

---

**René Schaffhauser** (Hrsg.)

---

# **Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht**

---

**2012**

---



Stämpfli Verlag

---

# Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz und der Nationale Garantiefonds Schweiz – Aus dem Geschäftsbericht 2011–2012\*

Dr. iur. MARTIN METZLER, Rechtsanwalt, Präsident NVB & NGF, Zürich

## Inhaltsübersicht

1. Schwerpunkte vorab.....	286
2. Bund und Liechtenstein .....	287
3. Council of Bureaux (CoB).....	288
4. Europa und IEVR.....	290
5. Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF.....	292
6. Reglemente .....	296
7. Aktuelles und Ausblick.....	297

## Abstract

*Der folgende Beitrag enthält Ausführungen von allgemeinem juristischem Interesse aus dem Geschäftsbericht NVB & NGF 2011–2012. Er enthält u.a. Ausführungen zur Abschaffung der Velovignette und was das für den NGF bedeutet sowie zur Odenbreit-Rechtsprechung des EuGH, die im Rahmen des Lugano-Übereinkommens auch für die Schweiz gilt und Geschädigten einen Gerichtsstand an ihrem Wohnsitz einräumt. Es wird über die Tätigkeit des Council of Bureaux während der Berichtsperiode informiert. Diese europäische Dachorganisation aller nationalen Versicherungsbüros hat u.a. ein Abkommen zum Widerruf einer irrtümlich abgegebenen Deckungszusage ausgearbeitet. Sie versucht ferner, Fahren ohne Versicherungsschutz sowie Versicherungsbetrug zu bekämpfen und nimmt sich Regulierungsfragen im Sinne des Verkehrsopferschutzes an. So hat sie ein Musterabkommen zum Besucherschutz verabschiedet und zur Unterzeichnung durch seine Mitglieder freigegeben. Ebenfalls wird auf die Tätigkeit des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht eingegangen, das u.a. jährlich die Europäischen Verkehrsrechtstage organisiert, welche sich zum Ziele setzen, im «verkehrs-*

---

\* Der vorliegende für die Publikation in diesem Jahrbuch leicht angepasste und auf die Ausführungen von allgemeinem juristischem Interesse gekürzte Geschäftsbericht umfasst das Jahr 2011 und berücksichtigt auch Aktuelles aus dem Jahr 2012 bis zur Mitgliederversammlung NVB & NGF vom 15.6.2012 in Bern. Ab diesem Datum wird auf den künftigen Geschäftsbericht 2012–2013 verwiesen, der im Jahrbuch 2013 veröffentlicht werden soll.

*rechtlichen Acquis Communautaire» Trendsetter zu sein und über neueste Entwicklungen auf diesem Gebiet zu informieren. In einem längeren Abschnitt wird schliesslich über die Schadenregulierungstätigkeit durch NVB & NGF sowie die Entschädigungsstelle des NGF berichtet.*

## **1. Schwerpunkte vorab**

Zum Jahresbeginn 2012 erfolgte der *Beitritt von Serbien (SRB) zum Kennzeichen-Abkommen*. Gemäss Art. 63 Abs. 2 SVG bedeutet dies, dass der von den Schweizer Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherern zu deckende *obligatorische Geltungsbereich* um dieses Territorium erweitert wurde. Nicht umfasst ist damit das Territorium von *Kosovo*. Zwar hat sich der Kosovo unabhängig erklärt, doch scheiterte die Anerkennung durch die UNO am bisherigen Veto Russlands. Die Anerkennung durch die UNO ist Voraussetzung für die Schaffung eines Nationalen Versicherungsbüros auf diesem Territorium. Dieses ist wiederum Voraussetzung für die Mitgliedschaft im europäischen Dachverband aller Versicherungsbüros, dem Council of Bureaux. Erst mit dieser Mitgliedschaft wird es auch möglich werden, mit Bezug zum Kosovo die Grüne Versicherungskarte als Dokument einzuführen, sowohl für kosovarische Motorfahrzeuge für deren Ausreise aus dem Kosovo bzw. Einreise in die verschiedenen Staaten des Grüne-Karten-Systems als auch für Fahrzeuge anderer Standorte für deren Einreise in den Kosovo. Bis es soweit ist, muss für die Einreise in den Kosovo eine Grenzversicherung gelöst werden, wie dies grundsätzlich für kosovarische Fahrzeuge im umgekehrten Fall bei der Einreise in andere Staaten ebenfalls erforderlich ist.

Was für den Kosovo noch Zukunft ist, konnte bezüglich *Montenegro* realisiert werden, nachdem auch dieser Staat sich von Serbien unabhängig erklärte. Das nationale Versicherungsbüro Montenegros konnte als 46. Mitglied in den Council of Bureaux aufgenommen werden. Für die Einreise nach Montenegro ist für eine Übergangszeit von 2 Jahren noch die Grüne Karte, ausgestellt für Serbien (SRB), gültig. Danach muss die Grüne Karte Montenegro selber ausweisen (MNE). Für die Einreise von Fahrzeugen aus Montenegro in andere Staaten ist eine Grüne Karte des nationalen Versicherungsbüros von Montenegro erforderlich.

