

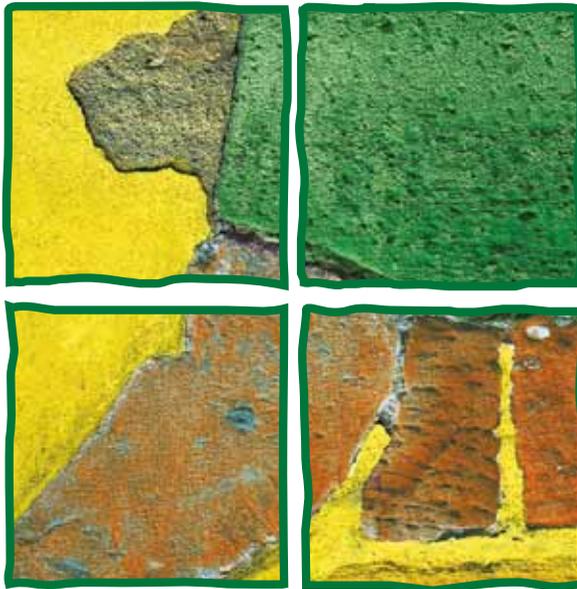
Schriftenreihe des
Instituts für Rechtswissenschaft
und Rechtspraxis



Universität St.Gallen

René Schaffhauser (Hrsg.)

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2010



Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz und der Nationale Garantiefonds Schweiz – Aus dem Geschäftsbericht 2009–2010

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

Inhaltsübersicht

1.	Einleitung.....	286
2.	Schwerpunkte.....	287
3.	Bund und Liechtenstein.....	289
4.	Council of Bureaux (CoB).....	289
5.	CEA (europäischer Dachverband der Versicherer) und Europa.....	290
6.	Schaden NVB&NGF und Entschädigungsstelle des NGF.....	291

1. Einleitung

Das Nationale Versicherungsbüro (NVB) und der Nationale Garantiefonds (NGF)¹ sind vom Strassenverkehrsgesetz (Art. 74 ff. SVG) vorgesehene Organisationen mit eigener Rechtspersönlichkeit, die Versicherungslücken schliessen, wenn ausländische Motorfahrzeuge und Anhänger in der Schweiz² einen Schaden verursachen (NVB) bzw. wenn durch nicht ermittelte oder nicht versicherte Motorfahrzeuge, Anhänger und Fahrräder in der Schweiz ein Schaden verursacht wird (NGF) – wobei immer vorausgesetzt ist, dass nach dem SVG eine Versicherungspflicht besteht³. In diesen (und in

¹ NVB&NGF ist die gebräuchliche Abkürzung für Nationales Versicherungsbüro Schweiz & Nationaler Garantiefonds Schweiz mit statutarischem Sitz in Zürich (vgl. >www.nbi.ch<), beides Vereine mit den in Art. 74 und 76 SVG umschriebenen Gesetzesaufträgen. Mitglieder beider Vereine sind alle Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein.

² Aufgrund einer staatsvertraglichen Regelung der Schweiz mit Liechtenstein sind NVB&NGF auch für das Territorium von Liechtenstein zuständig. Die mit dem NVB verbundene Regelung gilt mit umgekehrten Vorzeichen auch im Ausland (als Deckungsgarantie des NVB gegenüber den ausländischen Versicherungsbüros), denn die Pflichtversicherung für Motorfahrzeuge wird in Art. 63 Abs. 2 SVG für alle Staaten vorgeschrieben, in denen das Schweizer Kontrollschild als Versicherungsnachweis gilt. Dies trifft zurzeit für den gesamten Verkehrsraum des EWR zu wie auch für Andorra und Kroatien. Für die übrigen auf der Grünen Karte aufgeführten und nicht gestrichenen Länder gilt die Deckung fakultativ, soweit sie der jeweilige Versicherer anbietet. Für die Mittelmeeranrainerstaaten wie auch für die Staaten des Balkans, die auf der Grünen Karte aufgeführt sind, wird derzeit eher Deckung gewährt als etwa für Russland, die Ukraine, Weissrussland und Iran. Diese Streichungen sind keine politischen Massnahmen, sondern meist fehlen den betreffenden Versicherern einfach die erforderlichen Partner in diesen Ländern, welche für die aufkommenden Schadenfälle eine verlässliche Regulierung gewährleisten würden.

