
René Schaffhauser (Hrsg.)

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht

2014



Stämpfli Verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten, insbesondere das Recht der Vervielfältigung, der Verbreitung und der Übersetzung. Das Werk oder Teile davon dürfen ausser in den gesetzlich vorgesehenen Fällen ohne schriftliche Genehmigung des Verlags weder in irgendeiner Form reproduziert (z.B. fotokopiert) noch elektronisch gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Gesamtherstellung:

Stämpfli Publikationen AG, Bern
Printed in Switzerland

© Stämpfli Verlag AG Bern · 2014

Dieses Werk ist in unserem Buchshop unter
www.staempfliverlag.com erhältlich.

ISBN Print 978-3-7272-3133-9
ISBN Judocu 978-3-0354-1151-5
ISBN E-Book 978-3-7272-5868-8

Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz und der Nationale Garantiefonds Schweiz – Aus dem Geschäftsbericht 2013–2014

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

Inhaltsübersicht

| | |
|--|-----|
| Abstract | 83 |
| 1. Schwerpunkte vorab | 85 |
| 2. Bund und Liechtenstein | 90 |
| 3. Council of Bureaux (CoB)..... | 92 |
| 4. Europa, insbes. Beziehungen zum IEVR..... | 97 |
| 5. Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF..... | 102 |
| 6. Claims Conference 2013..... | 110 |

Abstract¹

Der folgende Beitrag enthält Ausführungen von allgemeinem juristischem Interesse aus dem Geschäftsbericht NVB & NGF 2013–2014. Im Abschnitt «Schwerpunkte» wird einleitend zum Verständnis der grenzüberschreitenden Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung das Grüne-Karte-System und damit der Council of Bureaux (CoB) vorgestellt und dargelegt, weshalb das Dokument der Grünen (Versicherungs-) Karte aufgrund des Kennzeichenabkommens weitgehend an Bedeutung verloren hat. Sodann werden die jüngsten Veränderungen beim Council of Bureaux und seinen Mitgliedern kommentiert. Mit Blick auf die Schweiz werden die Folgen der Abschaffung der Velovignette im Jahr 2012 erläutert und es wird dargelegt, inwieweit dies für den NGF Konsequenzen hatte. Zur Schadenregulierung im internationalen Verhältnis wird die Odenbreit-Rechtsprechung des EuGH in Erinnerung gerufen und aktualisiert sowie darauf hingewiesen, dass diese Rechtsprechung im Rahmen des revidierten Lugano-Übereinkommens nun auch für die Schweiz gilt und damit Geschädigten im internationalen Bereich ein Gerichtsstand an ihrem Wohnsitz eingeräumt wird. Der folgende

¹ Der vorliegende für die Publikation in diesem Jahrbuch leicht angepasste und auf die Ausführungen von allgemeinem juristischem Interesse gekürzte Geschäftsbericht umfasst das Jahr 2013 und berücksichtigt auch Aktuelles aus dem Jahr 2014 bis zur Mitgliederversammlung NVB & NGF vom 13.6.2014 in Wallisellen. Ab diesem Datum wird auf den künftigen Geschäftsbericht 2014–2015 verwiesen, der im Jahrbuch 2015 veröffentlicht werden soll.

Abschnitt ist der Zusammenarbeit mit den Behörden in Bern (ASTRA und FINMA) und Liechtenstein (FMA) gewidmet und den dabei thematisierten Problemkreisen. Es ging vorrangig um die Abschaffung der Velovignette und die damit verbundene neue Deckungspflicht des NGF auch für fahrzeugähnliche Geräte sowie die dafür notwendigen Rückstellungen. Sodann wurden die Mindestdeckungssummen der Schweiz und die Diskrepanz zu den europäischen Standards analysiert und die Problematik der NGF-Konkursdeckung und jene der Transporte mit Anhängern im Ausland erörtert. Im Abschnitt «Council of Bureaux (CoB)» wird über dessen Tätigkeit während der Berichtsperiode berichtet, so die Verabschiedung eines Musterabkommens zum Besucherschutz und seine Freigabe zur Unterzeichnung durch seine Mitglieder. Gestreift werden weitere Sachgeschäfte des CoB wie die finale Ausdehnung des Grüne-Karte-Systems, das administrative und organisatorische Zusammenrücken der nationalen Versicherungsbüros und und Garantiefonds sowie der Einrichtungen der Besucherschutz-Richtlinie, die internationale Bekämpfung des Versicherungsbetrugs, das nicht versicherte Fahren, die Schulung und Einhaltung von Datenschutzvorschriften, Zahlungsfristen sowie Regulierungsgrundsätzen. Ein weiteres Kapitel handelt von der Tätigkeit des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR) mit Sitz in Luxemburg, weil NVB & NGF Mitglieder des IEVR sind. Es wird von den jährlich im Oktober vom IEVR organisierten «Europäischen Verkehrsrechtstagen» berichtet. 2013 war ein Hauptthema dem internationalen Rechtsvergleich der «Entschädigung von nahen Angehörigen» gewidmet. Es kommen weitere Kongressthemen zur Sprache wie die Verjährung von Ansprüchen aus Verkehrsunfällen, die Rechtsfolgekosten (insbes. Anwalts- und Gutachtenskosten), die Entwicklung von intelligenten Verkehrssystemen sowie das Entstehen einer UN-Charta für das Verkehrsrecht. Das Kapitel «Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF» enthält eine Statistik zu den Schadenszahlen und befasst sich mit der Anzahl Unfälle, welche Ausländer in der Schweiz bzw. Schweizer im Ausland verursachen. Zudem wird erstmals ein Überblick zum Prozessgeschehen im Rahmen der Schadenfälle gemäss Art. 74 und 76 SVG gegeben. Weiter wird über die Qualität der Schadenregulierung der Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer wie auch von NVB und NGF bzw. deren Vertretern referiert, vorab unter dem Aspekt der Effizienz, für welche die Entschädigungsstelle des NGF gewissermassen eine gesetzliche Prüfstelle darstellt. Erörtert werden schliesslich das Fachcontrolling und das Bestreben um Einhaltung einer «unité de doctrine» in den Swiss Interclaims Fällen (Schadenfälle gemäss Art. 74 und 76 SVG). Sodann kommt das Ergebnis der erstmals durchgeführten Fachrevision zur Sprache. In diesem Zusammenhang wird ein Einblick in das revidierte Schadenreglement von NVB & NGF gewährt und der Inhalt der betreffenden Anhänge erläutert.

1. Schwerpunkte vorab

Einleitend sei verständnishalber vermerkt, dass bei motorisierten Fahrten ins Ausland zwischen zwei verschiedenen Versicherungssystemen zu unterscheiden ist: Grundsätzlich ist vom *System der Grünen Karte* auszugehen, wonach bei der Einreise in ein besuchtes Land, also beim Grenzübertritt, die Versicherung des Fahrzeugs mit einer *Grünen (Versicherungs-) Karte* nachzuweisen ist, widrigenfalls eine Grenzversicherung abgeschlossen werden muss.

Doch ist dieser primäre Grundsatz in Europa heutzutage durch die sekundäre, aber *derogierende Spezialregelung des Kennzeichenabkommens* weitgehend überholt. Motorfahrzeuge und Anhänger aus allen EWR-Ländern (seit 1.7.2013 mit Einschluss von Kroatien²), der Schweiz, Andorra und Serbien³ gelten nämlich gemäss diesem Abkommen allein aufgrund ihrer Kennzeichen – also ohne Nachweis des Mitführens einer Grünen Karte – als versichert, soweit sie diesen Länderbereich nicht verlassen. Tun sie dies, ist die Grüne Karte nach wie vor erforderlich.

Die Grüne Karte ist folglich für CH- und FL-Motorfahrzeuge bei *Fahrten in den EWR* und nach *Andorra* sowie nach *Serbien* nicht mehr erforderlich. Entsprechendes gilt für Motorfahrzeuge aus dem EWR, aus Andorra oder Serbien. Sie können aufgrund ihrer Immatrikulation in den Kennzeichenabkommens-Bereich, also auch in die Schweiz und nach Liechtenstein, einreisen.

Für die Schweiz bedeutet jeder Einbezug eines Staats-Territoriums⁴ durch Beitritt zum Kennzeichenabkommen gemäss Art. 63 Abs. 2 SVG, dass der von den Schweizer *Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherern* zu deckende *obligatorische Geltungsbereich* – er ist laut dem Gesetzeswortlaut kongruent mit den Kennzeichen-Abkommens-Staaten – um dieses Territorium erweitert wird. Nicht umfasst ist bei einem der letzten Beitritte, nämlich bei Serbien, das Territorium des *Kosovo*, der aus serbischer Sicht immer noch Teil Serbiens ist⁵. Zwar hat sich der Kosovo für unabhängig erklärt, doch scheitert die Anerkennung durch die UNO weiterhin am Veto Russlands im Sicherheitsrat. 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

² Kroatien ist seit 1.7.2013 EU-Mitglied, mithin auch Teil des EWR.

³ Seit 1.1.2012.

⁴ Soweit davon nicht ausdrücklich Ausnahmen stipuliert werden wie beispielsweise für Übersee-Territorien.

⁵ Medienberichten zufolge hat sich unter Vermittlung der EU jüngst eine Annäherung zwischen den bisher unversöhnlichen Standpunkten von Serbien und dem Kosovo ergeben, was auf eine baldige Lösung des Konflikts hoffen lässt.

Dachverband aller Versicherungsbüros, dem Council of Bureaux (CoB). Erst mit dieser Mitgliedschaft wird es auch möglich, bezüglich dem 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 eine mögliche Zukunft ist, konnte bezüglich *Montenegro* realisiert werden, nachdem auch dieser Staat sich von Serbien unabhängig erklärt hatte. Das nationale Versicherungsbüro Montenegros konnte jüngst als 46. Mitglied in den Council of Bureaux aufgenommen werden. Für die Einreise nach Montenegro war für eine Übergangszeit bis Ende 2013 die Grüne Karte, ausgestellt für Serbien (SRB), gültig. Seit 1.1.2014 muss nun aber die Grüne Karte Montenegro selber ausweisen (mit dem *Kürzel MNE*), widrigenfalls eine Grenzversicherung abgeschlossen werden muss. Für die Einreise von Fahrzeugen aus Montenegro in andere Staaten ist entsprechend eine Grüne Karte des nationalen Versicherungsbüros von Montenegro erforderlich.

Bleiben wir in der Region. *Kroatien* ist per 1. Juli 2013 der EU beigetreten. Entsprechend ist nun das Kürzel für Kroatien auf der Grünen Karte, nämlich «HR», in den *Einheitsblock der EWR-Länder* zu integrieren. Damit wird dem Grundsatz nachgelebt, dass für die EU (bzw. den EWR) nur als Ganzes Deckung gewährt oder nicht gewährt werden kann. Entsprechend figuriert das EWR-Feld auf jeder Grünen Karte als Blocksatz, bei fehlender Deckung – was allerdings im Normalfall nie zutreffen wird – durchgestrichen. «HR» kann folglich von keinem Versicherer mehr alleine gestrichen werden. Bisherige Grüne Karten, bei denen diese Neuerung noch nicht erfolgt ist, behalten für eine Übergangsfrist bis Ende Juni 2015 Gültigkeit. Das Thema Grüne Karte ist im Zusammenhang mit Kroatien aber eher von untergeordneter Bedeutung. Wichtiger ist, sich in Erinnerung zu rufen, dass Kroatien bereits länger zu den Kennzeichenabkommens-Ländern gehört, so dass für die Einreise aus diesen Ländern keine Grüne Karte mehr erforderlich ist. Für kroatisch immatrikulierte Fahrzeuge gilt Entsprechendes für die Einreise in die besagten Länder.