Ein weiterer zentraler Punkt in der Berichtsperiode ist die seit 1. Januar 2012 vom Gesetzgeber realisierte *Abschaffung* der Versicherungspflicht für Fahrräder bzw. die Abschaffung der bisherigen obligatorischen *Velo-Vignette* unter gleichzeitiger Beibehaltung der Deckungspflicht durch den

NGF, ja der Ausdehnung dieser Deckung auf fahrzeugähnliche Geräte<sup>2</sup>. Der bisherige Ausfallschutz ging von einer an sich bestehenden Versicherungspflicht für die Fahrräder aus (obligatorische Vignette), so dass der NGF nur die ordnungswidrige Versicherungslücke zu decken hatte und im Umfang seiner erbrachten Leistungen auf die fehlbaren, nicht versicherten Verursacher regressierte. Die *neue gesetzliche Regelung* sieht nun vor, dass die *Versicherungspflicht für Fahrräder und dergleichen entfällt*, – für fahrzeugähnliche Geräte hat sie nie bestanden –, aber dennoch geraten wird, eine Versicherung abzuschliessen<sup>3</sup>, ohne jedoch für den Umfang einer solchen Versicherung Mindestdeckungssummen zu empfehlen und ohne dem Geschädigten ein direktes Forderungsrecht gegenüber der Versicherung des Schädigers einzuräumen. Im Fall einer künftigen Versicherungslücke oder wenn das Bestehen einer Haftpflichtversicherung strittig ist<sup>4</sup>, hat der Geschädigte ein *direktes Forderungsrecht gegenüber dem NGF*, der allenfalls vorab Leistungen zu erbringen hat, jedoch auf bestehende Schadenversicherungen regressiert und bei fehlender Versicherung wie bisher auf die fehlbaren Verursacher zurückgreift. Besteht zwar Versicherungsdeckung in einem gewissen Umfang<sup>5</sup>, reicht diese aber nicht aus, ergänzt komplementär der NGF die fehlende Deckung bis zur maximalen gesetzlichen Deckung von 2 Mio. CHF<sup>6</sup>. Für den sehr unwahrscheinlichen Fall eines noch grösseren Schadens muss sich der Geschädigte ausschliesslich an den Haftpflichtigen und seine Mittel halten.

## 2. Bund und Liechtenstein

In der Zusammenarbeit mit den Behörden in Bern (ASTRA und FINMA) und Liechtenstein (FMA) waren in der Berichtsperiode vor allem zwei Themen vorrangig: Die *Abschaffung der Velovignette* und die vorgesehene *neue Regelung*, wie sie vorstehend bereits dargelegt wurde. Mit der FINMA und der FMA thematisierten wir erneut das komplexe Thema der *Insolvenzdeckung durch den Garantiefonds*<sup>7</sup>. Welche finanziellen Mittel sind für den sehr unwahrscheinlichen<sup>8</sup> aber letztlich doch möglichen Fall des Konkurses eines Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherers bereitzustellen, um im Ereignis-

<sup>2</sup> Siehe SVG-Revision vom 1. Oktober 2010, AS 2010, S. 6557 ff. Die betreffende Referendumsfrist ist am 20. Januar 2011 unbenutzt abgelaufen. Neue Regelung nun unter SR 741.01.

<sup>3</sup> Versicherung über eine private oder berufliche Haftpflichtversicherung, welche von Schweizer Versicherern meist zusammen mit der üblichen Hausratversicherung offeriert wird.

<sup>4</sup> Der Schädiger bestreitet seine Haftung und/oder gibt seine Haftpflichtversicherung nicht an.

<sup>5</sup> Zunächst über eine bestehende Unfallversicherung und sodann ergänzend für den Direktschaden eine private oder berufliche Haftpflichtversicherung.

<sup>6</sup> Gemäss Art. 53a Abs. 2 VVV.

<sup>7</sup> Art. 76 Abs. 2 lit. b SVG; Deckung für die Haftung von Schäden eines Mitglieds im Falle seines Konkurses.

<sup>8</sup> Swiss Solvency Test (SST) und andere Sicherungsinstrumente.

nisfall die pendenten Schäden decken und fristgerecht regulieren zu können? Sodann muss auch das vollständige Szenario der Konkursfolgen und der Schadenabwicklung, etwa die Bestandesübernahme, anschaulich antizipiert werden können.

### 3. Council of Bureaux (CoB)

In verschiedenen Kommissionen und Arbeitsgruppen des CoB, des Dachverbands aller nationalen Versicherungsbüros, der Council of Bureaux, wurden Problemkreise behandelt und nach Lösungen gesucht. So bezüglich der Deckung und Regulierung von Schadenfällen, wenn ein *Fahrzeug*, welches *in einem Mitgliedstaat der EU gekauft* wird und mit den dortigen Kennzeichen versehen wird<sup>9</sup>, aber bereits mit der Versicherung eines anderen Mitgliedstaates in den Verkehr gebracht wird, in welchen es *überführt* werden soll<sup>10</sup>. Der CoB schlug nach eingehender Analyse von verschiedenen Lösungsmöglichkeiten vor, dass der *Schadenregulierungsbeauftragte des Versicherers* im Wohnsitzstaat des Verkehrsopfers für die Regulierung solcher Schadenfälle zuständig sein solle. Oder die Lösung für jene Fälle mit grenzüberschreitendem Charakter, in welchen ein Versicherungsbüro oder ein Garantiefonds die für ein bestimmtes Fahrzeug abgegebene *Deckungszusage infolge Irrtums widerrufen* muss<sup>11</sup>. Die zuständige Arbeitsgruppe hat bereits ein internes Abkommen entworfen, welches sicherstellen soll, dass die Konsequenzen der irrtümlichen Deckungszusagen für diejenige Einrichtung, nämlich Versicherungsbüro oder Garantiefonds, die sie gutgläubig abgegeben hat, unter genau definierten Umständen soweit möglich wieder rückgängig gemacht werden können.