³ Zurzeit (August 2010) wird in den parlamentarischen Kommissionen die Abschaffung der Velovignette diskutiert und offenbar soll damit auch die Pflichtversicherung für die Haftpflicht der Fahrradfahrer ersatzlos gestrichen werden, dennoch soll der Garantiefonds – neu also ohne Voraussetzung einer Pflichtversicherung – weiterhin für den Ausfallschutz eintreten müssen, wobei diese Deckung zudem auf fahrzeugähnliche Geräte ausgedehnt werden soll, so die Parlamentarische Initiative zur Abschaffung der Fahrradnummer gemäss Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerates vom 4. Mai 2010 (Geschäft 08.520, BBl 2010 – 4137). In der KVF des Nationalrates soll das Geschäft am 17. August 2010 behandelt werden. Die gesetzliche Neuregelung ist – sollte das Parlament dem Vorschlag zustimmen – nach einer Umsetzungsfrist ab 2012 vorgesehen.

gewissen weiteren) Fällen decken diese Organe grundsätzlich die Haftung für den Schaden. Damit leisten sie einmal eine wichtige Ausfalldeckung und zum anderen erleichtern sie für die Betroffenen die Schadenabwicklung. Die Geschädigten haben ein unmittelbares Forderungsrecht gegen diese Organisationen.

Die Umschreibung dieser Aufgaben nimmt im SVG einen recht breiten Raum ein, doch sind die vielfältigen Tätigkeiten dieser Einrichtungen und deren internationale Verflechtung wenig bekannt. Daher haben die Herausgeber des Jahrbuchs – mit dem Einverständnis des Vorstandes dieser Organisationen – bereits letztes Jahr beschlossen, jeweils Auszüge aus deren Jahresbericht zu publizieren. Mit der vorliegenden gekürzten Fassung des aktuellen Geschäftsberichts 2009 und ersten Halbjahrs 2010⁴ soll wiederum ein Beitrag zu einer besseren Information über deren Tätigkeit vermittelt und es damit der Fachwelt erleichtert werden, sich in solchen Fällen zurechtzufinden.

2. Schwerpunkte

Auf Jahresbeginn 2010 konnten NVB&NGF bekannt geben, dass nun mit allen Partnereinrichtungen im EWR und ausserdem mit Kroatien Besucher-schutz- und Garantiefonds-Abkommen in Kraft sind, nachdem per Ende 2009 auch die Partner in Italien und Portugal die entsprechenden Abkommen unterzeichnet haben⁵.

⁴ Die eher internen oder bloss die Mitglieder interessierenden Themen wie Details zur Administration, zu Personellem und zu den Finanzen wurden für den vorliegenden Zweck der Publikation ausgespart. Der ungekürzte Geschäftsbericht richtet sich in erster Linie an die Mitgliedsgesellschaften von NVB&NGF und wird jährlich an der Mitglieder-Versammlung Mitte Juni vorgestellt.

⁵ Die Abkommen ermöglichen es Geschädigten (obwohl sie selbst weder Partei des Abkommens noch vertraglich Drittbegünstigte sind und daher keinen vertraglichen Anspruch haben), dass sie ihre Ansprüche aus einem im Ausland erlittenen Verkehrsunfall grundsätzlich nicht mehr im Ausland verfolgen müssen, sondern sich in ihrem Wohnsitzstaat an einen Schadenregulierungsbeauftragten des haftpflichtigen Versicherers wenden können. Solche Ansprüche konnten bisher auch nicht gerichtlich am Wohnsitz durchgesetzt werden. Dies wird jedoch möglicherweise unter dem per 1. Januar 2011 revidierten Lugano Übereinkommen (SR 0.275.11) möglich werden, welches der EU-