Ein nicht mehr ganz neuer, aber noch immer aktueller Punkt im vorliegenden Bericht ist die seit 1. Januar 2012 vom Gesetzgeber realisierte *Abschaffung der Versicherungspflicht für Fahrräder* bzw. die Abschaffung der obligatorischen *Velo-Vignette*. Es wird vor allem interessieren, welche Erfahrungen inzwischen gemacht wurden. Bekanntlich wurde die Deckungs-

pflicht durch den NGF beibehalten, ja auf fahrzeugähnliche Geräte ausgedehnt⁶. Der frühere 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. Im Umfang seiner erbrachten Leistungen griff er auf die fehlbaren, nicht versicherten Verursacher zurück (NGF-Regress). Die nunmehr *seit mehr als zwei Jahren bestehende gesetzliche Regelung kennt keine Versicherungspflicht mehr für Fahrräder und dergleichen*. Was die fahrzeugähnlichen Geräte betrifft, bleibt anzumerken, dass hierfür eine Versicherungspflicht nie bestanden hat. Die Abschaffung der obligatorischen Velovignette wurde in den vorberatenden parlamentarischen Kommissionen vor allem damit begründet, dass heutzutage der weit überwiegende Teil der Bevölkerung eine Privathaftpflichtversicherung abgeschlossen habe, in der die Haftpflicht für verursachte Fahrradunfälle miteingeschlossen sei⁷. Auch die Haftpflicht für Schäden verursacht mit fahrzeugähnlichen Geräten sei damit gedeckt. Somit sei eine spezielle Haftpflichtversicherung nicht mehr notwendig. Folglich wurde damals und wird demzufolge heute noch all jenen der Abschluss einer Haftpflichtversicherung nahegelegt, welche noch keine haben⁸. Allerdings werden noch heute für den Umfang einer solchen Versicherung kaum je Mindestdeckungssummen empfohlen, obwohl eine ausreichende Deckung wichtig ist. Auch steht dem Geschädigten ein direktes Forderungsrecht gegenüber der Versicherung des Schädigers nicht zu. Der Geschädigte muss sich zunächst an den Schädiger halten, der den Schadenfall der Versicherung melden muss. Im Fall einer künftigen Versicherungslücke oder wenn das Bestehen einer Haftpflichtversicherung strittig ist⁹, hat der Geschädigte dann aber 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 Umfang¹⁰, reicht diese aber nicht aus, ergänzt komplementär der NGF die fehlende Deckung bis zur maximalen gesetzlichen Deckung von 2 Mio. CHF¹¹. Für den unwahrscheinlichen Fall eines noch grösseren Scha-

⁶ Siehe SVG-Revision vom 1. Oktober 2010, BBl 2010, S. 6557 ff. Die betreffende Referendumsfrist ist am 20. Januar 2011 unbenutzt abgelaufen. Neue Regelung nun unter SR 741.01.

⁷ Es wurde ohne nähere Abklärung vermutet, dass wohl «etwa 90 % der Bevölkerung» versichert seien. Zwei Jahre danach scheint sich diese Vermutung zu bewahrheiten, denn man stellt fest, dass der NGF nur im seltenen Ausnahmefall für solche Versicherungslücken eintreten muss.

⁸ Versicherung im Rahmen einer privaten oder beruflichen Haftpflichtversicherung, welche die Haftpflicht aus Fahrradunfällen einschliesst. Die private Versicherung wird von Schweizer Versicherern meist zusammen mit der üblichen Hausratversicherung offeriert.

⁹ Der Schädiger gibt seine Haftpflichtversicherung nicht an.

¹⁰ Zunächst über die allfällig bestehende Unfallversicherung des Geschädigten und sodann ergänzend für den Direktschaden die allfällig bestehende private oder berufliche Haftpflichtversicherung des Schädigers.

¹¹ Vgl. Art. 53a lit. c VVV.

dens muss sich der Geschädigte ausschliesslich an den Haftpflichtigen und seine Mittel halten. Hier zeigt sich, dass eine sicher ausreichende Deckung zum Schutz des Geschädigten, aber auch des Schädigers (Versicherungsnehmers) angezeigt ist. Dort, wo dies im Umfang der gesetzlichen NGF-Mindestdeckungssumme – also bis 2 Mio. CHF – nicht der Fall ist, haben haftpflichtige Verursacher mit allenfalls empfindlichen Regressen zu rechnen. In einem *Konzeptpapier*, das der Vorstand für die *Regressgrundsätze* erarbeitet hat – auch für nicht versicherte Motorfahrzeughalter oder im Nachhinein eruierte flüchtige Unfallverursacher –, gilt im Grundsatz keine Toleranz. Nicht versicherte haftpflichtige Schadenverursacher müssen im Regress grundsätzlich vollumfänglich für die Schadenzahlungen des NGF aufkommen. Die erarbeiteten Grundsätze sehen auch vor, wie bei Härtefällen vorzugehen ist. Solche treffen mitunter auch andere Familienmitglieder als den Rückzahlungsschuldner. Solchen Umständen wird angemessen Rechnung getragen, wobei der Grundsatz der Gleichbehandlung ähnlicher Fälle beachtet werden muss.

Der Vorstand NVB & NGF beschloss an seiner Herbstsitzung 2013 in Vaduz¹² aufgrund einer vorgängig eingehenden Abklärung, ab 1. Januar 2014 für sämtliche «NVB & NGF»-Fälle, welche einen gewissen hohen Schadenaufwand übersteigen, eine über den CoB offerierte *Rückversicherung* abzuschliessen. Diese Rückversicherung¹³ deckt grundsätzlich auch jene Fälle ab, für welche das NVB im Ausland (z.B. B, F, GB etc.) eine «illimité»-Deckung garantieren muss. Beim NGF sind nun auch jene Fälle gedeckt, die im Falle eines Konkurses eines Versicherers¹⁴ übernommen werden müssten und die massgebliche Schadenssumme übersteigen. Der vorerwähnte Umstand beim NVB führt dazu, dass der Solidaritätsfonds des NVB nicht mehr weiter geöffnet werden muss. Mittelfristig ist gar damit zu rechnen, dass die «NVB & NGF»-Beiträge der Automobilisten gemäss Art. 76a SVG auf Dauer gesenkt werden können. Bis dahin muss aber noch in ausreichendem Masse die NGF-Konkursdeckung sichergestellt werden¹⁵.

Unter dem allgemein geführten Begriff «*Odenbreit-Rechtsprechung*» hat ein langjähriger Meinungsstreit unter Verkehrsrechtlern, ob nämlich ein Verkehrsoffer den ausländischen Versicherer auch an seinem Wohnsitz einkla-

¹² Der Vorstand tagte an seiner 80. Sitzung vom 17.9.2013 erstmals in Vaduz und verband diese Tagung mit einem erstmaligen offiziellen Treffen mit den Aufsichtsbehörden von Liechtenstein, der Finanzmarktaufsicht (FMA/FL).

¹³ Der Vertrag ist jährlich kündbar. Vorerst soll diese Rückversicherung für die Dauer eines Jahres abgeschlossen werden. Im Folgejahr erscheint der Ausgabenposten erstmals in der Jahresabschlussrechnung, welche auch von der FINMA (und FMA/FL) eingesehen wird. So wird sich auch die FINMA zur Fortführung dieser Rückversicherung äussern können.

¹⁴ Art. 76 Abs. 2 lit. b SVG.

¹⁵ Um 20 % Marktanteil und damit einen der beiden Marktleader und einen entsprechenden Konkurs bei einem Deckungsgrad von 80 % absichern zu können, muss der derzeitige Stand der ungebundenen NGF-Reserve um rund das Doppelte geöffnet werden.

gen kann, zu einem in Fachkreisen europaweit beachteten Urteil geführt, welches nun auch in der Schweiz Folgen zeitigte. Bereits vor Jahren, nämlich 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 Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer des Schädigers ausüben kann¹⁶. Der Gerichtshof stützte sich dabei auf die (EU-interne) Brüsseler Verordnung 44/2001¹⁷. Zwischen den Staaten der EU und den EFTA-Staaten Island, Norwegen und Schweiz besteht mit dem Lugano-Übereinkommen (LugÜ) 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 wurden¹⁸. Am 2. Mai 2012 fällte das *Schweizerische Bundesgericht* in dieser Sache einen Entscheid von grosser praktischer Tragweite¹⁹. Demnach gilt die Odenbreit-Rechtsprechung des EuGH auch in der Schweiz. Geschädigte aus Ländern, die das Lugano Übereinkommen unterzeichnet haben, können in ihren Wohnsitzstaaten Schweizer Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer verklagen und umgekehrt können Schweizer Geschädigte an ihrem Wohnsitz gegen Versicherer aus den LugÜ-Staaten klagen²⁰. Mit seinem Urteil beendete das Bundesgericht eine in Fachkreisen intensiv geführte Diskussion. Das Berichtsjahr 2013 war in der Folge das erste Jahr, in welchem diese neuen Grundsätze unbestritten galten. Hinzu kam nun noch ein Entscheid, wonach der *Schadenregulierungsbeauftragte* des Versicherers als für den *Empfang von Rechtsakten* zuständig erklärt wurde²¹. Dies erleichtert den Vollzug von Urteilen im grenzüberschreitenden Verhältnis erheblich. Es ist zu erwarten, dass auch in dieser Nebenfrage das Schweizer Bundesgericht – zwecks

¹⁶ EuGH, Fall Odenbreit, C-463/06 vom 13.12.2007.

¹⁷ 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 vom 16.1.2001, L 12/1 ff.

¹⁸ Lugano-Übereinkommen, LugÜ, SR 0.275.12; i.K. getreten für die Schweiz am 1.1.2011.

¹⁹ 4A_531/2011.

²⁰ Ein garantierter Gerichtsstand am Wohnsitz des Geschädigten ist hingegen für den Inlandunfall nach ZPO nicht gegeben:

Art. 38 ZPO (SR 272): Motorfahrzeug- und Fahrradunfälle:

¹ Für Klagen aus Motorfahrzeug- und Fahrradunfällen ist das Gericht am Wohnsitz oder Sitz der beklagten Partei oder am Unfallort zuständig.

² Für Klagen gegen das nationale Versicherungsbüro (Art. 74 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dez. 1958; SVG) oder gegen den nationalen Garantiefonds (Art. 76 SVG) ist zusätzlich das Gericht am Ort einer Zweigniederlassung dieser Einrichtungen zuständig.

²¹ Urteil des EuGH im Fall C-306/12. Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Saarbrücken. Auslegung von Art. 21 Abs. 5 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. der EU vom 7.10.2009, L 263/11 ff., 22).

Rechtssicherheit in diesem Zusammenhang – dem EuGH folgen wird, obwohl es um die Auslegung einer EU-Richtlinie geht²².

2. Bund und Liechtenstein

In der Zusammenarbeit mit den *Behörden in Bern (ASTRA und FINMA) und Liechtenstein (FMA)* waren in der Berichtsperiode und im Vorjahr vor allem vier Themen vorrangig:

Erstens die Abschaffung der *Velo-Vignette* und damit die Abschaffung der Versicherungspflicht für Fahrräder und die Einführung einer trotzdem geltenden Ausfalldeckung durch den Garantiefonds, ja sogar einer Ausdehnung der Deckung auf nicht versicherte Unfälle mit fahrzeugähnlichen Geräten (sog. FäG)²³.

Zweitens das Thema der obligatorischen *Mindestdeckungssummen* der Schweizer Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung, welche im Vergleich mit der EU – und auch im Vergleich zu Liechtenstein (EWR) – inzwischen erheblich tiefer liegen.

Drittens wurde befunden, dass die derzeitigen *Bestimmungen in der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) zur Beitragsberechnung und zur Beitragserhebung*²⁴ einiger Präzisierungen bedürfen. Es wurde ein mit dem Versicherungsverband und dessen Fachkommission FKM bereinigter *Revisionsvorschlag* vorgelegt, welcher bei der nächsten VVV-Revision mitberücksichtigt werden soll.

Schliesslich wurde – als vierter hier kommentierter Punkt – mit den Vertretern des ASTRA als Aufsichtsbehörde die Situation der *Transporte mit Anhängern im Ausland* erörtert und dabei – wir bleiben nachstehend bei diesem Thema – festgestellt, dass in zunehmendem Umfang Schweizer Anhänger mit ausländisch immatrikulierten Zugfahrzeugen verkehren und dabei versicherungsmässig nicht durch diese gedeckt sind. So gilt beispielsweise für den Verkehr in Deutschland, dass – gemäss einem ergangenen Urteil des BGH – ein haftpflichtiger Unfallschaden zu gleichen Teilen vom Versicherer des Zugfahrzeugs und vom Versicherer des Anhängers zu tragen ist²⁵. Dies führt dazu, dass Schweizer Anhänger nicht versichert sind, so dass das ausländische Versicherungsbüro zur Deckung des Schadenanteils für den

²² Siehe vorhergehende Fussnote.