Abgeklärt wurde auch die Frage, ob es möglich und angezeigt erscheint, dass nationale *Versicherungsbüros* mit Wirkung für ausländische Versicherer und deren Haftpflichtfälle im Unfallland *Abkommen beitreten* können, wie Teilungs- oder Regressabkommen oder Abkommen zur Regulierung von Massenkollisionsfällen. Die unter der Leitung des französischen Versicherungsbüros geführte europaweite Analyse hat klar aufgezeigt, dass die Nachteile überwiegen. Deshalb dürfen Versicherungsbüros auch weiterhin nicht mit Wirkung für ausländische Versicherer solche nationalen Abkommen mit unterzeichnen.

---

<sup>9</sup> Meist sog. Ausfuhrkennzeichen.

<sup>10</sup> Problem der sog. «dispatched vehicles»; gemäss Art. 15 und Erw. 27 der Richtlinie 2009/103/EG vom 16. September 2009 (kodifizierte Fassung).

<sup>11</sup> Sog. Fälle von «Bona Fide» – Garantien, welche sich nachträglich als irrtümlich erteilt herausstellen. Die Arbeitsgruppe steht unter Schweizer Vorsitz; Daniel Wernli.

Sodann versucht eine weitere internationale Expertengruppe Argumente zusammenzustellen, wie dem *unversicherten Fahren* beizukommen ist. Auch hier leistet die Schweiz ihren Beitrag über das NVB, insbesondere indem es auf die eigene nationale Lösung verweist, denn in der Schweiz ist das unversicherte Fahren von Motorfahrzeugen aufgrund verschiedener tatsächlicher Gegebenheiten kein Problem. Dies im Gegensatz zu einigen Ländern, in welchen unversicherte Fahrzeuge noch immer einen hohen Prozentanteil ausmachen und mit ihren Unfällen den Garantiefonds strapazieren, welcher durch die Versicherer und letztlich deren Versicherungsmarkt finanziert werden muss<sup>12</sup>. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe wurden dem Dachverband der Versicherer Europas zur Verfügung gestellt wie auch den europäischen Behörden. Zudem wird versucht, noch weiter abzuklären, welche Summen die Unfälle durch nicht versicherte Fahrzeuge ausmachen, um so verlässlich veranschaulichen zu können, wie schädigend dieses Problem auf den betroffenen Versicherungsmärkten Europas lastet.

Weiter befasste sich der CoB auch mit dem *Datenschutz*. Nicht alle europäischen Länder verfügen über den europäischen Standard, wie ihn die Schweiz und die EU kennen<sup>13</sup>. Es soll sichergestellt werden, dass der europäische Standard bei der internationalen Behandlung der Schadenfälle voll respektiert wird. Zu diesem Zwecke wurden Arbeitsinstrumente geschaffen und Informationen für alle Versicherungsbüros und ihre Mitglieder bereitgestellt.

Weitere Bemühungen zielen darauf ab, den *Versicherungsbetrug* zu bekämpfen. Gezielte Informationen sollen die Sachbearbeiter bei den Versicherungen sensibilisieren, damit Betrugsversuche vermehrt frühzeitig erkannt werden. Oft werden die Betrugsmachenschaften national agierender Banden international wiederholt angewandt, weshalb es wichtig ist, diesbezügliche Information auch international auszutauschen. Entsprechend sind Initiativen lanciert worden, unter Versicherern auch grenzüberschreitend bei der Bekämpfung des Versicherungsbetrugs zusammenzuwirken.

Im EWR operieren die Versicherer teilweise grenzüberschreitend von jenen Mitgliedstaaten aus, in denen sie zugelassen sind<sup>14</sup>, teilweise aber auch aufgrund der Niederlassungsfreiheit. Dies führt zu zahlreichen *nicht leicht überschaubaren Konstellationen*. Der CoB ist bemüht, hier Transparenz zu schaffen, vor allem wenn es darum geht, dass Versicherer im jeweils ande-

<sup>12</sup> Es kann als erwiesen gelten, dass die unversicherten Fahrzeuge infolge ihrer oft kriminellen Lenker weit häufiger Unfälle verursachen als ordentlich versicherte Fahrzeuge.

<sup>13</sup> Die Richtlinie 95/46/EG zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr ist eine 1995 erlassene Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft zum Schutz der Privatsphäre von natürlichen Personen bei der Verarbeitung von personenbezogenen Daten.

<sup>14</sup> Freier Dienstleistungsverkehr.

ren Land Korrespondenten und Schadenregulierungsbeauftragte ernennen. Hier gilt es klare Strukturen und Regeln zu schaffen, damit betreffend Zuständigkeiten unwidersprüchliche Klarheit herrscht. Die Versicherungsbüros und die nationalen Auskunftstellen müssen in der Lage sein, die Verkehrsoffer verlässlich ihrem zuständigen Regulierungsbevollmächtigten zuzuweisen.