Hafteten die Mitgliedsgesellschaften für ihre MFH-Policen im Ausland⁶ bisher noch über ein Jahr nach Erlöschen der Versicherungsdeckung, gilt seit anfangs 2009 die Regelung von Art. 68 Abs. 2 SVG nicht mehr bloss in der Schweiz und in Liechtenstein, sondern auch für alle Länder des Kennzeichenabkommens⁷. Danach haften das NVB und seine Mitgliedsgesellschaften auch im Ausland nur noch 60 Tage – und nicht mehr wie bisher ein Jahr – nach Eingang der Meldung des Versicherers beim Strassenverkehrsamt, wonach die Versicherungsdeckung erloschen sei⁸. Diese Neuregelung ermöglichte die Umsetzung der 5. MFH-Richtlinie der EG, welche den gewöhnlichen Standort des Motorfahrzeugs neu definiert⁹, und die entsprechende Formulierung in den Internal Regulations¹⁰.

Am 11. März 2009 fand das erste Swiss Interclaims Meeting¹¹ statt. Thematisch war die Veranstaltung der Einführung des Schadenreglements gewidmet. Das Schadenreglement trat am 1. Mai 2009 in Kraft¹². Danach hatten bis Ende 2009 alle Vertreter von NVB&NGF das "Swiss Interclaims Agree-

Verordnung 44/2001 (vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen) angepasst worden ist, sofern die Gerichte inhaltlich der EuGH-Rechtsprechung zum Fall Odenbreit folgen (EuGH, Urteil vom 13. Dezember 2007, C-463/06).

- ⁶ Kennzeichenabkommensländer (EWR sowie Schweiz, Andorra und Kroatien).
- ⁷ Gemäss Internal Regulations Sektion III (Grundsatz des gewöhnlichen Standorts eines Motorfahrzeugs).
- ⁸ Und dies auch nur dann, wenn die Kennzeichen im Ausland rechtswidrig weiterverwendet werden.
- ⁹ Danach gilt der Unfallort als "gewöhnlicher Standort" eines nicht mehr regulär immatrikulierten Motorfahrzeugs.
- ¹⁰ Art. 11.2 Internal Regulations.
- ¹¹ Für die Schadenfälle von NVB&NGF wird seit 1.1.2008 einheitlich die Bezeichnung "Swiss Interclaims" verwendet. Die zur Regulierung der Schäden legitimierten Vertreter von NVB&NGF werden entsprechend mit "Swiss Interclaims Correspondents" oder "Swiss Interclaims"-Korrespondenten bezeichnet. Deren Jahresversammlung unter der Leitung von NVB&NGF fand 2009 erstmals unter der Bezeichnung "Swiss Interclaims Meeting" statt. Die Veranstaltung bezweckt den fachlichen Austausch und die Einhaltung einer "Unité de doctrine" in der Schadenregulierung.
- ¹² Dieses ist seither in der Homepage NVB&NGF >www.nbingf.ch< veröffentlicht.

ment"¹³ zu unterzeichnen, widrigenfalls der Verlust der Regulierungsbevollmächtigung drohte.

3. Bund und Liechtenstein

Liechtenstein realisierte die Umsetzung der 5. MFH-Richtlinie der EG. Die entsprechenden Gesetzesbestimmungen traten 2009 in Kraft, womit erstmals in diesem Bereich Divergenzen zur Schweiz entstehen, welche die besagte Richtlinie nicht in allen Teilen umsetzte¹⁴.

4. Council of Bureaux (CoB)

Per 1.1.2009 ist Russland Mitglied des Council of Bureaux (CoB) geworden, so dass für russisch immatrikulierte Fahrzeuge Grüne Karten des Russischen Versicherungsbüros (RAMI) abgegeben werden können und für Russland mittels Grüner Karten der CoB- Mitgliedsländer eine Versicherungsdeckung abgegeben werden kann¹⁵.

Ebenfalls auf Jahresbeginn trat ein neues Modell der Grünen Karte in Kraft¹⁶. Dieses neue Format ist innert zweier Jahre überall einzuführen. Ab 1.1.2011 dürfen Grüne Karten nur noch in der revidierten Form abgegeben werden.

