sowie die Rechte und Pflichten der Operatoren.

3) Die Regierung legt die Fahrstrecken und allfällige weitergehende Bedingungen, unter denen ein führerloses Fahrzeug auf diesen Strecken zum Einsatz kommen darf, im Einzelfall fest.

Art. 23d

Führerlose Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedriger Geschwindigkeit

Die Regierung kann vorsehen, dass Fahrzeuge mit geringen Dimensionen und niedriger Geschwindigkeit, die keinen Fahrzeugführer benötigen, auch ohne Festlegung bestimmter Fahrstrecken zugelassen werden können, und den Operator solcher Fahrzeuge von bestimmten Pflichten befreien. Sie regelt die Zulassungs- und die Verwendungsvoraussetzungen sowie das Zulassungsverfahren.

Art. 23e

Gemeinsame Bestimmungen

1) Im Rahmen der Regelung nach Art. 23b bis 23d stellt die Regierung sicher, dass:

- a) die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer nicht beeinträchtigt wird;
- b) die Verkehrsregeln beachtet werden können; und
- c) die Automatisierungssysteme Daten nur dann verarbeiten können, wenn deren Richtigkeit und Integrität gewährleistet ist.

2) Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem müssen mit einem Fahrmodusspeicher ausgerüstet sein.

3) Automatisierungssystem und Fahrmodusspeicher müssen gegen unbefugten Zugriff geschützt sein.

Art. 23f

Anforderungen an den Fahrmodusspeicher

- 1) Der Fahrmodusspeicher darf nicht deaktivierbar sein.

2) Er muss folgende Ereignisse aufzeichnen und mit einem Zeitstempel versehen:

- a) die Aktivierung des Automatisierungssystems;
- b) die Deaktivierung des Automatisierungssystems und den Grund der Deaktivierung;
- c) die Übernahmeaufforderung des Automatisierungssystems an den Fahrzeugführer und den Grund der Übernahmeaufforderung;
- d) das Unterdrücken oder Abschwächen von Eingriffen des Fahrzeugführers durch das Automatisierungssystem;
- e) das Auslösen eines Manövers zur Risikominimierung durch das Automatisierungssystem;
- f) das Auslösen eines Manövers in Notfällen durch das Automatisierungssystem; und
- g) das Auftreten von sicherheitsrelevanten technischen Störungen.

3) Bei führerlosen Fahrzeugen sind zusätzlich folgende Ereignisse aufzuzeichnen:

- a) das Erteilen eines Befehls durch den Operator;
- b) ein Unterbruch der Kommunikationsverbindung zum Operator.

4) Die Ereignisse müssen zusammen mit der Angabe der installierten Softwareversion des Automatisierungssystems im Rahmen eines geschlossenen Systems aufgezeichnet werden.

5) Die vom Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Daten dürfen nicht veränderbar sein. Wenn die Speicherkapazität erreicht ist, werden die ältesten Daten überschrieben.

6) Die Regierung konkretisiert die aufzuzeichnenden Daten in Abstimmung mit dem internationalen Recht. Sie kann Fahrzeuge nach Art. 23d von der Pflicht zur Ausrüstung mit einem Fahrmodusspeicher ausnehmen oder die aufzuzeichnenden Ereignisse einschränken.

Art. 23g

Zugriff auf die Daten des Fahrmodusspeichers

1) Der Fahrzeughalter muss über eine Standardschnittstelle auf die Daten des Fahrmodusspeichers zugreifen können. Diese Daten müssen ihm in einer einfach lesbaren Form zur Verfügung stehen. Auf Daten, die während Fahrten von Dritten gespeichert wurden, darf er ohne deren Zustimmung nur zugreifen, soweit er an diesen Daten ein berechtigtes Interesse im Zusammenhang mit einem Unfall oder einer Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften geltend machen kann.

2) Der Fahrzeughalter stellt dem Fahrzeugführer und dem Operator diejenigen Daten von deren Fahrten zur Verfügung, an denen sie ein berechtigtes Interesse geltend machen können.

3) Für die Aufklärung von Unfällen oder die Beurteilung von Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften können die damit zusammenhängenden Daten des Fahrmodusspeichers von der Landespolizei als Strafverfolgungsbehörde und von der Regierung als Administrativbehörde ausgelesen und bearbeitet werden. Sobald die ausgelesenen Daten für ein allfälliges Straf- oder Administrativverfahren nicht mehr erforderlich sind, muss die Behörde sie löschen, spätestens aber sechs Monate nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens.