²³ Davon war weiter oben bei Fn. 6 bereits ausführlich die Rede.

²⁴ Art. 58 ff. VVV.

²⁵ BGH, Urteil vom 27.10.2010 – IV ZR 279/08; OLG Celle: «Bei der Doppelversicherung eines Gespanns aus einem Kraftfahrzeug und einem versicherungspflichtigen Anhänger haben im Regelfalle nach einem durch das Gespann verursachten Schaden der Haftpflichtversicherer des Kraftfahrzeugs und der des Anhängers den Schaden im Innenverhältnis je zur Hälfte zu tragen.»

Anhänger auf die *Garantenstellung des NVB* zurückgreift. Letzteres kann sodann nicht auf einen Haftpflichtversicherer regressieren. Die Schweizer Lösung der Deckung des Anhängers durch das Zugfahrzeug gilt in zunehmendem Masse nicht mehr jenseits unserer Grenzen. Eine greifbare einfache Lösung bietet sich kaum an. Es müsste eigentlich eine Pflichtversicherung für alle Anhänger eingeführt werden, um die Lücke nachhaltig zu schliessen. Dies geht allerdings sowohl den Aufsichtsbehörden als auch dem Versicherungsverband und seiner Motorfahrzeug-Fachkommission zu weit. Angesichts der Ausnahmesituation dieser Auslandsversicherungs-Lücke wird vorderhand in Kauf genommen, dass das NVB diese Lücken mit seinem Solidaritätsfonds abdeckt. Dabei soll die Situation aber laufend beobachtet werden, nicht nur hinsichtlich der Häufigkeit, sondern auch bezüglich des Missbrauchsrisikos. Massnahmen werden sich dann aufdrängen, wenn sich die Vorfälle häufen sollten oder zunehmend Missbrauch festgestellt wird.

Betreffend Thema «*Mindestdeckungssummen*» muss gemäss Art. 3 Abs. 1 VVV die Versicherung für Motorfahrzeuge grundsätzlich die Ersatzrechte der Geschädigten mindestens bis zum Betrag von 5 Millionen Franken je Unfallereignis für Personen- und Sachschäden zusammen decken²⁶. Diese Deckungssumme erscheint angesichts der im EWR geltenden höheren Deckungssummen als «zurückgeblieben», denn gemäss Art. 9 der kodifizierten Motorfahrzeughaftpflicht-Richtlinie der EU, mit Gültigkeit für den EWR, gilt für Personenschäden ein Mindestdeckungsbetrag von 1 Mio. Euro je Unfallopfer oder von 5 Mio. Euro je Schadensfall, ungeachtet der Anzahl der Geschädigten. Für Sachschäden gilt ungeachtet der Anzahl der Geschädigten 1 Mio. Euro je Schadensfall²⁷. Die Schweiz schreibt die Deckung immer noch für beide Kategorien, Personen- und Sachschaden, zusammen vor, während dem im EWR und damit auch in Liechtenstein die Deckungssummen getrennt vorgeschrieben werden²⁸. Inzwischen ist aber auch der eben erwähnte Stand der Deckungssummen nicht mehr aktuell, denn seit dem 11. Juni 2005 sind – abgesehen vom Vorbehalt gewisser Übergangsfristen – die Mindestdeckungssummen alle fünf Jahre automatisch einem Index anzupassen²⁹. Es wäre an der Zeit, die Schweizer Deckungssummen mit

²⁶ Für Motorwagen und Anhängerzüge, mit denen Personen befördert werden, gelten gemäss Art. 3 Abs. 2 höhere Deckungssummen, abhängig von der Platzzahl.

²⁷ Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (kodifizierte Fassung) (Text von Bedeutung für den EWR), Amtsblatt der EU vom 7.10.2009, L 263/18 ff.

²⁸ Bei Unfällen mit grösserem Sachschaden (z.B. Tunnelunfälle), wo diesen Schaden betreffend langwierige Abklärungen zum Schadenausmass nötig sind, ist es von Vorteil, wenn die Personenschäden unabhängig davon reguliert werden können und man nicht auf das Gesamtschadenausmass abstellen muss, womöglich letztlich noch mit einer Quotenteilung, wenn die Deckungssumme nicht ausreicht.

²⁹ Gemäss Art. 9(2) der vorgenannten Richtlinie.

Blick auf die Entwicklung im EWR kritisch zu hinterfragen und allenfalls anzupassen. Das NVB wird sich in dieser Sache in Absprache mit dem ASTRA mit den zuständigen Gremien des Schweizerischen Versicherungsverbands (SVV) beraten.

3. Council of Bureaux (CoB)

Das NVB gehört als eines von insgesamt 46 Versicherungsbüros in Europa und im aussereuropäischen Mittelmeerraum der Dachorganisation des *Council of Bureaux (CoB)* mit Sitz in Brüssel an.

Der CoB hat an seiner *Generalversammlung* Ende Mai 2013 in Istanbul einen *Kommentar zum Besucherschutz-Abkommen* verabschiedet. Dieser soll die Unterzeichnung des zugrunde liegenden Abkommens durch die jeweiligen Büros fördern. Ein Jahr zuvor hat der CoB nämlich ein Musterabkommen zum Besucherschutz zur Unterzeichnung durch seine Mitglieder freigegeben³⁰. Entsprechend diesem bilateral zu unterzeichnenden Abkommen vereinbaren zwei Versicherungsbüros, einander – auf Gesuch eines Verkehrsoffiziers hin – bei der Abklärung der Identität eines Versicherers und der Beschaffung gewisser Dokumente zum Unfallgeschehen behilflich zu sein. So z.B. die Beschaffung eines Polizeirapports oder eines Schadensnachweises. 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 (dafür kurz SRB)*, der im Wohnsitzstaat des Verkehrsoffiziers dessen Schadenersatz-Ansprüche reguliert. Dieser SRB handelt als direkter *Vertreter des Versicherers* und im Rahmen der ihm erteilten Vollmachten. Die bisherigen Erfahrungen mit dem Abkommen haben gezeigt, dass dieses sowohl für Verkehrsoffizier als auch für Versicherer – gegenüber der früheren Situation ohne Abkommen – grosse Vorteile bringt. Und dies obwohl das

³⁰ Dieses Abkommen wurde von einer Arbeitsgruppe im CoB unter Schweizer Leitung vorbereitet. Der Schweiz wurde der Vorsitz eingeräumt, weil das NVB mit seinen Partneereinrichtungen 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-Muster-Abkommens wird aber davon abhängen, ob die Versicherungsbüros und deren Mitglieder im EWR solche Abkommen mit Partnern ausserhalb des EWR abschliessen werden. Sodann hängt die weitere Ausdehnung des Besucherschutzes auch davon ab, ob Nicht-EWR-Büros und deren Mitglieder das Abkommen auch untereinander unterzeichnen. Kernpunkt ist dabei die Bereitschaft der Versicherer, dem heimgekehrten «Besucher» den «Schutz» dadurch zu gewähren, dass ein Schadenregulierungsbeauftragter (SRB) im Wohnsitzland des Geschädigten die Regulierung der ausgewiesenen Ansprüche vornimmt.

Abkommen keine Zwangsmassnahmen gegen den Versicherer kennt. Es ist ein von den Versicherern freiwillig abgeschlossener Vertrag, um die Situation der Geschädigten zu verbessern und die Schadenregulierung zu beschleunigen, was auch dem Versicherer Vorteile bringt. Es ist in diesem Sinn ein «Gentlemen Agreement». Man kann geradezu eine «*Win-win-Situation*» für Geschädigte und Versicherer ausmachen. Geschädigte müssen nicht mehr über Grenzen hinweg ihre Ansprüche verfolgen. Sie haben eine *bevollmächtigte Kontaktperson*, welche zudem ihre Sprache spricht und mit den grenzüberschreitenden Schwierigkeiten kompetent umzugehen weiss. Vielfach wirkt der SRB als *Vermittler zwischen dem Verkehrsopfer* (weil er ihm nah ist) *und dem Versicherer* (weil er von ihm beauftragt wurde). Er ist in der Lage, dem Versicherer die Schadensnachweise, die er weiterreicht, zu erläutern und kann den Geschädigten oder seinen Rechtsvertreter aufklären, falls etwas unklar vorgebracht wird. Durch den direkten Kontakt müssen auch nicht Korrespondenzanwälte im Wohnsitzland des Geschädigten und zudem im Sitzland des Versicherers mandatiert werden und womöglich noch in einem Drittland, wenn sich der Unfall dort ereignet hat. Das hat früher oft zu sehr komplizierten Verhältnissen und vermehrten Kosten und Prozessen geführt, ganz zu schweigen vom Zeitaufwand, der hierfür betrieben werden musste. Nun genügt grundsätzlich, soweit überhaupt nötig, ein Rechtsbeistand beim Geschädigten, mit welchem der SRB verhandelt³¹. Diese *schlanken Prozesse* wirken sich regelmässig beschleunigend auf die Regulierung aus. Dies spart auch dem Versicherer Kosten – und zwar erheblich! Geschädigte können so auch vermehrt vom Gang zum Richter absehen. Prozesse bewirken meist Verzögerungen in der Schadenabwicklung und beinhalten für Geschädigte und Versicherer Risiken. Die *Vermeidung von gerichtlichen Verfahren* dient letztlich beiden Parteien.

Das Verkehrsopfer kann sich mit seinen Ansprüchen gegen den Versicherer im Rahmen der Besucherschutz-Abkommen allerdings *nicht* – wie gemäss Besucherschutzrichtlinie vorgesehen – *an eine Entschädigungsstelle* wenden, um die Leistungen vorschussweise von dieser Stelle zu erhalten³². Dem Geschädigten bleibt jedoch die Möglichkeit, den Versicherer wenn nötig

³¹ Bei schweren Personenschäden ist meist auch dem Versicherer gedient, wenn er mit einem kompetenten Anwalt verhandeln kann. Hingegen ist der Beizug eines Anwalts bei blossen Sachschäden in aller Regel nun auch in internationalen Fällen nicht mehr erforderlich. Entsprechend kann auch nicht mit der Übernahme von Anwaltskosten durch Versicherer gerechnet werden.

³² Die Erfahrungen in Europa haben gezeigt, dass die Einschaltung der Entschädigungsstelle die Sache nicht unbedingt beschleunigt, muss sich doch anstelle des bisherigen Regulierers ein neuer substituierter Regulierer in die Materie einarbeiten. Dies ist bei komplexen Personenschäden mit enormem Zeitaufwand verbunden. Im Ergebnis wird dies statt zu einer Beschleunigung der Sache zu Verzögerungen und vermehrten Kosten führen. Ein einvernehmliches Verhandlungsklima zwischen Versicherer und Geschädigten ist mit Sicherheit der beste Garant für eine schnelle und befriedigende Regulierung der Ansprüche.

einzuklagen. Ja es steht ihm nunmehr sogar der Gerichtsstand am eigenen Wohnsitz zur Verfügung (gemäss der sog. Odenbreit-Rechtsprechung)³³. Der Versicherer wird daher die gütliche Regulierung über seinen Schadenregulierungs-Beauftragten (SRB) vor Ort vorziehen und sich nicht ohne weiteres von solchen Verhandlungen zurückziehen. Zieht das Verkehrsoffer die gerichtliche Regulierung dennoch vor, so entfällt selbstverständlich jegliche Hilfe gemäss Besucherschutzabkommen, denn dieses basiert auf dem Entgegenkommen der Versicherer.

Bezüglich *Datenschutz* hat der CoB erkannt, dass die Schadenregulierung mit Staaten ausserhalb der EU problematisch ist, weil klare Datenschutz-Garantien fehlen³⁴. Entweder sind mit ausländischen Büros Verträge betreffend Beachtung des europäischen und schweizerischen Datenschutzstandards zu vereinbaren oder Geschädigte müssen in jedem Einzelfall ausdrücklich in den Versand der sie betreffenden Daten einwilligen.

Was die derzeitige und künftige Entwicklung des CoB betrifft, ist ein Entscheid der Generalversammlung des Vorjahres beachtlich. Danach wird für die finale *Ausdehnung des Grüne-Karte-Systems* vorab auf das geographische Europa abgestellt³⁵ und sodann auf die aussereuropäischen Länder, soweit sie ans Mittelmeer angrenzen³⁶. Als einzige Ausnahme gilt Iran, welche Mitgliedschaft aufgrund des früheren Beitritts bestehen bleibt³⁷.