An der Generalversammlung vom 29. Mai 2009 in Sevilla wurde den Bureaux empfohlen, ihr Auftragsverhältnis zu den Korrespondenten vertraglich zu regeln. Die betreffende Arbeitsgruppe des CoB hat hierfür eine "Chart of Correspondents" entwickelt, welche in etwa unserem Schadenreglement

¹³ Gilt mit Einschluss der Anhänge als Auftragsbeschrieb von NVB&NGF an seine Vertreter.

¹⁴ Insbes. die Mindestdeckungssummen erfahren in der Schweiz vorläufig noch keine Anpassung an die höheren Vorgaben in der EU. Liechtenstein hat entsprechend dieser Vorgaben eine Mindestdeckungssumme von 5 Mio. Euro (bzw. den entsprechenden Frankenbetrag) für Personenschäden pro Unfallereignis eingeführt und 1 Mio. Euro (bzw. den entsprechenden Frankenbetrag) pro Unfallereignis für Sachschäden.

¹⁵ Die Mitgliedsgesellschaften des NVB haben von dieser Möglichkeit nur zurückhaltend gebrauch gemacht. Es steht ihnen frei, für Russland eine generelle – oder nur in bestimmten Fällen – Deckung zu gewähren oder davon gegenwärtig abzusehen.

¹⁶ Gegenüber der bisherigen Grünen Karte lediglich leicht modifiziert.

entspricht. Weiter zeigte die Arbeitsgruppe "Financial Stability" die Schwachstellen und Risiken im Grüne-Karte-System auf. Es wurde beschlossen, diesbezüglich ein permanentes Komitee zu etablieren, welches sich ausserdem mit der Rückversicherbarkeit der Bureaux-Garantien befassen soll¹⁷.

Im Rahmen der Umsetzung der 5. MFH-Richtlinie der EG wurde weiterhin nach einer Lösung für sog. "dispatched vehicles" gesucht. Danach sollen Überführungsfahrten von solchen Fahrzeugen mit Kennzeichen des Staates A (Herkunftsstaat), aber einer Versicherung des Staates B (Destinationsstaat) realisiert werden können¹⁸. Weiter befasste man sich mit den Konsequenzen der von der besagten Richtlinie geforderten Abschaffung aller systematischen Versicherungskontrollen der Fahrzeuge innerhalb des Binnenverkehrsraums der EU. Solche Kontrollen sollen nur noch an den EU-Aussengrenzen durchgeführt werden. Der CoB thematisierte 2009 auch den Datenschutz und berief ein Arbeitsgruppe, sich näher mit der Problematik zu befassen¹⁹.

Angesichts der Tatsache, dass die 5. MFH-Richtlinie nun auch für das nationale Recht eine grundsätzliche Regulierungsfrist von 3 Monaten vorsieht, muss die Frist zur Deckungsbestätigung von ebenfalls 3 Monaten gemäss den Internal Regulations massgeblich verkürzt werden. Der Generalversammlung 2010 wird daher vorgeschlagen, diese Frist ab 1.1.11 auf 6 Wochen zu kürzen.

5. CEA (europäischer Dachverband der Versicherer) und Europa

Der CEA und der CoB beschlossen im so genannten "Transfer-Abkommen", dass sich neu das General-Sekretariat des CoB bzw. das neu geschaffene

¹⁷ Es wird an einem Versicherungspool gearbeitet, welcher es den Bureaux ermöglichen soll, sich kollektiv rückzuversichern.

¹⁸ Dabei kommt es zu praktisch unlösbaren Schwierigkeiten mit den bestehenden Garantieabkommen zwischen den Bureaux der Kennzeichenabkommens-Staaten.

¹⁹ Für die Schweiz wurde verbindlich festgestellt, dass die Gesetzgebung EU-Standards gemäss der RL 95/46/EG entspricht (vgl. EU-Kommissions-Beschluss 2000/518/EG).

"Coordination Committee" mit allen operativen Fragen bezüglich der Einrichtungen der 4. MFH-Richtlinie der EU²⁰ befassen soll.

Die Neuregelung der MWSt in der EU²¹ führte zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung, insbes. im Verhältnis zwischen auftraggebenden ausländischen Versicherern und beauftragten inländischen regulierenden Korrespondenten. Der CoB wird hier durch Informationsarbeit gegenüber seinen Mitgliedern, den nationalen Versicherungsbüros und deren Mitgliedsgesellschaften, einen Beitrag zur Klärung der Situation leisten.