Es würde den Rahmen dieses Geschäftsberichts sprengen, möglichst alle im CoB in den verschiedenen Arbeitsgruppen und Kommissionen erarbeiteten Ergebnisse darzustellen. Dies wäre zudem nicht sinnvoll, denn zahlreiche Lösungen von Problemen sind von lediglich internem Interesse und für Aussenstehende nur schwer verständlich. Wichtig ist es aber, darauf hinzuweisen, dass diese Lösungen letztlich alle dem Ziel dienen sollen, auch international *klare Abläufe, Regeln und Zuständigkeiten bei der Regulierung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen* zu haben, denn nur so können im Interesse vorab der Verkehrsoffer Schadenfälle effizient abgewickelt werden. Letztlich dienen klare Verhältnisse aber auch dem Versicherer, der so die Abwicklung der Schadenregulierung Kosten sparend organisieren kann.

#### 4. Europa und IEVR

Am 13.12.2007 hat der *Europäische Gerichtshof* entschieden, dass in der EU ein *Geschädigter durch Klage an seinem Wohnsitz* sein direktes Forderungsrecht gegen einen *ausländischen Haftpflichtversicherer des Schädigers* ausüben kann<sup>15</sup>. Der Gerichtshof stützte sich dabei auf die (EU-interne) Brüsseler Verordnung 44/2001<sup>16</sup>. Zwischen den Staaten der EU und den EFTA-Staaten Island, Norwegen und Schweiz besteht mit dem Lugano-Übereinkommen eine der Brüsseler Verordnung inhaltlich entsprechende Regelung. Per 1.1.2011 wurde eine revidierte Fassung dieses Abkommens in Kraft gesetzt, mit der die vorher auf EU-Ebene vorgenommenen Änderungen nachgeführt wurden<sup>17</sup>. Am 2. Mai 2012 fällte das Schweizerische Bundesgericht in dieser Sache einen Entscheid von grosser praktischer Tagweite<sup>18</sup>. Demnach gilt die *Odenbreit-Rechtsprechung des EuGH auch in der Schweiz*. Geschädigte aus Ländern, die das Lugano-Übereinkommen

---

<sup>15</sup> EuGH, Fall Odenbreit, C-463/06 vom 13.12.2007. Vgl. dazu auch die Beiträge von Rodrigo Rodríguez und Oskar Riedmeyer in diesem Jahrbuch.

<sup>16</sup> Die EG-Verordnung Nr. 44/2001, Verordnung des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, Kurzbezeichnungen EuGVVO, EuGVO oder Brüssel-I-Verordnung, vom 22. Dezember 2000, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, L 12/01 S. 1.

<sup>17</sup> Lugano-Übereinkommen, LugÜ; SR 0.275.12, i.K. getreten für die Schweiz am 1.1.2011.

<sup>18</sup> 4A\_531/2011.

unterzeichnet haben, können in ihren Wohnsitzstaaten Schweizer Versicherer verklagen und umgekehrt können Schweizer Geschädigte an ihrem Wohnsitz gegen Versicherer aus den LugÜ-Staaten klagen. Mit seinem Urteil beendete das Bundesgericht eine in Fachkreisen intensiv geführte Diskussion<sup>19</sup>.

NVB & NGF waren vor rund einem Jahrzehnt Gründungsmitglieder des *Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR)* mit Sitz in Trier. Aus hier nicht weiter zu erläuternden Gründen hat die Mitgliederversammlung des IEVR am 9. Juni 2011 beschlossen, den Sitz von Deutschland (Trier) nach Luxemburg zu verlegen. Der luxemburgische Staat hat dem IEVR ein Domicil in einem repräsentativen Gebäude in Luxembourg-Bertrange ermöglicht und unterstützt das Institut mit einem namhaften jährlichen Beitrag<sup>20</sup>. Das Institut organisiert jährlich im Oktober die *Europäischen Verkehrsrechtstage*, welche sich zum Ziele setzen, im «verkehrsrechtlichen Acquis Communautaire» Trendsetter zu sein und über neueste Entwicklungen auf diesem Gebiet zu informieren. Die Schweiz hat über das NVB & NGF sowohl im letzten Jahr als auch im laufenden Jahr 2012 massgeblich an der inhaltlichen und organisatorischen Gestaltung des Kongresses mitgewirkt und unterstreicht damit ihre Rolle, aufzuzeigen, dass der Verkehr nicht an den Grenzen der EU Halt macht. 2011 moderierte *Prof. René Schaffhauser*, Universität St. Gallen, ein internationales Podium von Fachreferenten zum Thema «*Kind im Strassenverkehr*». Man versuchte – auch aus verkehrspsychologischer Sicht – auszuloten, ab wann und inwieweit das Kind im Verkehr Eigenverantwortung wahrnehmen kann und befasste sich mit dem Thema Haftung gegenüber dem Kind aber auch mit der Frage, inwiefern das Kind selber haftet, auch als Benutzer von Fahrrädern, Mofas und in zunehmenden Masse auch von fahrzeugähnlichen Geräten. Im Oktober 2012 ist – wiederum mit aktiver Schweizer Beteiligung – ein Hauptthema dem Personenschaden gewidmet: Wie kann die *Reintegration gegenüber der Entschädigung* vermehrt gefördert werden und welche Aspekte sind bei der Entschädigung in Form von *Abfindung oder Rente* kritisch zu hinterfragen? Auch im Rahmen des IEVR wird zurzeit in einer Arbeitsgruppe das Thema