Zur *künftigen Entwicklung in Europa* – zumindest was den EWR sowie die Schweiz betrifft – ist zu beobachten, dass die nationalen *Versicherungsbüros* und die nationalen *Garantiefonds* administrativ und organisatorisch immer näher zusammenrücken. Hinzu kommen die Einrichtungen der Besucherschutzrichtlinie³⁸, nämlich die nationalen *Auskunftsstellen und Entschädigungsstellen*. Diese Einrichtungen dienen alle letztlich einem möglichst lückenlosen und effektiven Verkehrsopferschutz in Europa. Die langsam gewachsene vermehrte Zusammenarbeit unter diesen Einrichtungen zeigt

³³ Vgl. vorn im 1. Abschnitt bei Fn. 16.

³⁴ <http://www.edoeb.admin.ch/datenschutz/00626/00753/index.html> (besucht am 28.5.2014).

³⁵ Armenien, Aserbaidschan, Georgien und Kasachstan sind demzufolge noch verbleibende mögliche Kandidaten.

³⁶ Was für die Türkei (ein kleiner Teil ist europäisch), Syrien, Libanon, Israel, Ägypten, Libyen, Tunesien, Algerien und Marokko zutrifft. Die Türkei, Israel, Tunesien und Marokko sind bereits Mitglieder des CoB.

³⁷ Iran und die Türkei gehören nebst dem Grüne-Karte-System auch dem zentralasiatischen «System der Weissen Karte» an, das im Aufbau begriffen ist und zu welchem auch die anderen ECO-Staaten gehören, nämlich: Afghanistan, Aserbaidschan, Kasachstan, Kirgistan, Usbekistan, Tadschikistan und Turkmenistan.

³⁸ Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (sog. Vierte oder Besucherschutz-Richtlinie), jetzt integriert in die kodifizierte Fassung der bereits zitierten Richtlinie 2009/103/EG.

sich etwa darin, dass die gesamteuropäische administrative und organisatorische Zentrale aller genannten operativen Einrichtungen aufgrund von internationalen Vereinbarungen nunmehr beim *Generalsekretariat des CoB* in Brüssel liegt. Dort ist man bestrebt, alle internationalen Gremien möglichst effizient zu organisieren und nach Möglichkeit zusammenzulegen. Die *Regionalgruppen* der Versicherungsbüros³⁹ und die grösseren Versicherungsmärkte⁴⁰ Europas entsenden je nach Profil und Grösse der Kommissionen einen oder zwei Vertreter in die zentralen Gremien, in welchen die gemeinsam interessierenden Fragen zur internationalen Zusammenarbeit im Bereich des internationalen Verkehrsrechts⁴¹ erörtert und nach pragmatischen Lösung gesucht wird. Die erwähnten Vertreter in den *Zentralgremien des CoB* diskutieren ihrerseits die aktuellen Themen mit den Regionalgruppen bzw. ihren Versicherungsmärkten. An den *Jahresversammlungen* der Versicherungsbüros bzw. der Garantiefonds und der Einrichtungen des Besucherschutzes werden dann die Lösungen abschliessend als *Verbandsbeschluss* genehmigt. Auch diese Jahresversammlungen werden früher oder später zusammengelegt, so dass nachhaltige Synergien gewonnen werden können.

Es würde den Rahmen dieses Berichts sprengen, die einzelnen Sachgeschäfte näher zu erläutern, welche in den letzten Jahren Gegenstand von Diskussionen und Entscheiden waren. Immerhin seien die *wichtigsten Themen* kurz erwähnt: Die internationale Bekämpfung des Versicherungsbetrugs⁴² (*combat against insurance fraud*) und des nicht versicherten Fahrens (*uninsured driving*), die Schulung und Einhaltung von Datenschutzvorschriften (*data protection*), Zahlungsfristen (*deadlines*) und Regulierungsgrundsätzen (*compliance*). Die Bemühungen in diesen Bereichen führen auf internationaler Ebene zwar mittel- und längerfristig zu messbaren Verbesserungen, doch braucht es für den nachhaltigen Fortschritt weit intensivere und ausdauerndere Bemühungen von den mit der Materie befassten Personen als etwa auf rein nationalem Gebiet. Die Gründe liegen in den unterschiedlichen rechtli-

³⁹ So die «Central European Bureaux» (CEB), welchem Regionalverband die Schweiz angehört, oder die «Nordic Group», welcher die skandinavischen und baltischen Versicherungsbüros, Garantiefonds und Einrichtungen der Besucherschutzrichtlinie angehören.

⁴⁰ Dies sind die sechs grössten Märkte gemessen an den versicherten Fahrzeugen: D, E, F, GB, I, PL.

⁴¹ Gemeint ist der ganze Komplex der einschlägigen Richtlinien und der meist nicht harmonisierten Verkehrs- und Verkehrszulassungsregeln und des Haftpflicht-, Deckungs-, Regulierungs-, Entschädigungs-, Regress-, Unfall- und Sozialversicherungsrechts zur Regulierung der Folgen von Verkehrsunfällen mit grenzüberschreitenden Komponenten.

⁴² Hier haben NVB & NGF 2013 ein vom kroatischen Versicherungsbüro initiiertes Protokoll bzw. ein Memorandum of Understanding mitunterzeichnet, das die Betrugsbekämpfung bezweckt. Bisher sind dem Protokoll zahlreiche zentral- und osteuropäische Einrichtungen beigetreten.

chen Kulturen, Systemen und Mentalitäten, aber auch die sprachliche Verständigung ist oft keineswegs eine Selbstverständlichkeit⁴³.

Man einigt sich im CoB nach gelegentlichen ersten ausführlichen Grundsatzdiskussionen regelmässig auf die *Bestellung einer international zusammengesetzten Arbeitsgruppe*. Diese kommuniziert den etappenweisen Fortschritt zu einer Lösung jeweils zeit- und sachgerecht und lässt sich für die Fortsetzung der Arbeit weiter bevollmächtigen, oft bis hin zur Vorlage eines Entwurfs zu einem neuen Abkommen. Dies war der vorgezeichnete Weg, um den EU-Vorschriften betreffend Datenschutz im restlichen Europa Nachachtung zu verschaffen. Die Arbeitsgruppen-Lösung war 2013 nachweislich für jene Fälle mit grenzüberschreitendem Charakter erfolgreich, in welchen ein Versicherungsbüro oder ein Garantiefonds die für ein bestimmtes Fahrzeug abgegebene *Deckungszusage* infolge Irrtums widerrufen will⁴⁴. Die zuständige Arbeitsgruppe hatte ein internes Abkommen entworfen, welches sicherstellt, 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 können⁴⁵. Das sog. «*Bona Fide*»-Abkommen wurde bis heute von den weitaus meisten Versicherungsbüros und Garantiefonds unterzeichnet.

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

Im EWR operieren die Versicherer teilweise grenzüberschreitend von jenen Mitgliedsstaaten aus, in denen sie zugelassen sind⁴⁶, teilweise aber auch aufgrund der Niederlassungsfreiheit. Dies führt zu zahlreichen *nicht leicht zu überschauenden Konstellationen*. Der CoB ist bemüht, hier *Transparenz* zu schaffen, vor allem wenn es darum geht, dass Versicherer im jeweils anderen Land Korrespondenten und Schadenregulierungsbeauftragte ernennen. Hier gilt es, klare Strukturen und Regeln zu schaffen, damit betreffend

⁴³ Als Beispiel sei etwa erwähnt, dass schlechte Übersetzungen oder fachlich ungenügende Dolmetscher (es gibt auch exzellente!) die Lösungsfindung erschweren, einmal ganz abgesehen vom Kostenfaktor, der oft auch hemmend mitspielt.

⁴⁴ Sog. Fälle von «*Bona Fide*»-Garantien, welche sich nachträglich als irrtümlich erteilt herausstellen. Die Arbeitsgruppe steht unter Schweizer Vorsitz; Daniel Wernli.

⁴⁵ Das NVB gibt seine Deckungszusagen gemäss Art. 68 Abs. 2 SVG ab.

⁴⁶ Freier Dienstleistungsverkehr.

Zuständigkeiten unwidersprüchliche Klarheit herrscht. Die Versicherungsbüros und die nationalen Auskunftsstellen 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 Ausenstehende nur schwer verständlich. Wichtig ist, darauf hinzuweisen, dass diese Lösungen letztlich alle dem *Ziel* dienen, international *klare Abläufe, Regeln und Zuständigkeiten bei der Regulierung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen* zu schaffen. 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, insbes. Beziehungen zum IEVR

NVB & NGF sind beide Gründungsmitglieder des *Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR)* mit Sitz in Luxemburg⁴⁷. Der Vertreter der Schweiz im Vorstand des Instituts hat von Anbeginn und stets darauf verwiesen, dass das europäische Verkehrsrecht nicht an den Aussengrenzen der EU oder des EWR Halt macht. Zumindest sollten alle Staaten, soweit sie auf der Grünen (Versicherungs-) Karte des CoB aufgeführt sind, berücksichtigt werden⁴⁸. So gesehen hat sich die Schweiz an vorderster Front für den *Einbezug von Drittstaaten* (d.h. nicht EU- bzw. EWR-zugehörig) eingesetzt. Sozusagen in Anerkennung dieses Standpunkts hat das IEVR beim *Europa Institut der Universität Zürich (EIZ)* 2013 eine «*Permanente Repräsentanz*» eingerichtet. Dieser Standort steht symbolisch für den Brückenschlag zwischen den Mitgliedsstaaten der EU bzw. des EWR und den übrigen nationalen Territorien, soweit sie auf der Grünen Karte aufgeführt sind. Damit sind auch einige aussereuropäische Staaten, vor allem im Mittelmeerraum, miteinbezogen⁴⁹. Damit verbunden wurde auch der Auftrag an die «*Permanente Repräsentanz*» in Zürich und den dafür zuständigen Vertreter der Schweiz im Vorstand des IEVR, die Kontakte des IEVR zum Strassenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission für Europa der *UNO in Genf* zu pflegen, währenddem das IEVR selbst hauptsächlich nach Brüssel ausgerichtet ist.

⁴⁷ Vormalis in Trier (D); www.ietl.org.

⁴⁸ Dazu gehören einige aussereuropäische Mittelmeeranrainerstaaten, nämlich Israel, Tunesien und Marokko (die Türkei gilt als mindestens teilweise europäisch), sowie darüber hinaus sogar ein zentralasiatischer Staat, nämlich der Iran.

⁴⁹ Wie erwähnt: Türkei (teilweise europäisch), Iran, Israel, Tunesien und Marokko.

Das Institut organisiert jährlich Mitte Oktober den Verkehrsrechts-Kongress der «*Europäischen Verkehrsrechtstage*»⁵⁰. Dieser Anlass setzt sich zum Ziel, im europäischen «*verkehrsrechtlichen acquis communautaire*» Trendsetter zu sein und über neueste Entwicklungen auf diesem Gebiet zu informieren.

Bei den *XIV. Europäischen Verkehrsrechtstagen 2013* in Luxemburg wurde u.a. ein grosser Themenblock dem Rechtsvergleich bei der *Entschädigung von nahen Angehörigen* gewidmet. Hier bestehen europaweit erhebliche Unterschiede, vor allem was den Anspruch auf immaterielle Entschädigung wie Schmerzensgeld oder Genugtuung betrifft. Während beispielsweise nach italienischem Recht relativ entfernt Verwandte noch einen namhaften Entschädigungsanspruch haben⁵¹, kennt das deutsche Recht – abgesehen von sog. Schockschäden – keine immaterielle Entschädigung von nahen Angehörigen eines getöteten Verkehrsopfers. Die Schweiz, wie wir wissen, sehr wohl, wenn auch nicht in dem Ausmass wie Italien. Die Erkenntnis aus dem Kongress ist, dass ein Mittelweg wohl das richtige europäische Mass wäre⁵².

Ein anderer Themenblock widmete sich in verschiedenen Referaten dem Thema *internationale Schadenregulierung*. Es wurde u.a. aufgezeigt, dass der Begriff «gewöhnlicher Aufenthalt» nach der Rom-II-Verordnung der EU nur in vereinzelt nationalen Gesetzgebungen definiert ist⁵³.