Der Absicht, für Buspassagiere ein Sonderrecht einzuführen, im Sinne einer besonders privilegierten Verkehrsoffergruppe, erwuchs unter den Versicherern entschiedener Widerstand. Dies könne, wird etwa argumentiert, auf der anderen Seite zu einer diskriminierenden Behandlung der anderen Verkehrsoffer führen, sicherlich aber zu einer Ungleichbehandlung unter den Verkehrsoffern.

Am 11. Januar 2009 trat in der EU die so genannte Rom-II-Verordnung in Kraft²², welche das anwendbare Recht im ausservertraglichen Schuldverhältnis – Hauptanwendungsfall ist der grenzüberschreitende Verkehrsunfall – nunmehr einheitlich regelt. Danach ist das Recht des Mitgliedstaats anwendbar, in welchem sich das schädigende Ereignis verwirklicht.

6. Schaden NVB&NGF und Entschädigungsstelle des NGF

Im Mittelpunkt der Thematik Schaden stand 2009 das Inkrafttreten des Schadenreglements – welches inzwischen auf der Homepage von NVB&NGF veröffentlicht ist²³ – und die Umsetzung desselben durch die Unterzeichnung des Swiss Interclaims Agreements²⁴. Mit letzterem wird zwischen

²⁰ Auskunftsstellen und Entschädigungsstellen.

²¹ Steuerpflicht des Dienstleistungsempfängers.

²² VO Nr. 864/2007 der EU.

²³ ><http://www.nbi.ch/schadenreglement-nvbngf-003-0103-de.htm><.

²⁴ Dieses wurde bis Ende 2009 von allen Vertretern von NVB&NGF ("Swiss Interclaims"-Korrespondenten) unterzeichnet, womit diese bevollmächtigt sind, Schäden gemäss Art. 74 und 76 SVG namens NVB&NGF zu regulieren.

NVB&NGF einerseits und den Korrespondenten als Schadenregulierungs-Vertreter andererseits ein schriftliches Auftragsverhältnis festgehalten, welches im Wesentlichen die Einhaltung des Schadenreglements zum Inhalt hat. Ziel und Zweck der Einführung und Umsetzung eines Schadenreglements ist es, die verbindlichen Vorgaben bei der Schadenregulierung gemäss Art. 74 und 76 SVG einheitlich, verbindlich und transparent zu gestalten. Letztlich handelt es sich um eine Qualitätssicherung in der Schadenregulierung und um die Realisierung einer *Unité de doctrine* bei den geltenden Standards der Fallabwicklung²⁵. Diesem Zwecke dient insbes. die Umsetzung von Art. 12 des Schadenreglements, womit ein jährliches Fachcontrolling bei den Korrespondenten eingeführt werden soll, ergänzt durch eine Fachrevision. Das diesbezügliche Konzept soll im Verlaufe des Jahres 2010 realisiert und umgesetzt werden.

Das Schadenreglement (SchR) wurde zudem mit – bis heute – 4 Anhängen ergänzt. Anhang I verdeutlicht die SchR-Vorschrift²⁶, wonach in der Schadenkorrespondenz in klarer und deutlicher Weise auf das Vertretungsverhältnis zu NVB&NGF hinzuweisen ist. Anhang II umschreibt die Bedingungen, welche ein Vertreter im Hinblick auf seine Nominierung durch NVB&NGF zu erfüllen hat ("Korrespondenten-Profil"). Anhang III verdeutlicht, wie das Generalksekretariat NVB&NGF über Prozesse zu informieren ist ("Prozessberichts-Formular"). Anhang IV enthält Muster für namens von NVB&NGF abzugebende Verjährungseinrede-Verzichtserklärungen.