<sup>19</sup> Kurzkomentar zum Bundesgerichtsurteil von Prof. Dr. Stephan Fuhrer, Vize-Präsident NVB&NGF. Das Urteil erging unter dem noch nicht revidierten LugÜ, so dass, wie dies Fuhrer annimmt, auch unter dem revidierten LugÜ ein solches Urteil zu erwarten ist. Es gibt jedoch auch abweichende Prognosen. Zudem können ausländische Gerichte dem schweizerischen Bundesgericht widersprechende Urteile fällen, wie dies für das Urteil des Amtsgerichts Trier zutrifft: 31 C 221/11 vom 14.12.2011; so zitiert bei Eichenberger a.a.O. (vgl. nachstehend). Vgl. zum gesamten Fragenkomplex: Rodrigo Rodriguez, «Gerichtsstände bei Unfällen im Ausland im Lichte der «Odenbreit»-Rechtsprechung und des neuen Lugano-Übereinkommens, in diesem Jahrbuch, ders., «Direktklage gegen den Haftpflichtversicherer unter dem revidierten Lugano-Übereinkommen (...)», HAVE/REAS 01/2011, S. 12 ff., sowie Patrik Eichenberger, «Der Wohnsitzgerichtsstand des Verkehrsopfers und das revidierte LugÜ», in Jusletter, 26.3.2012.

<sup>20</sup> Das IEVR finanziert sich im Übrigen durch Mitgliederbeiträge und durch Kongressgebühren.



«Harmonisierung der *Verjährungsregelung* bei Forderungen aus Verkehrsunfällen in Europa?» behandelt. Das IEVR möchte künftig auch vermehrt über seine *Webseite* verkehrsrechtlich relevantes Wissen vermitteln, doch steckt der Ausbau der Homepage derzeit noch in den Anfängen, nicht zuletzt auch aus finanziellen Gründen<sup>21</sup>.

Generell kann man zur *verkehrsrechtlichen Entwicklung in Europa* derzeit feststellen, dass nach der kodifizierten Fassung der bisherigen Motorfahrzeughaftpflicht-Richtlinien der EU<sup>22</sup> und Rom II<sup>23</sup> sowie dem Urteil des EuGH i.S. Odenbreit<sup>24</sup> und letztlich der Revision des Lugano-Übereinkommens<sup>25</sup> eine *Phase der Konsolidierung* eingetreten ist. Immerhin sei erwähnt, dass im Bereich *Strassen- und Fahrzeug-Sicherheit* europaweit massgebliche Verbesserungen im Gange sind, auch was die *Sicherheit beim Lenker* betrifft, wie Massnahmen betreffend Fahrtauglichkeit und Fahrtüchtigkeit hinsichtlich Führerprüfung und Führerausweis-Erteilung und –Entzugspraxis<sup>26</sup>. Allerdings besteht in den erwähnten Bereichen Punkto Unfallverhütungsmassnahmen immer noch ein generell sehr grosses *Gefälle zwischen West und Ost*.

## 5. Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF

*Swiss Interclaims Zurich* regulierte 2011 insgesamt 4'635 *NGF-Fälle* (2010: 4'824) gemäss Art. 76 SVG mit einem Schadenaufwand von rund 8,3 Mio. CHF (2010: 12,3 Mio. CHF) inkl. Bearbeitungsaufwand<sup>27</sup>. Allerdings sind in diesem Aufwand die Leistungen der Unfall-, Sozial- und Kasko-Versicherer in den gleichen Schadenfällen nicht berücksichtigt, denn diese können aufgrund der absoluten Subsidiarität der NGF-Leistungen gemäss Art. 76 Abs. 4 SVG nicht wie sonst bei MFH-Schäden üblich auf den MFH-Versicherer, bzw. im Sinne des Ausfallsschutzes den NGF, regressieren.

---

<sup>21</sup> [www.ietl.org](http://www.ietl.org).

<sup>22</sup> Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.9.2009 (kodifizierte Fassung).

<sup>23</sup> Die Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf ausservertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht, Kurzbezeichnung Rom-II-Verordnung, vom 11. Juli 2007, ist eine Verordnung, die das Internationale Privatrecht der Europäischen Gemeinschaft im Bereich ausservertraglicher Schuldverhältnisse regelt. Sie ist am 11. Januar 2009 in Kraft getreten.

<sup>24</sup> Fall Odenbreit, C-463/06.

<sup>25</sup> Lugano-Übereinkommen, LugÜ; SR 0.275.12, i.K. getreten für die Schweiz am 1.1.2011.

<sup>26</sup> So auch in der Schweiz im Rahmen der Massnahmen von «via sicura»: <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html>.

<sup>27</sup> Swiss Interclaims Zurich reguliert grundsätzlich alle NGF-Schäden mit Ausnahme der wegen Interessenkollision abzutretenden; Art. 53 Abs. 4 lit. a VVV.

*Swiss Interclaims Schweiz*<sup>28</sup> erledigte im 2011 insgesamt 15'108 NVB-Schadenfälle<sup>29</sup> gemäss Art. 74 SVG im geschätzten Umfang von rund 90 Mio. CHF<sup>30</sup> (2010: 16'212 Fälle, im geschätzten Umfang von rund 100 Mio. CHF).

