

---

# Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz und der Nationale Garantiefonds Schweiz: Erläuterungen zum Geschäftsbericht 2014–2015

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

## Inhaltsübersicht

Vorbemerkungen und Vorschau (Abstract).....	79
1. Schwerpunkte vorab.....	82
2. Bund und Liechtenstein .....	88
3. Council of Bureaux (CoB).....	89
4. Europa, insbes. Beziehungen zum IEVR .....	95
5. Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF .....	101

## Vorbemerkungen und Vorschau (Abstract)

*Im Jahre 2009 schlugen die Herausgeber des Jahrbuchs für Strassenverkehr dem Präsidenten und dem Vorstand von NVB & NGF vor, jeweils einen Auszug aus dem jährlichen Geschäftsbericht an die Mitglieder im erwähnten Jahrbuch zu veröffentlichen<sup>1</sup>. Noch im gleichen Jahr und erstmals fürs Jahrbuch 2009 beschloss der Vorstand, diesem Anliegen stattzugeben. Herausgeber und Buchverlag waren stets an einem möglichst juristischen Beitrag interessiert, weniger an den Details zu den Vereinsfinanzen oder den Personalien. Der Beitrag sollte die einzelnen Themen umfassend kommentieren. So entstand von Jahr zu Jahr ein immer umfangreicherer «Kommentar» zu den Jahresaktivitäten und den Themen, welche für NVB & NGF übers Jahr von Interesse waren. Aktuell ist der so abgefasste «Geschäftsbericht» für die Bedürfnisse der Mitglieder zu umfangreich geworden. Umgekehrt fehlen in der «Buchversion» die finanziellen Details und die Personalien, welche die Mitglieder aber sehr wohl interessieren. Entsprechend wird für die Mitgliederversammlung 2015<sup>2</sup> erstmals eine neue Form des Geschäftsberichts realisiert werden. Dieser Geschäftsbericht soll als Broschüre konzipiert und künftig den Mitgliedsgesellschaften zur weiteren Verteilung an interessierte Dritte abgegeben werden. Er soll NVB & NGF porträtieren und jeweils die aktuellen Kennzahlen zum vorausgegangenen Geschäftsjahr enthalten. Dem Bedürfnis des Jahrbuchs wird aber weiterhin in*

---

<sup>1</sup> Brief Prof. René Schaffhauser vom 3. April 2009 an den Schreibenden.

<sup>2</sup> Vom 12. Juni 2015 in Lausanne (c/o Vaudoise-Assurances).

der bisherigen Form entsprochen, indem der mündlich vom Präsidenten an der jährlichen Mitgliederversammlung vorgetragene «Geschäftsbericht des Vorstands NVB & NGF» schriftlich ausgeführt wird. Der kommentierte Gesamtbericht geht an die Mitglieder und eine gekürzte Version steht für die vorliegende «Buchversion» zur Verfügung<sup>3</sup>.

Der vorliegende Geschäftsbericht umfasst das Jahr 2014 und berücksichtigt auch Aktuelles aus dem Jahr 2015 bis zur Mitgliederversammlung NVB & NGF vom 12.6.2015 in Lausanne. Ab diesem Datum wird auf den künftigen Geschäftsbericht 2015–2016 verwiesen, der im Jahrbuch 2016 veröffentlicht werden soll. Nachstehend soll – wegen des erwähnten Umfangs der vorliegenden Erläuterungen aus dem Geschäftsbericht – eine Vorschau über die jeweiligen Abschnitte gegeben werden:

Im ersten 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 per 2015 aktualisiert. Es wird dargelegt, inwieweit diese Rechtsprechung im Rahmen des revidierten Lugano-Übereinkommens weiterhin auch für die Schweiz gilt. Grundsätzlich haben damit Geschädigte bei einem Verkehrsunfall im Ausland einen Schweizer Gerichtsstand an ihrem Wohnsitz, dies im Gegensatz zum reinen Inlandunfall. Auch bei der Forderung gegen das NVB steht dieser Gerichtsstand nicht zur Verfügung, es sei denn, der Anspruchsteller klage den ausländischen Versicherer selber ein. Abweichendes dürfte hingegen betreffend den generell nicht passivlegitimierten Schadenregulierungs-Beauftragten des ausländischen Versicherers im Wohnsitzstaat des Geschädigten gelten, welchem neuerdings in der EU Gerichtsakten zugestellt werden können. Diese Funktion besteht für die Schweiz im internationalen Bezug anders als in der EU nur aufgrund von weitgehend dispositiven vertraglichen Vereinbarungen und nicht qua Richtlinienrecht, weshalb ihm diese Passivlegitimation zum Aktenempfang bzw. diese Zustellungsvollmacht kaum richterlich auferlegt werden kann.

Der folgende Abschnitt ist der Zusammenarbeit mit den Behörden in Bern (ASTRA und FINMA) und Liechtenstein (FMA) gewidmet und den dabei

---

<sup>3</sup> Die Kürzungen betreffen vor allem Finanzielles, Personelles und Administratives.