In diesem Rahmen wurde auch die «*Verjährung von Ansprüchen*» angesprochen. Es wurde argumentiert, dass die sehr unterschiedliche Regelung in Europa im Rechtsvergleich unbefriedigend sei. Man möchte im Rahmen des grenzüberschreitenden Verkehrsopfersschutzes zumindest eine gewisse Mindestfrist nach dem Unfall einführen⁵⁴. Danach sollen bis zum Ablauf einer Minimalfrist keinerlei Ansprüche verjähren. Es wird gar postuliert, die Fristen für die Dauer der gerichtlichen und aussergerichtlichen Regulierung ruhen zu lassen. Die Bestrebungen scheinen aber vorwiegend aus drei Gründen zu stagnieren: Erstens ist das Thema viel komplexer, als es vordergründig den Anschein macht. Zum Zweiten greift eine Regelung ins nationale Haftpflichtrecht ein, was viele als ein europäisches «no go» betrachten.

⁵⁰ Am 9./10. Oktober 2014 finden in Luxemburg die XV. Europäischen Verkehrsrechtstage statt, vgl. www.ietl.org.

⁵¹ In einem Fallbeispiel Cousins eines getöteten Verkehrsopfers.

⁵² Der Verlust eines nahen Angehörigen kann selbstverständlich nicht mit Geld aufgewogen werden. Geld kann aber trösten. In diesem Sinne ist m.E. Schmerzensgeld oder Genugtuung in diesem Zusammenhang aufzufassen.

⁵³ Gemäss Art. 4 Abs. 2 der Rom-II-Verordnung der EU. Der EuGH hat dazu noch keine Entscheidung gefällt.

⁵⁴ Die Vereinigung der Verkehrsopfersanwälte PEOPIL schlägt eine EU-einheitlich garantierte minimale Verjährungsfrist von 4 Jahren seit dem Unfall vor.

Drittens schafft eine abweichende Behandlung im nationalen und internationalen Recht erneute Diskriminierung.

Ein weiteres Thema sind die «*Rechtsfolgekosten*». Diesem Thema war am Kongress 2013 ein Workshop gewidmet. Über die Frage, welche Kosten für den Rechtsbeistand aussergerichtlich⁵⁵ von den Haftpflichtigen, insbes. von den Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherungen, geschuldet sind, besteht in Europa ein Spektrum von «gar keiner Kostenübernahmepflicht»⁵⁶ bis zur «vollen Kostenübernahmepflicht bei nachgewiesener Notwendigkeit». Ein klarer Trend, wohin die Reise führt, ist bis jetzt nicht auszumachen, es sei denn die Einsicht, dass gesamteuropäisch eine Einigung auf einen Minimalstandard der Anerkennung solcher Kostenübernahmen wünschbar wäre und die begriffliche Umschreibung, was dazu gehören soll⁵⁷.

Ein weiterer Workshop behandelte das Thema «*ITS*⁵⁸ – *Intelligente Verkehrssysteme*». Der Workshop soll 2014 an den XV. Europäischen Verkehrsrechtstagen fortgesetzt werden⁵⁹. Worum geht es? An die Weiterentwicklung von *Assistenzsystemen* wie Spurhalte- und Notbremsassistent, die den Fahrer zumindest in definierten Fahrzuständen von seiner Fahraufgabe entbinden, knüpfen sich Hoffnungen in Bezug auf mehr *Verkehrssicherheit*. Es geht aber auch um den Ausbau von Optionen für den Fahrer, während der Fahrt moderne *Kommunikationsmittel* nutzen zu können und nutzen zu dürfen. Auch hier muss vermehrt auf die Sicherheit geachtet werden⁶⁰. Allerdings sind zunächst eine Vielzahl technischer Hürden zu überwinden, damit die Systeme sicherer und jedenfalls nicht weniger sicher agieren als der Mensch mit seiner Lern- und Antizipationsfähigkeit. Um Investitionen in die Weiterentwicklung solcher Systeme für die Fahrzeughersteller planbar zu machen, müssen heute schon die Weichen gestellt werden, welche technischen *Anforderungen* die Fahrzeuge für eine Zulassung erfüllen müssen. Es geht für Hersteller und Fahrer letztlich aber auch um Fragen der *Verantwortung und Haftung* bei Unfällen. Dominiert der Fahrer oder die Maschine? Wer ist letztlich verantwortlich? Wie kann hier *Rechtssicherheit* geschaffen werden? Diesen Fragen stellt sich – wie gesagt – auch 2014 ein Workshop. Ausgehend von den angesprochenen technischen Möglichkeiten sollen die sich daraus ergebenden Rechtsfragen erörtert werden.

⁵⁵ Gerichtlich ist der Richter zumeist auch für die Zusprechung von Entschädigungen unter diesem Titel zuständig, wobei allerdings auch bezüglich Gerichtskosten keine einheitliche europäische Praxis ausgemacht werden kann. Es gibt auch Urteile, welche keinerlei Entschädigungen zusprechen.

⁵⁶ Beispielsweise Frankreich für aussergerichtliche Anwaltskosten.

⁵⁷ Thematisch gehören etwa Anwalts- und Gerichtskosten dazu, aber auch Gutachterkosten und Auslagen für die Übersetzung von Unfall- oder Schadennachweisdokumenten.

⁵⁸ ITS steht hier für: «Intelligent Transport Systems».

⁵⁹ 9./10. Oktober 2014 in Luxembourg. Siehe weiteres dazu unter www.ietl.org.

⁶⁰ Die Benutzung von Apparaturen während der Fahrt lenkt ab und verursacht u.U. gravierende Unfälle. Es geht also darum, technisch eine möglichst sichere Benutzung zu gewährleisten.

Ein dritter Workshop wurde im Hinblick auf eine von der Schweiz initiierte *künftige UNO-Charta zum Verkehrsrecht* abgehalten. Die Teilnehmenden votierten grundsätzlich einstimmig für die Schaffung einer solchen Charta zu Händen des Strassenverkehrs-Ausschusses der «Transport Division of the Economic Commission for Europe (ECE) of the United Nations in Geneva». Dieser Ausschuss erarbeitete das «*Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr vom 8. November 1968*»⁶¹. Mit diesem Abkommen gelten sozusagen weltweit vereinbarte gleiche Standards für die Verkehrsregeln und Verkehrszeichen. Ergänzend trat am 6. Juni 1978 das «*Wiener Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen*» in Kraft⁶². Der erste Entwurf einer künftigen UNO-Charta resümiert die beiden sehr umfassenden Übereinkommen in einem ersten Kapitel in bloss 15 grundsätzlichen Prinzipien. Dieses «*Abstract*» wurde zum Zweck einer sehr kurzen allgemeinen Übersicht zu den Inhalten der Wiener Übereinkommen als sinnvoll erachtet, sollen diese wesentlichen Hinweise doch ebenfalls zu einer erhöhten Verkehrssicherheit beitragen, etwa zu Schulungszwecken. Sie werden selbstverständlich selbst nie legislatorische Wirkung zeitigen, so wenig wie die gesamte Charta, welche in einem zweiten Kapitel allgemein oder zumindest mehrheitlich anerkannte *Garantien für Verkehrsoffer* katalogisiert. Auch dieser Katalog umfasst in einem ersten Entwurf lediglich *15 Grundsätze*. Diese sollen ebenfalls in gedrängter Kürze wiedergeben, was *gesamteuropäisch* als *Standard* betrachtet werden darf. Die systematische Auflistung der Verkehrsoffergarantien sollen gesamteuropäisch aufzeigen, welche Rechte Unfallgeschädigten und Hinterbliebenen von getöteten Verkehrsoffern – vor allem gegenüber Haftpflichtigen und deren Versicherern – im Allgemeinen zugestanden werden. Sie können so *Anlass zu rechtsvergleichenden Informationen* werden. Indem die einzelnen Grundsätze pro Land erörtert werden, kann nämlich auf diese Weise sehr systematisch ein Überblick gewonnen werden, wie die einzelnen Garantien national realisiert wurden oder weshalb der eine oder andere Grundsatz noch nicht verwirklicht ist und ob mittel- oder langfristig mit der Umsetzung gerechnet werden kann. Letztlich kann eine solche künftige UN-Charta einen *Trend zu einer gesamteuropäischen Harmonisierung der wesentlichsten Grundsätze des Verkehrsofferschutzes* bewirken, jedenfalls in den Hauptpunkten. Die einzelnen Grundsätze sollen in der Charta so formuliert werden, dass sie jeweils den Rechtsstandard einer überwiegenden Mehrheit der Staaten des Grüne-Karte-Systems widerspiegeln. Die jeweils abweichenden Minderheiten könnten in einem Anhang zur Charta die Gründe aufzeigen, weshalb dieser oder jener Grundsatz nicht verwirklicht ist. So wie alle in einem solchen Anhang die nationale Umsetzung kurz kommentieren könnten. Jedenfalls ist nicht damit

⁶¹ Für die Schweiz in Kraft seit dem 11. Dezember 1992 (SR 0.741.10).

⁶² Für die Schweiz in Kraft seit dem 11. Dezember 1992 (SR 0.741.20).

zu rechnen, dass die Charta in dieser oder einer anderen Form kurzfristig realisiert werden kann. Der *Konsens* und *Kompromiss* in der Auswahl und Formulierung der Prinzipien *braucht seine Zeit*. Es ist aber angedacht, dass der Entwurf dem künftigen «*Wissenschaftlichen Beirat*» des IEVR vorgelegt werden soll. Dieses Gremium ist im IEVR ebenfalls im Entstehen begriffen. Es sollen darin Hochschuldozenten aus allen grösseren Staaten und allen Regionen Europas vertreten sein. Diese sollen als eines ihrer ersten Projekte die «UN-Charta zum Verkehrsrecht» zu einem guten Abschluss bringen, so dass der Entwurf vom IEVR zuhanden der UNO in Genf (ECE/Transport Division) verabschiedet werden kann⁶³.

Das IEVR möchte künftig auch vermehrt über seine *Webseite* verkehrsrechtlich relevantes Wissen vermitteln, doch steckt der Ausbau der Homepage weiterhin in den Anfängen, nicht zuletzt auch aus finanziellen Gründen⁶⁴.

Generell kann man derzeit zur *verkehrsrechtlichen Entwicklung in Europa* feststellen, dass nach der kodifizierten Fassung der bisherigen Motorfahrzeughaftpflicht-Richtlinien der EU⁶⁵ und Rom II⁶⁶ sowie dem Urteil des EuGH i.S. Odenbreit⁶⁷ und schliesslich der Totalrevision des Lugano-Übereinkommens⁶⁸ 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 Fahrer betrifft wie Massnahmen betreffend Fahreignung und Fahrfähigkeit hinsichtlich Führerprüfung und Führerausweis-Erteilung und -Entzugspraxis⁶⁹. Allerdings besteht in den erwähnten Bereichen Punkto *Verkehrssicherheit* noch immer ein generell sehr grosses Gefälle zwischen West und Ost, in einem gewissen Ausmass aber auch zwischen Norden und Süden.

Zum *internationalen europäischen Verkehrsrecht* kann allgemein und *zusammenfassend* beobachtet werden, dass sich gewisse immer wiederkehrende Themen im Laufe der Jahre zu Postulaten verdichten, welche eine rechtliche Harmonisierung fordern. Es scheint geradezu, dass hier die *Redundanz* – oder positiver ausgedrückt die «*thematische Ausdauer*» – die eigentliche

⁶³ Frau Eva Molnar ist Direktorin der Transport Division der ECE der UNO in Genf. Mit ihr ist die Übergabe des Schlusssentwurfs der UN-Charta vereinbart worden.

⁶⁴ www.ietl.org.

⁶⁵ Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.9.2009 (kodifizierte Fassung).

⁶⁶ Die Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über das 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.

⁶⁷ Fall Odenbreit, C-463/06.

⁶⁸ Lugano-Übereinkommen, LugÜ, SR 0.275.12; i.K. getreten für die Schweiz am 1.1.2011.

⁶⁹ So auch in der Schweiz im Rahmen der Massnahmen von «via sicura»: <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html>.