Thematisch befasste sich der Schaden-Ausschuss des Vorstands auch dieses Jahr wieder mit dem Anliegen an die Bundesbehörden zur Schaffung einer Zentralstelle für digitalisierte Unfalldaten ("elektronische Polizeirapporte"), welche mindestens für den Bedarf der Schadenbearbeitung von NVB&NGF-Fällen (Swiss Interclaims) verwendet werden könnte. Es wurde Kenntnis genommen, dass künftig²⁷ im Rahmen der Umsetzung von "Via Sicura" beim

²⁵ Dies bezweckt auch das nunmehr jährliche stattfindende Meeting der Swiss Interclaims-Korrespondenten bzw. deren Verantwortungsträger. Das 1. Swiss Interclaims Meeting wurde unter Ziff. 1 als ein Schwerpunkt der Aktivität des Jahres 2009 aufgeführt.

²⁶ Art. 9 Abs. 2 SchR.

²⁷ Evtl. anfangs oder im Verlaufe von 2012.

ASTRA das UAP (Unfallaufnahme-Protokoll) umgesetzt werde, das Teilaspekte des Anliegens umfasst. Weiter waren auch dieses Jahr Oelschäden an Strassen ein Thema. Inwiefern kann der Staat für solche Schäden, als von Unbekannt verursacht, vom NGF Schadenersatz verlangen²⁸? Mit Interesse wurde von einem Regulierungs-Abkommens zwischen den Mitgliedsgesellschaften des SVV²⁹ betreffend Massenkollisionen Kenntnis genommen. In diesem Abkommen werden NVB&NGF zwar erwähnt, sind aber selber nicht Mitunterzeichner des Abkommens. Es ist Sache eines jeden Vertreters eines ausländischen Versicherers, über dieses Abkommen und die Möglichkeit des Beitritts zu informieren. Betreffend der Frage, ob das NVB nationalen (Versicherungs-) Abkommen – wie dem soeben erwähnten Massenkollisionsabkommen³⁰ – beitreten könne³¹, wurde der CoB angefragt, der seinerseits eine Arbeitsgruppe beauftragte, diese Frage für alle 45 nationalen Versicherungsbüros abzuklären.

Zur Frage, ob der NGF Ansprüche aus einem Unfall, verursacht durch einen nicht versicherten Quad, zu entschädigen habe, wenn dieser gar nicht versicherbar sei³², wurde nach Rücksprache mit dem ASTRA festgehalten, dass es nicht auf die Versicherbarkeit³³ ankomme, sondern einzig auf die Verletzung der Vorschrift, wonach kein Motorfahrzeug ohne Haftpflichtversicherung in den öffentlichen Verkehr gebracht werden dürfe³⁴.

Der Vorstands-Ausschuss für die nationale Entschädigungsstelle des NGF nahm Kenntnis davon, dass die FINMA zu den Regulierungsgrundsätzen in

²⁸ Ist der Staat aktivlegitimiert, wenn er ganze Strassenabschnitte in Rechnung stellt (Frage offen gelassen)? Abgesehen davon, dass bei jedem Schadensereignis ein Selbstbehalt pro Geschädigten von CHF 1000 zur Anwendung gelangt (Art 52 Abs. 3 VVV).

²⁹ Schweizerischer Versicherungsverband.

³⁰ Wie bspw. auch Verjährungseinrede-Verzichtsabkommen etc.

³¹ Zu Lasten Dritter (in Vertretung von ausländischen Versicherern).

³² Infolge fehlender Voraussetzungen zur Betriebszulassung gemäss den einschlägigen Bestimmungen der Verkehrszulassungsverordnung (VZV, SR 741.51).

³³ Als eine der Voraussetzungen, damit der NGF Leistungen erbringen kann.

³⁴ Art. 63 Abs. 1 SVG.

Art. 79c SVG³⁵ eine Untersuchung durchführte, aber die Ergebnisse noch nicht publik machte. Er diskutierte die Bedeutung der Verzugszinsvorschrift in derselben Bestimmung und einigte sich zu einer ersten Erläuterung hierzu³⁶. Weiter war in diesem Gremium die Rede von den Rechtsmitteln gegen Entscheide der Entschädigungsstelle. Es wurde festgestellt, dass es keine gesetzliche Antwort zu dieser Frage gibt³⁷. Der Ausschuss befand im weiteren, dass ein Versicherer oder Regulierer, der in ein Verfahren bei der Entschädigungsstelle involviert wird und von dieser aufgefordert wird, innert zweier Monate den Nachweis einer Schadenerledigung oder einer begründeten Antwort an den Geschädigten zu erbringen³⁸ und diesen Nachweis tatsächlich bereits vor Ablauf eines Monats erbringt, innert vierzehn Tagen einen Vorbescheid erhalten soll, der ihm die Möglichkeit verschafft, sollte

³⁵ Dreimonatige Regulierungs- oder Antwortfrist.