*thematisierten Problemkreisen. Es ging um die Auswirkung der Abschaffung der Velovignette und die damit verbundene 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.*

*Im Abschnitt «Council of Bureaux (CoB)» wird über dessen Tätigkeit während der Berichtsperiode informiert. Unter anderem interessiert hier der Stand der Unterzeichnungen des vor Jahren konzipierten Musterabkommens zum Besucherschutz durch die Mitglieder des CoB. Gestreift werden weitere Sachgeschäfte des CoB wie die finale Ausdehnung des Grüne-Karte-Systems, das administrative und organisatorische Zusammenrücken der nationalen Versicherungsbüros 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. Nicht zuletzt werden auch die Auswirkungen der Konflikte in der Ukraine (Donetsk, Luhansk, Mariupol sowie Krim) auf die uns hier interessierenden verkehrsrechtlichen Fragen erörtert.*

*Ein weiteres Kapitel befasst sich mit der Tätigkeit des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR) mit Sitz in Luxemburg, weil NVB & NGF Gründungs- und Kollektiv-Mitglieder des IEVR sind und die Schweiz auch im Vorstand des Instituts vertreten ist. Es wird von den jährlich im Oktober vom IEVR organisierten «Europäischen Verkehrsrechtstagen» berichtet. 2014 war ein Hauptthema der internationalen Übersicht zum Anstieg der Kosten für Personenschäden gewidmet, vor allem in Osteuropa und Italien. Es wurden dabei die Auswirkungen auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Versicherer und des Versicherungsmarkts allgemein analysiert. In diesem Zusammenhang hielt der Präsident des CoB einen viel beachteten Vortrag zur finanziellen Stabilität des Grüne-Karte-Systems. Weitere Kongress Themen befassten sich mit Bestrebungen zur Harmonisierung von Verjährungsbestimmungen betreffend Ansprüche aus Verkehrsunfällen, von Rechtsfolgekosten (insbes. Anwalts-, Gutachtens- und Übersetzungskosten) und der Regelung betreffend der Versicherung von Anhängern. Zukunftsweisend war ein Workshop, der sich mit der Entwicklung von intelligenten Verkehrssystemen befasste. Ein anderer Workshop befasste sich mit den Möglichkeiten, die Qualität der Schadenregulierung durch Korrespondenten der Versicherer zu prüfen. Sodann diskutierten Teilnehmer an einem Workshop die Frage, inwieweit das Gemeinwesen für Fehler in der Strasseninfrastruktur haftet, insbesondere im Zusammenhang mit Fussgängerstreifen. Schliesslich wurde über die Weiterentwicklung des Projekts einer UN-Charta für das Verkehrsrecht berichtet.*

*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 Prüf stelle 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 kurz erläutert.*

*Die Abschnitte 6.–9. des Geschäftsberichts werden, da nicht so sehr von allgemeinem juristischem Interesse, im vorliegenden Jahrbuch nicht wiedergegeben. Es handelt sich dabei um die Abschnitte 6. «Finanzen»; 7. «Organisation und Administration» mit einer Aufzählung von Reglementen, welche der Vorstand für besondere Geschäftsbereiche geschaffen hat, und einer Erläuterung des aktuellen Mitgliederbestands; 8. «Information und Kommunikation» mit Ausführungen über den Inhalt der letzten Claims Conference, der jährlichen Weiterbildungsveranstaltung von NVB & NGF, sowie zur nationalen Auskunftsstelle beim NVB und der Webseite der beiden Vereine; sowie 9. «Ausblick» mit einer Vorschau auf das zweite Halbjahr 2015 und darüber hinaus, soweit Konkretes bereits heute gesagt werden kann.*

## **1. Schwerpunkte vorab**

Einleitend sei verständnishafter 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 Grenzübergang, 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 Kroatien<sup>4</sup>), der Schweiz, Andorra und Serbien<sup>5</sup> 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-Territoriums<sup>6</sup> 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 ist<sup>7</sup>. 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 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-Karte-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 *Montenegros* realisiert werden, nachdem auch dieser Staat sich von Serbien unabhängig erklärt hatte. Das nationale Versicherungsbüro Montenegros kann

---

<sup>4</sup> *Kroatien* ist seit 1.7.2013 *EU-Mitglied*, mithin auch Teil des EWR.

<sup>5</sup> Seit 1.1.2012.

<sup>6</sup> Soweit davon nicht ausdrücklich Ausnahmen stipuliert werden wie beispielsweise für Übersee-Territorien.

<sup>7</sup> Medienberichten zufolge hat sich unter Vermittlung der EU eine gewisse Annäherung zwischen den bisher unversöhnlichen Standpunkten von Serbien und dem Kosovo ergeben, was auf eine denkbare Lösung des Konflikts hoffen lässt. In nächster Zukunft ist aber nicht damit zu rechnen.

te 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 anfangs 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 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*. Mit Ablauf des Berichtsjahres 2014 steht aufgrund einer dreijährigen Erfahrung fest, dass die neu definierte Ausfalldeckung durch den Garantiefonds keine namhaften Mehrkosten verursacht hat. Es scheint sich zu bewahrheiten, dass sozusagen fast lückenlos Schutz durch eine anderweitige (allgemeine) private Haftpflichtversicherung besteht. Bekanntlich wurde die Deckungspflicht durch den NGF beibehalten, ja auf fahrzeugähnliche Geräte ausgedehnt<sup>8</sup>. 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).