Vergleicht man die Zahlen für das Jahr 2011 mit denen des Vorjahres, kann man einige *Trends* erkennen<sup>31</sup>. Zum einen hat sich die Anzahl der Unfälle, die von ausländischen Fahrzeugen in der Schweiz verursacht wurden, von 16'212 im Jahr 2010 um 6,8% auf 15'108 im Jahr 2011 vermindert. Dies spiegelt möglicherweise die negative wirtschaftliche Entwicklung wieder, die sich in einer verminderten Reisefreudigkeit bzw. in einem reduzierten Warenverkehr äussert. Eine Ursache kann aber auch darin gesehen werden, dass für das Jahr 2011, im Gegensatz zu früheren Jahren, das NVB erstmals exakte Zahlen von seinen *Swiss Interclaims* Korrespondenten verlangt hat, dies gestützt auf einen entsprechenden Anhang zum Schadenreglement<sup>32</sup>. Lag vor einem Jahr noch *Deutschland* mit den meisten in der Schweiz verursachten Unfällen vor *Frankreich* und *Italien* an der Spitze, so lautet die Reihenfolge im Jahr 2011 nun Frankreich, Deutschland und Italien. Im Weiteren ergaben sich keine Verschiebungen und es folgen nach wie vor *Österreich*, die Niederlande, Spanien, Polen, Belgien, die Tschechische Republik und Grossbritannien, während sich der restliche Teil von rund 1'000 Unfällen auf verschiedene Herkunftsländer verteilt.

Wie verhält es sich nun aber bezüglich der von *schweizerisch immatrikulierten Fahrzeugen im Ausland verursachten Unfälle*? Hier ist eine leichte Erhöhung des Unfallgeschehens um 0,16 % von 10'705 auf 10'722 festzustellen. Bei den bevorzugten ausländischen Reisezielen der Schweizer hat sich – schätzt man dies aufgrund des Unfallgeschehens ein – eine Verschiebung ergeben. Im Jahr 2010 lag als beliebtestes bzw. unfallträchtigstes Land noch Frankreich an der Spitze; 2011 führt Italien das Feld an, während Deutschland unverändert auf Platz drei liegt. Bei den übrigen Ländern lässt sich aufgrund der kleinen Unfallzahlen kein Trend ausmachen.

<sup>28</sup> Gemeint sind hier alle *Swiss Interclaims* Korrespondenten der Schweiz, welche in Vertretung des NVB dessen Schadenfälle gemäss Art. 74 SVG bearbeiten (Mitgliedsgesellschaften und Schadenregulierungsunternehmen, welche das sog. *Swiss Interclaims Agreement* unterzeichnet haben).

<sup>29</sup> Total der für die CoB-Statistik von den *Swiss Interclaims Korrespondenten* dem NVB mitgeteilten Fälle.

<sup>30</sup> Bei einem von *Swiss Interclaims Zurich* ermittelten Durchschnittswert eines MFH-Schadens von CHF 6'333 (ohne Bearbeitungsaufwand).

<sup>31</sup> Die Kommentierung in diesem und im folgenden Abschnitt hat Werner Tremp, Generalsekretariat NVB & NGF, aufgrund der Unfallstatistik erstellt.

<sup>32</sup> Vgl. nachstehend in diesem Abschnitt die Auflistung der aktuellen Anhänge zum Schadenreglement.

Betrachten wir nun nach der Schadenstatistik einen ganz anderen Aspekt, nämlich den der *Qualität der Schadenregulierung*. Dies vorab unter dem Aspekt der *Effizienz der Schadenregulierung*, für welche die *Entschädigungsstelle des NGF* gewissermassen eine gesetzliche Prüfstelle darstellt. Alsdann wenden wir uns dem Aspekt der *qualitativen Schadenerledigung* in jenen Fällen zu, in denen der Vorstand von NVB & NGF selber eine Verantwortung trägt.

Geschädigte mit Wohnsitz in der Schweiz können ihre Haftpflichtansprüche bei der *Entschädigungsstelle* des NGF geltend machen, wenn die zur Schadenregulierung angegangene Stelle – nebst den Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherern sind dies namentlich auch NVB und NGF bzw. deren Vertreter, die Swiss-Interclaims-Korrespondenten – ihren Regulierungspflichten terminlich nicht nachgekommen ist<sup>33</sup>, also dann, wenn nicht innert dreier Monate ein Schadenregulierungsangebot vorgelegt wurde oder eine begründete Antwort erfolgte, wenn ersteres nicht möglich war<sup>34</sup>. Im Jahre 2011 wurden lediglich 2 Gesuche bei der Entschädigungsstelle eingereicht. Beide Gesuche mussten abgewiesen werden. Die Entschädigungsstelle kam in beiden Fällen zum Schluss, dass die zur Schadenabwicklung verpflichteten Stellen ihren Pflichten entweder bereits innerhalb der ersten drei Monate nach Eingang der Forderung, auf welche sich das Gesuch bezogen hatte, nachgekommen waren, oder dass sie den Gesuchstellern nachträglich, innert der zweimonatigen Nachfrist<sup>35</sup>, eine begründete Antwort hatten zukommen lassen.

Prof. Hans Peter Walter<sup>36</sup> überprüfte 2011 anhand einer repräsentativen Auswahl von Fällen aus dem Jahre 2010 im Auftrage des Vorstandes von NVB & NGF die *Gesetzeskonformität des Verfahrens und der Entscheidung der Entschädigungsstelle*. Der Revisor kam in seinem Bericht zum Schluss, dass in sämtlichen überprüften Fällen dem Verkehrsopferschutz uneingeschränkt gesetzeskonform Rechnung getragen wurde. Er empfahl jedoch *Verbesserungen* im formellen Verfahrensablauf. Diese Vorschläge setzte der Vorstand im Jahre 2011 um, indem er die Entschädigungsstelle anwies, die Parteien ausdrücklich auf die Möglichkeit hinzuweisen, von ihrem *rechtlichen Gehör* in Bezug auf die Zusammensetzung des Entscheidgremiums und die innerhalb der Nachfrist von der Regulierungsstelle einzureichende Antwort Gebrauch zu machen. Ausserdem setzte der Vorstand zur *Vermeidung von Interessenskollisionen* ein ausserordentliches Entscheidgremium

---

<sup>33</sup> Art. 79d Abs. 1 SVG.