³⁶ Nach Ablauf der dreimonatigen Frist beginnt gemäss Art. 79c Abs. 3 SVG die Pflicht zur Leistung von Verzugszinsen. Interessant ist die Frage, wie sich dieser Verzugszins zum Schadenszins verhält. Bekanntlich ist letzterer ab Entstehung des Schadens bis zur Befriedigung des Anspruchs geschuldet (BGE 122 III 53). Beide sollen den Ausgleich dafür erbringen, dass der Geschädigte die ihm geschuldete Entschädigung nicht ab Anspruch (Schadenszins) bzw. ab Verzug (Verzugszins) mit einem Zinsertrag anlegen kann. Eine Kumulierung der beiden Zinsen ist nicht statthaft, insofern dies zu einer Bereicherung des Geschädigten führen würde (BGE 131 III 23 Erw.9.3). Mit den in Art. 79c Abs. 3 SVG erwähnten Zinsen wollte der Gesetzgeber keine neue Zinsart einführen, sondern lediglich einen Verfalltag gemäss Art. 102 Abs. 2 OR vorsehen, welcher mit dem Ablauf der dreimonatigen Frist zur Erteilung einer begründeten Antwort eintritt. Auf keinen Fall sollen damit zivilrechtliche Strafen im Sinne der in gewissen angelsächsischen Rechtsordnungen bestehenden "punitive damages" oder zivilrechtliche Sanktionen wie unter der französischen "Loi Badinter" eingeführt werden. Das Gesetz will hingegen sicherstellen, dass bei Verzug, nach Ablauf der Dreimonatsfrist, ohne weiteres Zutun des Geschädigten – also insbesondere ohne Mahnung – ein Ersatz für die nicht rechtzeitige Zahlung geschuldet ist. Während sich der Schadenszins als eigentlicher Bestandteil des Schadens innerhalb der Mindestversicherungs-Summe (Art. 3 VVV) bewegen muss, ist der Verzugszins als Mindestverspätungsschaden darüber hinaus geschuldet (BGE 88 II 115 E.7 = Pra 51 320 f. E.7, 130 III 591, 131 III 12).

³⁷ Es besteht also eine Gesetzeslücke. Grundsätzlich vertrat man in Rücksprache mit dem ASTRA die Ansicht, dass der Zivilrichter zuständig sei und keine verwaltungsrechtliche Instanz, soweit es sich um Streitigkeiten aus Schadenersatzansprüchen handle. Bei Streitigkeiten zwischen dem NGF und seinen Mitgliedern ist im Übrigen die aufsichtsrechtliche Bestimmung von Art. 55 VVV zu beachten, wonach das ASTRA zuständig ist.

³⁸ Gemäss Art. 54a Abs. 2 VVV.

der Vorbescheid negativ ausfallen, den erwähnten Nachweis bzw. die "begründete Antwort" an den Geschädigten nachzubessern. Dadurch könnte der Regulierer das Risiko vermindern, dass die Entschädigungsstelle an seiner Stelle auf die Forderung des Geschädigten eintritt. Diese und andere Fragen rund um die Entschädigungsstelle werden nunmehr in einem schriftlichen Dokument zusammengefasst³⁹, welches Ende 2010 als "Kommentar zur Entschädigungsstelle" zur Verfügung stehen sollte⁴⁰.

³⁹ Dieses beinhaltet auch alle wesentlichen Fragen zum Verfahren bei der Entschädigungsstelle, soweit dies an Sitzungen des Entschädigungsstellen-Ausschusses thematisiert und protokolliert wurde.

⁴⁰ Dieses Dokument wird auch über die Website des NGF >www.ngf.ch< zugänglich sein.