4) Im Rahmen der Nachprüfungen der Fahrzeuge (Art. 12 Abs. 4) können die Daten des Fahrmodusspeichers vom Amt für Strassenverkehr ausgelesen und bearbeitet werden, um die Funktionsfähigkeit des Automatisierungssystems zu überprüfen. Sobald die ausgelesenen Daten dazu nicht mehr erforderlich sind, muss das Amt für Strassenverkehr sie löschen, spätestens aber zwei Jahre nach Ausserverkehrsetzung des Fahrzeugs.

Art. 23h

Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem

1) Die Regierung kann befristete Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem bewilligen. Dabei kann sie auch Versuche mit Fahrzeugen bewilligen, die keinen Fahrzeugführer benötigen, ohne dass dafür bestimmte Fahrstrecken festgelegt werden.

2) Im Rahmen der Bewilligung kann sie vorsehen, dass von den geltenden Vorschriften des Strassenverkehrsrechts abgewichen wird. Die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer muss jederzeit gewährleistet sein.

3) Die Versuche und deren Erkenntnisse sind durch die für den Versuch verantwortliche Person zu dokumentieren. Die Regierung publiziert die entsprechenden Berichte. Die verantwortliche Person gewährt der Regierung den Zugang zu sämtlichen Daten im Zusammenhang mit dem Versuch.

4) Die Regierung kann für technische Abklärungen im Rahmen des Bewilligungsverfahrens Dritte beiziehen. Sie kann bestimmen, dass der Antragsteller die Kosten für solche Abklärungen zu tragen hat.

Art. 95 Abs. 4 und 5

4) Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, wenn er alle Sorgfalt walten lässt, die nach den Umständen erforderlich ist. Auf dringlichen Dienstfahrten ist die Missachtung nur dann nicht strafbar, wenn der Führer zudem die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Führer nicht die Sorgfalt walten lassen, die nach den Umständen erforderlich war, oder hat er auf dringlichen Dienstfahrten nicht die erforderlichen Warnsignale abgegeben, so bleibt seine Strafbarkeit bestehen, die Strafe ist aber zu mildern.

5) Im Falle von Geschwindigkeitsüberschreitungen, die auf dringlichen oder aus taktischen Gründen notwendigen Dienstfahrten begangen werden, wird lediglich die Differenz zur Geschwindigkeit berücksichtigt, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre.

Art. 99f

Völkerrechtliche Verträge

1) Die Regierung kann vorbehaltlich Art. 8 Abs. 2 der Verfassung mit ausländischen Staaten Verträge im Bereich des Strassenverkehrs abschliessen. Dazu gehören namentlich:

- a) der Verzicht auf die Pflicht zum Umtausch von Führerausweisen bei Wohnsitzwechsel über die Landesgrenze;
- b) die Anerkennung von Ausweisen, Nachweisen, Weiterbildungen und Bewilligungen;

- c) die Zulassung von Fahrzeugen, insbesondere die Anerkennung und der Wechsel der Zulassung;
- d) grenzüberschreitende Ausnahmetransporte;
- e) der gegenseitige Austausch sowie die Bekanntgabe von Fahrzeughalter-, Fahrberechtigungs- und Motorfahrzeugdaten; Verträge mit der Schweiz können die Beteiligung an der Führung und Nutzung der entsprechenden schweizerischen Informationssysteme zum Gegenstand haben;
- f) die Vollstreckung von Geldstrafen oder Bussen bei Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften; die Verträge können vorsehen, dass nicht vollstreckbare Geldstrafen oder Bussen in Freiheitsstrafen umgewandelt werden;
- g) der Bau und die Ausrüstung von Fahrzeugen, die Ausrüstung der Fahrzeugbenützer und die gegenseitige Anerkennung damit zusammenhängender Prüfungen.

2) Die Regierung kann mit ausländischen Staaten Vereinbarungen über die Wahrnehmung der Aufgaben des Nationalen Versicherungsbüros und des Nationalen Garantiefonds abschliessen.

II.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am 1. Januar 2027 in Kraft, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.