Triebfeder ist. Teilweise langjährige Themen, die weiter oben erörtert wurden. So beispielsweise die «*Verjähmung*» oder die «*Regelung von Rechtsfolgekosten*», aber auch das leidige «*Anhängerproblem*» gehören dazu. Jüngst wird auch ein verbesserter und einheitlicher «*Schutz der Kinder im Verkehr*» postuliert⁷⁰. Eine «harte Nuss» in diesem Kontext ist das Problem, den *grenzüberschreitenden Autokauf* und die damit einhergehende Versicherung zu lösen. Sämtliche Ansätze einer Lösung haben bisher nicht überzeugend gegriffen⁷¹. Das IEVR wirkt bei diesen Sachfragen – nebst dem CoB – nachweislich als Plattform und Quelle für Bestrebungen, welche schliesslich zu einer rechtlichen *Harmonisierung* führen, sei dies in Einzel- und Detailfragen durch *Urteile des EuGH* oder in grösserem Sachzusammenhang durch *EU-Richtlinien* oder gar *EU-Verordnungen*⁷².

Das Thema Europa soll an dieser Stelle mit einem Blick über die Grenzen des Grüne-Karte-Systems abgeschlossen werden. Dies ist ein *Blick über Europa hinaus* nach *Zentralasien*. Dort entsteht im Rahmen der «*Economic Cooperation Organisation (ECO)*»⁷³, eine Art zentralasiatischer Wirtschaftsraum, ein *System der «Weissen Versicherungskarte»*, welches möglichst in Analogie zum «*Grüne Karte*»-System aufgebaut werden soll. Allerdings sind die Voraussetzungen dafür weitgehend noch nicht gegeben. Die Unterschiede zwischen den Ländern sind noch beträchtlich, ja teilweise enorm, sei dies hinsichtlich Einführung der Pflichtversicherung, deren Minimaldeckungsvorschriften sowie hinsichtlich Bestand von Versicherungsbüros und Garantiefonds. Vieles steckt buchstäblich noch in den Kinderschuhen. Allerdings sind die Türkei und der Iran, welche im *ECO-Verbund* eingebunden sind, als langjährige Mitglieder im «*Grüne Karte*»-System die eigentlichen Vorbilder für eine künftige internationale verkehrsrechtliche Infrastruktur eines «*Systems der Weissen Karte*».

5. Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF

Wie bereits bei anderer Gelegenheit erläutert wurde, *lassen sich NVB & NGF* in der sie betreffenden Schadenregulierung gemäss Art. 74 und

⁷⁰ Hier fällt die französische Lösung der «*loi Badinter*» auf, welche dem Kind als Verkehrsoffer zusammen mit behinderten und gebrechlichen Verkehrsteilnehmern einen privilegierten Status als «*victimes super-privilégiées*» einräumt.

⁷¹ Auch der CoB befasst sich seit Jahren unter dem Arbeitstitel «*dispatched vehicles*» mit dem Thema. Eine Lösung muss zwingend eine internationale Regelung zur Motorfahrzeugregistrierung, zur Versicherung sowie betreffend Zuständigkeiten bei der Abwicklung von Ansprüchen aus Unfällen bei Überführungsfahrten umfassen.

⁷² Eine EU-Richtlinie wird innert vorgeschriebener Frist ins jeweilige nationale Recht umgesetzt, wobei eine im Detail unterschiedliche Umsetzung systemimmanent ist. Eine EU-Verordnung wie bspw. Rom II ist hingegen in den Mitgliedstaaten der EU direkt anwendbar.

⁷³ Afghanistan, Aserbaidzhan, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Pakistan, Tadschikistan, Türkei, Turkmenistan, Usbekistan.

76 SVG vom Geschäftsführenden Versicherer (ZURICH), seinen Mitgliedern (alle Schweizer MFH-Versicherer) oder Schadenregulierungsunternehmen (DEKRA, APRIL, AVUS, InterEurope, Van Ameyde u.a.m.) *vertreten*⁷⁴, soweit diese Vertreter das *Swiss Interclaims Agreement* unterzeichnet und damit das Schadenreglement NVB & NGF als für sie verbindlich akzeptiert haben.

Der Geschäftsführende Versicherer regulierte über seine Organisationseinheit *Swiss Interclaims Zurich 2013*⁷⁵ insgesamt 4'704 NGF-Fälle⁷⁶ (2012: 4'022, 2011: 3'353, 2010: 3'505) gemäss Art. 76 SVG mit einem Zahlungsbzw. Schadenaufwand von rund 8,1 Mio. CHF (2012: 9,8 Mio. CHF; 2011: 9,0 Mio. CHF; 2010: 9,4 Mio. CHF). 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 in MFH-Schäden üblich auf den MFH-Versicherer bzw. im Sinne des Ausfallsschutzes den NGF regressieren.

2013 wurden von den *Vertretern des NVB, den Swiss Interclaims Korrespondenten*, insgesamt 15'589 neue Schadenfälle gemeldet⁷⁷. Mit Blick auf die entsprechenden Vorjahreszahlen lässt sich feststellen, dass sich die Anzahl der neu gemeldeten, durch *ausländische Fahrzeuge in der Schweiz verursachten Unfälle* praktisch nicht verändert hat (15'103 im Jahre 2012 und 15'108 im Jahr 2011). Offenbar wirkt hier tatsächlich das «Gesetz der grossen Zahl». Rechnet man zu recht auch damit, dass ausländische Fahrer Unfälle nicht nur verursachen, sondern – zusammen mit ihren anderen Fahrzeuginsassen – auch erleiden, also ein anderes ausländisch oder schweizerisch immatrikuliertes Fahrzeug den Unfall verursachte, so sind ausländische Fahrzeuge in weit mehr Fällen in einen Unfall (mit-) verwickelt als obige Zahlen vermuten lassen. Zu präzisieren ist auch, dass es sich bei den erwähnten Zahlen um sämtliche Sach- und Personenschäden handelt, in welchen 2013 eine Entschädigung bezahlt wurde. In etwa 10 % der Fälle kommt es zu Personenschäden, davon in etwa einem Viertel der Fälle zu schweren Personenschäden oder gar zur Tötung von Verkehrsteilnehmern.

An der Spitze der Statistik hat sich in der Reihenfolge der *Herkunftsländer der Unfallverursacher* nichts geändert: *Frankreich*, gefolgt von *Deutschland* und *Italien*, je mit rund einem Fünftel der verursachten Unfälle. Weit weni-

⁷⁴ Art. 76b Abs. 4 lit. a SVG i.V.m. Art. 41 Abs. 1 und 53 Abs. 1 VVV.

⁷⁵ Swiss Interclaims Zurich reguliert grundsätzlich alle NGF-Schäden mit Ausnahme der wegen Interessenkollision abzutretenden; Art. 53 Abs. 4 lit. a VVV.

⁷⁶ «Regulieren» bedeutet bezogen auf diese Zahl: Anzahl Fälle (Dossier) – d.h. neue, pendente und erledigte Fälle –, in denen im Kalenderjahr Zahlungen erfolgten oder (höchst selten in diesen Fällen) Zahlungseingänge (Regresse) zu verzeichnen waren.

⁷⁷ Quelle: Meldung der schweizerischen Zahlen für die Statistik 2013 des Council of Bureaux.

ger oft verursachten Fahrzeuge aus dem vierten Nachbarland, nämlich *Österreich*, Verkehrsunfälle. Danach folgen Spanien, Polen, die Niederlande, die Slowakei, Tschechien und Portugal. 2013 waren insgesamt 12'825 Unfälle zu Lasten von Fahrzeugen und Versicherern aus den vier Nachbarstaaten der Schweiz zu verzeichnen. 2'764 Unfälle waren auf Fahrzeuge aus dem restlichen Europa zurückzuführen.

Ähnlich verhält es sich mit den durch *CH- und FL-Fahrzeuge im Ausland* verursachten Unfällen. 2013 waren es 11'133 rapportierte Vorfälle, 2012: 10'063, 2011: 10'722. Auch hier also kaum Veränderungen. Abgeleitet von den im Ausland verursachten Unfällen sind *Frankreich, Italien und Deutschland* in dieser Reihenfolge wohl die beliebtesten Reiseziele für Schweizer Autofahrer (2012 stand Italien allerdings noch vor Frankreich). Weit weniger besucht wurden offenbar Portugal, *Österreich*, Kroatien, die Niederlande, Grossbritannien, Bosnien und Mazedonien, aufgelistet nach der Häufigkeit der verursachten Unfälle. Im restlichen Europa verursachten 2013 insgesamt noch 631 weitere CH- oder FL-immatrikulierte Motorfahrzeuge Unfälle, im Vorjahr waren es 767. Täglich verursachen also rund 30 Schweizer Motorfahrzeuglenker einen Unfall im Ausland. Allerdings sind jährlich mehr Schweizer in Europa in Verkehrsunfälle verwickelt, denn die obigen Angaben betreffen nur die (mit-)verursachten Unfälle und damit nicht alle Vorfälle, in welchen Schweizer zu Schaden kamen. Hinzu kommen schuldlos in Verkehrsunfälle verwickelte Automobilisten und etwa jene Reisenden, die mit dem Zug oder Flugzeug unterwegs sind und dann als Fussgänger oder mit Mietfahrzeugen in Unfälle verwickelt werden.

Betrachten wir nun nach der Schadenstatistik einen ganz anderen Aspekt, nämlich den der *Qualität der Schadenregulierung*. Vorab unter dem Aspekt der Effizienz der Schadenregulierung, für welche die Entschädigungsstelle des NGF gewissermassen eine gesetzliche Prüfzelle darstellt. Alsdann wenden wir uns dem Aspekt der qualitativen Schadenerledigung in den 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 ist⁷⁸. Dies ist dann der Fall, wenn nicht *innert dreier Monate ein Schadenregulierungsangebot* vorgelegt wird *oder eine begründete Antwort* erfolgt, wenn ersteres nicht möglich ist⁷⁹. Im Jahre

⁷⁸ Art. 79d Abs. 1 SVG.

⁷⁹ Art. 79c Abs. 1 SVG.

2003, als die Entschädigungsstelle eingeführt wurde, musste sich diese noch mit 15 Gesuchen befassen. Seither nahm die Zahl der Gesuche stetig ab. 2012 musste die Entschädigungsstelle nur noch über zwei Gesuche entscheiden. Im Jahre 2013 wurde kein einziges Gesuch mehr verzeichnet. Über die exakten *Gründe für diesen Rückgang* an Gesuchen können nur 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 scheint auch die Kenntnisnahme durch die Gesuchsteller Wirkung zu zeitigen, dass die Entschädigungsstelle die *materielle Richtigkeit* der Antworten der Gesuchsgegner in Übereinstimmung mit der gesetzlichen Regelung *nicht überprüft*, denn dies ist *ausschliesslich Sache des Richters*. Jene ist nur – aber immerhin – ein wirksames *Hilfsmittel gegen dilatorische Antworten* der Schadenregulierer. Für den Fall, dass gegen das NVB oder den NGF selber Beschwerde geführt wird, also *bei Interessenkollision*, hat der Vorstand nun ein *eigenes Gremium* geschaffen, so dass ausgeschlossen wird, dass derzeitige Vorstandsmitglieder sozusagen in eigener Sache mit einer Beschwerde befasst werden.

Fachcontrolling und Fachrevision: Beim *Fachcontrolling* handelt es sich um eine Dossierkontrolle, im Rahmen welcher sämtliche Swiss Interclaims Korrespondenten⁸⁰ selbständig und mittels eines Online-Tools ein im Voraus bestimmtes Fallgut an Dossiers zu überprüfen haben, die sie im Namen des NVB regulieren. Die Kontrolle der Fälle verlief im Berichtsjahr wie im Vorjahr wiederum technisch 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.

Seit 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*⁸¹ nimmt eine eingehende fachliche Überprüfung der Dossiers vor. Dieser Beauftragte ist nicht nur für die Berichterstattung an den Vorstand über das Ergebnis der summarischen Überprüfung des *Fachcontrollings* zuständig, sondern vor allem auch für die Berichterstattung im Rahmen der eigentlichen *Fachrevision*. 2014 liegt nun erstmals ein über die letzten beiden Jahre durchgeführter Revisionsbericht

⁸⁰ Das sind Vertreter von NVB & NGF, welche in deren Auftrag Schäden gemäss Art. 74 und 76 SVG regulieren.