<sup>34</sup> Art. 79c Abs. 1 SVG.

<sup>35</sup> Art. 54a VVV.

<sup>36</sup> Emeritierter Professor der Universität Bern und Alt-Bundesgerichtspräsident.

ein, in dessen Zuständigkeitsbereich diejenigen Gesuche fallen, in welchen NVB und NGF passivlegitimiert sind.

Mit lediglich zwei Gesuchen ist das Jahr 2011 durch eine im Vergleich zu den Vorjahren schwindend kleine Anzahl an Gesuchen aufgefallen. Die Einrichtung der Entschädigungsstelle wird folglich kaum noch genutzt. Über die exakten *Gründe für den anhaltenden Rückgang* an Gesuchen können genau wie in den Vorjahren lediglich Annahmen getroffen werden. Eine nahe liegende *Erklärung* besteht darin, dass einerseits Versicherungs- und Schadenregulierungsgesellschaften ihre gesetzlichen Pflichten in der überwältigenden Mehrheit der Fälle korrekt wahrnehmen und die Geschädigten in Bezug auf deren Forderungen im Sinne des Gesetzes ausreichend und auch terminlich korrekt informieren, andererseits die Kenntnisnahme durch die Gesuchsteller, dass die Entschädigungsstelle die materielle Richtigkeit der Antworten der Gesuchsgegner in Übereinstimmung mit der gesetzlichen Regelung nicht überprüft.

*Fachcontrolling und Fachrevision:* Bereits im Jahre 2010 wurde das Fachcontrolling testweise eingeführt. Beim *Fachcontrolling* handelt es sich um eine Dossierkontrolle, im Rahmen welcher sämtliche *Swiss-Interclaims-Korrespondenten*<sup>37</sup> selbständig und mittels eines Online-Tools ein im Voraus bestimmtes Fallgut an Dossiers zu überprüfen haben, die sie im Namen des NVB regulieren. Im Jahre 2011 wurde das Fachcontrolling nun erstmals in extenso durchgeführt. Die Kontrolle der rund 850 Fälle verlief in technischer Hinsicht reibungslos. Das Fachcontrolling erlaubt es den Vertretern sowie dem auftraggebenden NVB zu prüfen, ob die spezifischen gesetzlichen und reglementarischen Anforderungen, welche an die Regulierung von Schadenfällen, die in den Anwendungsbereich von Art. 74 ff. SVG fallen, in der Praxis richtig umgesetzt werden.

Ab 2012 werden die im Namen des NVB regulierten Schadenfälle zudem einer *Fachrevision* unterzogen. Ein durch den Vorstand per 1.4.2012 eigens für diese Aufgabe ernannter *Beauftragter*<sup>38</sup> wird eine eingehende fachliche Überprüfung der Dossiers vornehmen. Dieser Beauftragte wird nicht nur für die Berichterstattung an den Vorstand über das Ergebnis der Fachrevision zuständig sein, sondern auch für die Berichterstattung über das Ergebnis des Fachcontrollings.

Das *Schadenreglement von NVB & NGF* wurde per 1.9.2011 *revidiert* und mit sechs *Anhängen* ergänzt<sup>39</sup>. Mit diesen Anhängen soll die konkrete

<sup>37</sup> Das sind Vertreter von NVB & NGF, welche in deren Auftrag Schäden gemäss Art. 74 und 76 SVG regulieren.

<sup>38</sup> Es ist dies Mario Sasso, ehemaliges Vorstandsmitglied NVB & NGF und vormals Leiter des Bereichs Komplexe Körperschäden beim geschäftsführenden Versicherer Zurich.

<sup>39</sup> Zugänglich über [www.nbi.ch](http://www.nbi.ch), Stichwort: Schadenreglement.

Umsetzung der gesetzlichen und reglementarischen Anforderungen, welche bei der Regulierung von Schäden im Namen der beiden Vereine berücksichtigt werden müssen, erleichtert werden. So enthält Anhang I Hinweise und Beispiele dafür, wie das komplexe *Verhältnis*, das zwischen *NVB und NGF, deren Vertretern* und dem *ausländischen Versicherer* besteht, Dritten kommuniziert werden sollte. Anhang II enthält die Bedingungen, welche für die erstmalige Genehmigung der *Nominierung einer Schadenregulierungsstelle* zum Korrespondenten eines ausländischen MFH-Versicherers in der Schweiz und Liechtenstein erfüllt sein müssen. Anhang III enthält ein Formular zur *Meldung von Prozessfällen* durch die Swiss-Interclaims-Vetreter an NVB und NGF, dies mit Blick auf die Einhaltung der entsprechenden, im Schadenreglement enthaltenen Pflicht. Anhang IV enthält Vorlagen für die Abgabe von *Verjährungseinredeverzicht-Erklärungen* durch die Swiss-Interclaims-Vetreter im Namen von NVB & NGF. Anhang V regelt die Modalitäten der *Ersatzregulierung* zwischen den Parteien, wenn ein Schadenfall infolge einer Intervention von NVB & NGF von einem Vertreter an Stelle eines anderen abgewickelt wird. Anhang VI regelt schliesslich die Einzelheiten der Pflicht der Swiss-Interclaims-Vetreter, NVB & NGF *Auskünfte zu statistischen Zwecken* zu liefern.