⁸¹ Es ist dies Mario Sasso, ehemaliges Vorstandsmitglied NVB & NGF und vormals Leiter des Bereichs Komplexe Körperschäden beim geschäftsführenden Versicherer Zurich.

vor. Im Ergebnis konnte erstmals festgestellt werden, dass die Regulierung der Schadenfälle gemäss Art. 74 SVG im Auftrag des NVB *sehr zufriedenstellend* verläuft. Der Revisionsbeauftragte erörterte mit den jeweiligen Korrespondenten bzw. den verantwortlichen Personen allfällige festgestellte Mängel. Auf solche soll im laufenden Jahr 2014 besonders aufmerksam gemacht werden. Sowohl das 5. Swiss Interclaims Meeting vom 26. Juni 2014 als auch die 17. Claims Conference vom 30./31. Oktober 2014 werden die Schwachstellen der Schadenregulierung thematisieren und Mittel und Wege aufzeigen, wie diese Mängel künftig beseitigt werden können. Die künftige Fachrevision wird dann zu prüfen haben, inwiefern diese Massnahmen umgesetzt wurden.

Im Bestreben, in allen Swiss Interclaims Fällen, also allen Schadenfällen gemäss Art. 74 und 76 SVG, eine «*unité de doctrine*» einzuhalten und die Verbindlichkeit des Schadenreglements bewusst zu machen, wurde im Berichtsjahr 2013 das 4. *Swiss Interclaims Meeting* durchgeführt, zu welchem alle leitenden Verantwortlichen der Swiss Interclaims Korrespondenten eingeladen wurden. Das gab auch Gelegenheit, sich fachlich auszutauschen, namentlich bezüglich allgemein interessierenden Informationen. Betont wurde wiederum, dass der Schweizer Swiss Interclaims Korrespondent keine Weisungen aus dem Ausland entgegennehmen und schon gar keine solchen erfragen darf. Vielmehr ist er für die Schadenregulierung gemäss schweizerischen Vorgaben in eigener Kompetenz verantwortlich. Erkannt wurde, wie der *Schriftverkehr vom und ins Ausland* klar aufzeigt, ob der Swiss Interclaims Korrespondent auch tatsächlich die *Dossierführung* innehat oder ob die Führung beim ausländischen Versicherer liegt, was, wie gesagt, unstatthaft ist und auch der *ratio legis* von Art. 74 SVG und den Internal Regulations – dem Muster-Vertrag zwischen den Versicherungsbüros – klar widersprechen würde.

Das *Schadenreglement von NVB & NGF* wurde seit dessen Einführung im Jahre 2008 laufend mit neuen *Anhängen* ergänzt⁸². Mit diesen Anhängen soll die konkrete Umsetzung der gesetzlichen und reglementarischen Anforderungen an die korrekte Schadenregulierung erleichtert werden. So enthält Anhang I Hinweise und Beispiele dafür, wie das komplexe *Verhältnis*, das zwischen *NVB und NGF, deren Vertreter* 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*, dies mit Blick auf die Einhaltung der entsprechenden, im Schadenreglement enthaltenen

⁸² Zugänglich über www.nbi.ch, Stichwort: Schadenreglement.

Pflichten. Anhang IV enthält Vorlagen für die Abgabe von *Verjährungseinredeverzicht-Erklärungen*. Anhang V – der 2014 entfallen wird⁸³ – regelte bis anhin 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 Vertreter, NVB & NGF *Auskünfte zu statistischen Zwecken* zu liefern.

Aufgrund von Erkenntnissen aus dem Schaden-Controlling wurde 2013 eine *Revision* des *Schadenreglements* samt Anhängen vorgenommen. Das *Inkrafttreten ist per 1.9.2014* vorgesehen, dies unter der Voraussetzung, dass die Vertreter von NVB & NGF, die zu den Unterzeichnern des Swiss Interclaims Agreements gehören, die Änderungen vertraglich annehmen. Das Schadenreglement selbst erfuhr hauptsächlich *begriffliche Präzisierungen*. Inhaltlich wurde die Pflicht der Vertreter zur Meldung von Prozessfällen präzisiert, dies infolge des Inkrafttretens der neuen ZPO per 1.1.2011⁸⁴. Demgegenüber erfuhren die *Anhänge grössere Anpassungen*. Der bisherige *Anhang V über die substitutionelle Regulierung* wird ersatzlos gestrichen. Aus formellen Gründen soll die substitutionelle Regulierung neu mittels *Beschluss der Mitgliederversammlung* geregelt werden. Ein entsprechender Antrag wird der Mitgliederversammlung 2014 unterbreitet werden. Der neue Anhang V enthält eine bislang fehlende Vorlage für *Entschädigungsvereinbarungen*.

Der *Schaden-Ausschuss des Vorstands NVB & NGF* befasste sich im Berichtsjahr eingehend mit der *Erneuerung der Besucherschutz-Situation*⁸⁵. Es ist davon auszugehen, dass das NVB gesetzlich ermächtigt ist, Besucherschutzabkommen abzuschliessen⁸⁶. Es wird nun beabsichtigt, gemäss Beschluss der Mitgliederversammlung 2013 in Nyon, das (neue) Besucherschutzabkommen des Council of Bureaux (CoB)⁸⁷ mit allen EWR-Partner-Büros zu unterzeichnen. Mithin geht es um einen Wechsel von den derzeitigen (alten) bilateralen Besucherschutzabkommen zum neuen Abkommen des CoB. Überall soll die Version: «Basic and Optional Agreement» gelten. Das Ziel sollte Ende 2015 erreicht sein. Weshalb so lange? Einige Büros müssen ebenfalls die Zustimmung ihrer jeweiligen Mitgliederversammlung einholen und das Ganze braucht mündliche und schriftliche Kommunikation, was bekanntlich Zeit in Anspruch nimmt. Die relativ lange Dauer für diesen Wechsel ist allerdings von untergeordneter Bedeutung, bleibt doch

⁸³ Dazu gleich anschliessend mehr.

⁸⁴ Schweizerische Zivilprozessordnung, ZPO, SR 272; Inkrafttreten gemäss Art. 408 ZPO i.V.m. BRB vom 31. März 2010.

⁸⁵ Es ist zu präzisieren, dass dieser Ausschuss dem Vorstand Antrag stellt. Wird dieser angenommen, handelt es sich in der Folge um einen Vorstandsbeschluss.

⁸⁶ Art. 76b Abs. 4 lit. b SVG.

⁸⁷ Vgl. dazu das unter Ziff. 3 Ausgeführte zum Inhalt des Abkommens.

der Inhalt des Abkommens im Wesentlichen derselbe. Es geht grundsätzlich darum, dass der jeweilige Haftpflichtversicherer im Wohnsitzland des Geschädigten einen *Schadenregulierungsbeauftragten* (kurz: *SRB*) benennt, der die Regulierung möglichst nahe beim Geschädigten vornimmt. Die *Schweizer MFH-Versicherer* haben sich an der Mitgliederversammlung 2013 durch einen *Beschluss verpflichtet, künftig im EWR zwingend einen solchen SRB zu benennen*. Es ist zu hoffen, dass die Mitglieder der EWR-Partner-Büros de facto Gegenrecht halten. Der Wechsel zum CoB-Abkommen drängt sich deshalb auf, weil dieses Abkommen in Europa bekannt ist und künftig unterzeichnet wird, währenddem das bisherige Besucherschutz-Abkommen des NVB bald einmal als überholt erlebt wird.

Über den EWR hinaus soll mit *Marokko (MA)*, *der Ukraine (UA)* und *der Türkei (TR)* ein Anfang gemacht werden, vorläufig einmal auf der Grundlage des «Basic Agreements». Warum ausgerechnet MA, UA, TR? Die Arbeitsgruppe «Besucherschutzabkommen des CoB» besteht – abgesehen von Repräsentanten aus dem EWR – aus Vertretern der besagten Länder, während die Schweiz den Vorsitz hat. Die Vertreter der genannten Büros sind also Experten, was den Besucherschutz betrifft. So gesehen kann das NVB hier ausserhalb des EWR erste Erfahrungen sammeln. Das «Basic Agreement» soll jedoch mittelfristig – wenn erste gute Erfahrungen mit den oben erwähnten Partner-Büros gemacht werden konnten – mit allen «Grüne Karte»-Büros abgeschlossen werden. Dies entspricht auch der Zielsetzung des CoB, den Besucherschutzstandard möglichst auf alle ihm angehörenden Länder auszudehnen, wenn möglich sogar überall mit dem «optional Agreement».

Auch der NGF ist aufgrund der gleichen Gesetzesbestimmung bevollmächtigt, *Garantiefonds-Reziprozitäts-Abkommen* abzuschliessen⁸⁸. In solchen Abkommen gewähren die beiden unterzeichnenden Garantiefonds den Angehörigen und Wohnsitzberechtigten des jeweils anderen Staates bei Unfällen im besuchten anderen Land die gleichen Rechte wie den eigenen Angehörigen und Wohnsitzberechtigten.

Der NGF hat mit den Garantiefonds der EWR-Staaten – nach einem jeweils bilateralen Vorläufer-Modell mit einigen EU-Garantiefonds in den 90er-Jahren (sog. «Zurich I»-Abkommen) – ein multilaterales NGF-Reziprozitäts-Abkommen unterzeichnet (Zurich II, Unterzeichnung/Stand 23.9.97). Bei den späteren EWR-Staaten Bulgarien, Estland, Kroatien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern wurde das «Zurich I»-Abkommen (das bilaterale erste NGF-

⁸⁸ Unter Vorbehalt der Genehmigung durch das ASTRA: Art. 76b Abs. 4 lit. b SVG i.V.m. Art. 54 VVV.

Abkommen) in die inzwischen unterzeichneten Besucherschutz-Abkommen integriert.

Der NGF beabsichtigt nun mit weiteren Staaten (Marokko/MA, Türkei/TR, Ukraine/UA) ein inhaltlich gleiches, sog. *Zurich III Abkommen* zu unterzeichnen. Damit künftig eine möglichst überschaubare Situation vorliegt und Gleichstand herrscht, will der NGF künftig mit allen Partner-Garantiefonds das «Zurich III»-Abkommen unterzeichnen. Das heisst mit den Garantiefonds im EWR – hier weitgehend als vertragliche Bestätigung – plus besagte Länder sowie künftig weitere. Das löst uns auch das Problem, das entstehen würde, wenn wir mit den nach 2000 dem EWR beigetretenen Ländern das neue Besucherschutzabkommen unterzeichnen wollen. Dabei ginge das im alten Besucherschutzabkommen enthaltene «Zurich I»-Abkommen verloren (soweit jedenfalls das alte Abkommen förmlich aufgehoben wird).

Das Schadenreglement⁸⁹ verpflichtet die Korrespondenten, bei *Einleitung von Prozessen* gegen NVB oder NGF Klageschrift, Klageantwort sowie Urteil zwecks Orientierung dem Generalsekretariat von NVB & NGF einzureichen. Das Gleiche gilt für das Verfahren vor Rechtsmittelinstanzen. Vor einer Berufung an das schweizerische Bundesgericht muss der Korrespondent ausdrücklich die schriftliche Zustimmung von NVB & NGF einholen.

NVB & NGF sind im Zivilprozess *passivlegitimiert*⁹⁰. Mit anderen Worten, die Klage richtet sich immer gegen NVB & NGF selbst und nicht gegen deren Vertreter (Mitglieder oder Schadenregulierungsunternehmen). Aufgrund dieses Umstandes haben NVB & NGF ein unmittelbares Interesse daran, über die Einleitung eines Prozesses, dessen Fortsetzung sowie über dessen Ausgang informiert zu werden. Letztlich soll auch eine «*unité de doctrine*» erzielt werden, jedenfalls in dem Sinne, dass die von NVB oder NGF aufgestellten Grundsätze einheitlich gehandhabt werden⁹¹.

2013 wurde ein jährliches *Prozess-Tracking* eingeführt, um alle Prozessfälle optimal zu erfassen und analysieren zu können. Im 1. Quartal 2014 wurde das jährliche Tracking zum zweiten Mal erfolgreich durchgeführt. Danach kann Folgendes festgestellt werden:

- Verhältnis von SVG 74 zu SVG 76: 3 zu 1;
- strittige Hauptpunkte: Kausalität, Haftung, Schadenshöhe;

⁸⁹ Art. 9 Abs. 4 SchR.