## 6. Reglemente

Der Vorstand aktualisierte in der Berichtsperiode sämtliche *Reglemente*, so das *Deckungsreglement* über die Verpflichtungen der Mitglieder betreffend Motorfahrzeug-Haftpflicht im Ausland<sup>40</sup>, das *Grenzversicherungsreglement* betreffend Versicherung von einreisenden Fahrzeugen<sup>41</sup>, das *Organisationsreglement* über die Arbeitsweise des Vorstands und seiner Ausschüsse, das *Technische Reglement* für die Arbeiten im Zusammenhang mit den laufenden Finanzen mit Ausnahme der Anlagen. Hiefür dient das *Anlagereglement*, das ebenfalls einer Revision unterzogen wurde. Von der Revision des *Schadenreglements* und dessen Anhängen war bereits weiter oben die Rede<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> In Ergänzung zu Art. 63 Abs. 2 SVG.

<sup>41</sup> Soweit nicht Deckung über das Kennzeichenabkommen besteht – was die Regel ist (Einreise aus dem EWR sowie Kroatien, Andorra und Serbien) – und für diesen Ausfall auch die obligatorische Grüne Karte für die Einreise fehlt.

<sup>42</sup> Abschnitt 5, letzter Absatz.

## 7. Aktuelles und Ausblick

Der Dachverband aller nationalen Versicherungsbüros (Council of Bureaux) hat an seiner Generalversammlung vom 31. Mai 2012 in Bukarest ein *Musterabkommen zum Besucherschutz* verabschiedet und zur Unterzeichnung durch seine Mitglieder freigegeben<sup>43</sup>. Entsprechend diesem bilateral zu unterzeichnenden Abkommen vereinbaren zwei Versicherungsbüros, einander – auf Gesuch eines Verkehrsofopfers hin – bei der *Abklärung der Identität eines Versicherers* und der *Beschaffung gewisser Dokumente zum Unfallgeschehen*, wie des Polizeirapports, behilflich zu sein. Dies ist im Wesentlichen der Inhalt des sog. «*Basic Agreements*» des Musterabkommens zum Besucherschutz. Gemäss dem sog. «*Optional Agreement*», dem vertraglichen Zusatz zum Grund- oder Musterabkommen, benennt zumindest ein Mitglied oder benennen im besten Fall alle Mitglieder eines Versicherungsbüros, im anderen Staat, dessen Versicherungsbüro das Abkommen unterzeichnet hat, einen *Schadenregulierungsbeauftragten*, der im Wohnsitzstaat des Verkehrsofopfers dessen Schadenersatzansprüche reguliert. Dieser Schadenregulierungsbeauftragte handelt als direkter Vertreter des Versicherers und nur im Rahmen der ihm erteilten Vollmachten. Kommt es bei dieser Regulierung zu Verzögerungen, kann das Verkehrsofopfer aus dem Abkommen keinerlei Rechte für sich ableiten. Das Musterabkommen kennt auch keinerlei Sanktionen zu Lasten des Versicherers. Das Verkehrsofopfer kann sich mit seinen Ansprüchen gegen den Versicherer auch nicht an eine Entschädigungsstelle wenden, um die Leistungen vorschussweise von dieser Stelle zu erhalten. Im Gegenteil, wenn der Versicherer die Leistungen nicht erwartungsgemäss erbringt, hat der Geschädigte bloss die Möglichkeit, den Versicherer einzuklagen, allerdings, nach dem weiter oben Ausgeführten<sup>44</sup>, steht ihm nunmehr der Gerichtsstand am eigenen Wohnsitz zur Verfügung. Der Versicherer wird daher die gütliche Regulierung über seinen Schadenregulierungsbeauftragten vor Ort vorziehen und sich nicht ohne weiteres von solchen Verhandlungen zurückziehen. Zieht das Verkehrsofopfer die gerichtliche Regulierung vor, so entfällt jegliche Wirkung aus dem Besucherschutzabkommen.

<sup>43</sup> Dieses Abkommen wurde von einer Arbeitsgruppe im CoB unter Schweizer Leitung vorbereitet. Der Schweiz wurde der Vorsitz eingeräumt, weil das NVB mit seinen Partnereinrichtungen im EWR sehr gute Erfahrungen mit seinen bilateralen Besucherschutzabkommen gemacht hat. Das neue Abkommen des CoB ist denn auch vom Schweizer Modell inspiriert und inhaltlich ähnlich ausgestaltet worden. Der Erfolg des neuen CoB-Musterabkommens wird aber davon abhängen, ob die Versicherungsbüros und deren Mitglieder im EWR solche Abkommen mit Partnern ausserhalb des EWR abschliessen werden.

<sup>44</sup> Abschnitt 4. Europa und IEVR.

**Stichwörter**

Council of Bureaux; CoB

Entschädigungsstelle

Fahrradvignette

fahrzeugähnliches Gerät

Grüne Karte

Institut für Europäisches Verkehrsrecht; IEVR

nationaler Garantiefonds; NGF

nationales Versicherungsbüro; NVB

Swiss Interclaims

Swiss National Bureau of Insurances; nbi

Versicherungsbetrug