⁹⁰ Art. 74 Abs. 1 lit. a SVG und Art. 76b Abs. 1 SVG.

⁹¹ So z.B. besondere Beschlüsse des Vorstands, welche NVB- oder NGF-spezifisch sind. Generell sind hier auch die Grundsätze des Schadenreglements gemeint, die einzuhalten die Korrespondenten verpflichtet sind.

- prozessiert wird nicht primär bei höheren Streitwerten, Fälle mit einem tieferen Streitwert (\leq CHF 10'000) werden ebenso eingeklagt;
- Häufigkeit der Klageorte: 1) Zürich, 2) Genf, 3) Kt. Aargau;
- Erledigungsart: rund 70 % der Prozessfälle werden vor dem Urteil verglichen;
- nur ein verschwindend kleiner Teil ($<1/1000$) wird überhaupt prozessual, praktisch alle Fälle werden aussergerichtlich erledigt.

Der *Schadenausschuss* befasste sich punktuell mit einer Anfrage betreffend *Selbstbehalt bei der NGF-Entschädigung* für Sachschaden. Bekanntlich hat jeder Geschädigte im Falle der Verursachung eines Sachschadens durch ein unbekanntes Motorfahrzeug oder einen unbekanntes Anhänger oder Radfahrer oder Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten einen Selbstbehalt von CHF 1'000.– zu tragen, es sei denn, der Schädiger hafte aus demselben Ereignis für einen erheblichen Personenschaden⁹². Bei einer geschädigten *Stockwerkeigentümergeinschaft* wäre es denkbar, letztlich jeden Eigentümer als individuell Geschädigten zu betrachten. Gemäss Art. 712b Abs. 2 ZGB können Bauteile, die für den Bestand, die konstruktive Gliederung und Festigkeit des Gebäudes oder der Räume anderer Stockwerkeigentümer von Bedeutung sind oder die äussere Gestalt und das Aussehen des Gebäudes bestimmen, den Stockwerkeigentümern nicht zu Sonderrechten zugeschrieben werden. Dies alles steht im gemeinschaftlichen Eigentum aller Stockwerkeigentümer. Dasselbe gilt für Anlagen und Einrichtungen, die auch andern Stockwerkeigentümern für die Benutzung ihrer Räume dienen. Folglich kann daraus geschlossen werden, dass der Selbstbehalt bei einem Ereignis nur einmal in Abzug zu bringen ist. Würde die Schädigung ausnahmsweise doch nur einen Stockwerkeigentümer und sein Sonderrecht treffen, würde die Gleichung auch für diesen Fall zutreffen. Der Selbstbehalt würde auch in diesem Fall nur einmal verrechnet. Analoge Überlegungen wurden in diesem Zusammenhang für die *Erbengemeinschaft* gemacht. Solange die Erbschaft nicht geteilt ist, gilt nur *ein* Selbstbehaltsabzug.

6. Claims Conference 2013

Eines der Hauptreferate an der *Claims Conference 2013* war der Vortrag von Prof. Dr. Christian Huber, Universität Aachen, der das *Haager Strassenverkehrs-Übereinkommen* über das bei Verkehrsunfällen anwendbare Recht kommentierte. Es gelang dem Referenten, aufzuzeigen, dass nur im seltenen Ausnahmefall von der Grundregel des Abkommens, der Anwendung des Rechts des Unfallortes (sog. «*lex loci delicti commissi*»), abgewi-

⁹² Art. 76 Abs. 3 lit. b SVG i.V.m. Art. 52 Abs. 3 VVV.

chen wird. In diesem Ausnahmefall – in dem nur ein Fahrzeug mit ausländischem Kennzeichen oder mehrere Motorfahrzeuge aus dem gleichen Herkunftsstaat beteiligt sind – kommt es zur Anwendung des Rechts desjenigen Staates, dessen Immatrikulation⁹³ das bzw. die ausländischen Unfallfahrzeuge aufweisen (sog. «lex stabuli»). Sobald ein anderes Motorfahrzeug mit einer abweichenden Immatrikulation involviert ist, kommt es zur Anwendung der «lex loci». Auch ohne Kollision kann ein Motorfahrzeug in den Unfall «involviert» sein. Grundsätzlich genügt jede Ursache, welche kausal am Unfallgeschehen mitgewirkt hat⁹⁴. Knifflig ist schliesslich die Beantwortung der Frage nach dem anwendbaren Recht – lex loci oder lex stabuli – wenn es um mitgeführte oder transportierte Sachen geht. Bei Beschädigung von Sachen am Unfallort ist die Antwort dagegen naheliegend.

Das zweite Gastreferat war eine *Grussbotschaft des CoB*, vorgetragen von der Vize-Präsidentin des Verbands, Frau Tjasa Korbar aus Slowenien. Sie vermittelte die aktuellen Schwerpunkte der Geschäfte des CoB. Hervorgehoben wurde vor allem das Anliegen der *finanziellen Stabilität des Grüne-Karte-Systems*. Dabei geht es um die Disziplin in allen Zahlungsvorgängen des Systems. Die «Internal Regulations» schreiben an sich klar vor, wer wann zu zahlen hat und unter welchen Voraussetzungen die Büro-Garantien greifen. Vielfach mangelt es aber entweder am zuverlässigen Wissen über diese Regelungen und Fristen oder dann an einem mangelhaften Beachten von Regeln und Terminen. So verzögern verschiedentlich Korrespondenten Entschädigungszahlungen an Verkehrsoffer oder sind sogar nicht in der Lage, die vorgeschriebenen Vorleistungen zu entrichten. Versicherer kommen den Regressen nicht termingerecht nach oder leisten vereinbarte Akontozahlungen nicht. Verschiedentlich verweigern Versicherungsbüros geschuldete Garantiezahlungen. Oft mangelt es ganz einfach auch an den Informationen, welche gegeben sein müssen, bevor gewisse Zahlungen veranlasst und Garantien geleistet werden können. Die kritischen Anmerkungen werden zu einer erhöhten Disziplinbereitschaft in finanziellen Belangen beitragen.

Die *Workshops der Claims Conference* waren einerseits rechtsvergleichen Themen gewidmet. So eine Fallstudie zu einem Unfall in Spanien. Das führte zum *Rechtsvergleich Spanien–Schweiz*. Erkannt wurde, dass nicht nur die Haftungsgrundsätze teilweise unterschiedliche Ansätze verfolgen, sondern auch – und dies vor allem – das Entschädigungsrecht selber sowie das Zusammenspiel von Haftpflicht- und Sozialversicherung. Andererseits wurden anwendbare Abläufe und Zuständigkeiten analysiert. Im letztgenannten

⁹³ Staatliche Kennzeichen-Registrierung.

⁹⁴ Das Fahrzeug blendet einen entgegenkommenden Fahrer, welcher in der Folge von der Strasse abkommt. Oder es fährt so bedrohlich auf ein anderes zu, dass der entgegenkommende Fahrer die Herrschaft über sein Fahrzeug verliert.

Fall ging es darum, aufzuzeigen, dass Geschädigte und deren Rechtsvertreter bei *internationalen Fällen* stets ein *Wahlrecht* haben, wo sie den Schadenfall reguliert haben wollen und durch wen. Sie können sich zunächst stets direkt an den Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer selbst wenden, gegebenenfalls aber auch an dessen Korrespondenten im Unfallland oder, wenn der Geschädigte weder dort noch im Staatsgebiet wohnt, in dem der Versicherers seinen Hauptsitz hat, auch an den Schadenregulierungsbeauftragten im Wohnsitzland des Geschädigten. Dies setzt allerdings voraus, dass die *Besucherschutzgrundsätze* zur Anwendung kommen. Für Schweizer Geschädigte, welche im Ausland – als motorisierte oder nicht motorisierte «Besucher» – einen Unfall erlitten haben, ist dies dann der Fall, wenn der Versicherer einem Besucherschutzabkommen beigetreten ist (sog. «Besucherschutzfälle»).

Ein *Workshop* befasste sich eingehend mit dem Begriff der «*begründeten Antwort*»: Bekanntlich müssen Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer innert Frist – nämlich innert drei Monaten⁹⁵ und allenfalls innert einer gewährten Nachfrist von weiteren zwei Monaten – Schadenfälle abschliessend regulieren oder, wenn dies nicht möglich ist, eine «begründete Antwort» abgeben, weshalb dies nicht möglich ist, widrigenfalls ihnen die Regulierungskompetenz entzogen werden kann⁹⁶. Ausserdem schulden sie für die Dauer des Verzugs Zinsen⁹⁷. Es wurde erkannt, dass die «begründete Antwort» jedenfalls nie nur dilatorisch sein darf. Der Versicherer muss mit seiner Antwort geradezu nachweisen, dass er sich eingehend mit der Forderung des Geschädigten auseinandergesetzt hat. Allerdings muss die Antwort nicht zwingend «richtig» sein. Über die Richtigkeit der Antwort und letztlich der Entschädigung urteilt nicht die Entschädigungsstelle⁹⁸, sondern ausschliesslich der Zivilrichter im ordentlichen Zivilverfahren.

Das *Schlusspodium der Claims Conference* war der Frage: «*Haftpflicht- und Sozialversicherer im Clinch?*» gewidmet. Im Wesentlichen ergab sich aus der Diskussion zum Thema ein anscheinender Widerspruch dadurch, dass zwar die Haftpflichtfrage nach dem anwendbaren Recht gemäss Haager Strassenverkehrsübereinkommen⁹⁹ zu beantworten ist. Der Sozialversicherer wendet hingegen stets das «*Versicherungsstatut*» an, also sozusagen sein Recht, welches die gesetzliche bzw. vertragliche Beziehung zwischen ihm und dem Versicherten regelt. Aus Schweizer Sicht ist das Haager Abkommen «*erga omnes*» anzuwenden, also unbesehen davon, ob das Unfallland dieses Abkommen auch unterzeichnet hat. Aus Sicht eines ausländischen

⁹⁵ Art. 79c SVG.

⁹⁶ Art. 79d SVG.

⁹⁷ Art. 79c SVG.

⁹⁸ Art. 79d SVG.

⁹⁹ Art. 134 IPRG.

Unfallortes kommt es, soweit das Haager Abkommen zwischen den beiden in Frage stehenden Ländern nicht unterzeichnet wurde, zur Anwendung von Rom II, insofern es sich beim Ausland um einen EU-Staat handelt. Dieses Recht – gemäss Haager Abkommen und Rom II meist das Recht des Unfalllandes – widerspricht regelmässig dem «Versicherungsstatut», auf das sich der Sozialversicherer stützt. Allerdings – dies wurde im Podiumsgespräch deutlich – ist dieses Recht nur für die Frage bestimmend, *wofür* Regress genommen werden kann. Der Umfang des Regresses – im Ansatz aber auch die Regresskategorie¹⁰⁰ selbst – ist sodann durch das «Haftungsstatut»¹⁰¹ begrenzt. Dieses bestimmt, ob der Regressanspruch des Sozialversicherers kongruent ist. Nur bei Übereinstimmung besteht ein umfassendes Regressrecht, widrigenfalls der Regressanspruch zurückstehen muss.

Stichwörter

Anhänger; ASTRA; Besucherschutz; CoB; Claims Conference; Council of Bureaux; Datenschutz; Entschädigungsstelle; Fahrrad; Fahrradvignette; FINMA; FMA-FL; Grüne Karte; Haftpflicht; Haftung; IEVR; Institut für Europäisches Verkehrsrecht; Intelligent Transport Systems; international; ITS; Kennzeichenabkommen; Konkursdeckung (NGF); Mindestdeckungssummen; nationaler Garantiefonds; nationales Versicherungsbüro; NGF; NVB; Odenbreit-Rechtsprechung; Schadenreglement; Schadenregulierung; Schadenregulierungsbeauftragter; Schadenstatistik; Strassenverkehr; Swiss Interclaims; UN-Charta zum Verkehrsrecht; Verjährung; Versicherung; Versicherungsbetrug.

¹⁰⁰ Schadensposten wie Heilungskosten, Erwerbsausfall, Versorgerschaden, Haushaltsschaden usw.

¹⁰¹ Regelmässig das Recht des Unfallorts (lex loci delicti commissi).