---

<sup>8</sup> 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.



Die nunmehr *seit mehr als drei Jahren bestehende gesetzliche Regelung kennt keine Versicherungspflicht mehr für Fahrräder und dergleichen. Die Velovignette gehört der Vergangenheit an.* 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 sei<sup>9</sup>. 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 haben<sup>10</sup>. 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 ist<sup>11</sup>, 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 Umfang<sup>12</sup>, reicht diese aber nicht aus, ergänzt komplementär der NGF die fehlende Deckung bis zur maximalen gesetzlichen Deckung von 2 Mio. CHF<sup>13</sup>. Für den unwahrscheinlichen Fall eines noch grösseren Schadens 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 rech-

---

<sup>9</sup> Es wurde ohne nähere Abklärung vermutet, dass wohl «etwa 90 % der Bevölkerung» versichert seien. Drei Jahre danach scheint sich diese Vermutung zu bewahrheiten, denn man stellt fest, dass der NGF nur im seltenen *Ausnahmefall* für solche Versicherungslücken eintreten muss.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Der Schädiger gibt seine Haftpflichtversicherung nicht an.

<sup>12</sup> Zunächst – soweit jeweils ausreichende Deckung besteht – über die *Unfallversicherung* des Geschädigten und sodann ergänzend für den *Direktschaden* die private oder berufliche Haftpflichtversicherung des Schädigers.

<sup>13</sup> Vgl. Art. 53a lit. c VVV.

nen. 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<sup>14</sup>. 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 allenfalls auch andere Familienmitglieder als den Rückzahlungsschuldner. Solchen Umständen wird angemessen Rechnung getragen, wobei der Grundsatz der Gleichbehandlung ähnlicher Fälle beachtet werden muss.

Unter dem allgemein geführten Begriff «*Odenbreit-Rechtsprechung*» hat ein langjähriger Meinungsstreit unter Verkehrsrechtlern, ob nämlich ein Verkehrsoffer den ausländischen Versicherer auch an seinem Wohnsitz einklagen kann, zu einem in Fachkreisen europaweit beachteten Urteil geführt, welches nun auch in der Schweiz Folgen zeitigt. 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 kann<sup>15</sup>. Der Gerichtshof stützte sich dabei auf die (EU-interne) Brüsseler Verordnung 44/2001<sup>16</sup>. Zwischen den Staaten der EU und den EFTA-Staaten Island, Norwegen und Schweiz besteht mit dem Lugano-Übereinkommen (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 wurden<sup>17</sup>. Am 2. Mai 2012 fällte das *Schweizerische Bundesgericht* in dieser Sache einen Entscheid von grosser praktischer Tragweite<sup>18</sup>. 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 klagen<sup>19</sup>. Mit seinem Urteil beendete das Bundesgericht

<sup>14</sup> Die Grundsätze sind in der Webseite des NGF veröffentlicht: [www.nbi.ch](http://www.nbi.ch).

<sup>15</sup> EuGH, *Fall Odenbreit*, C-463/06 vom 13.12.2007.

<sup>16</sup> Die EG-Verordnung Nr. 44/2001, *Verordnung des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen*, Kurzbezeichnungen EuGVVO, EuGVO oder Brüssel-I-Verordnung, vom 22. Dezember 2000, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 16.1.2001, L 12/1 ff.

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

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

<sup>19</sup> Ein garantierter *Gerichtsstand am Wohnsitz des Geschädigten* ist hingegen für den Inlandunfall nach ZPO nicht gegeben:

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

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



eine damals in Fachkreisen intensiv geführte Diskussion. Seit nunmehr rund drei Jahren gilt diese neue Rechtsprechung sozusagen europaweit und es sind in diesem Zeitraum zahlreiche Urteile am neuen Gerichtsstand ergangen. Hinzu kam nun noch ein sehr beachtlicher EuGH-Entscheid – wohl von ebenso grosser praktischer Bedeutung wie die Odenbreit-Rechtsprechung selbst –, wonach der *Schadenregulierungsbeauftragte* des Versicherers als für den *Empfang von Rechtsakten* zuständig erklärt wurde<sup>20</sup>. Dies erleichtert den Vollzug von Urteilen im grenzüberschreitenden Verhältnis erheblich. Das komplexe grenzüberschreitende Zustellprozedere kann so umgangen werden. Es ist nun allerdings fraglich, ob auch in dieser Nebenfrage das Schweizer Bundesgericht – zwecks Rechtssicherheit in diesem Zusammenhang – dem EuGH folgen kann. Der EuGH begründete seinen Entscheid mit europarechtlichen Argumenten, vorab aus dem Richtlinienrecht. Das Bundesgericht kann offensichtlich nicht in gleicher Weise argumentieren. Auf den ersten Blick bietet sich der Schadenregulierungsbeauftragte gemäss Schweizer Recht, nämlich gemäss Art. 79b SVG, wo er ausdrücklich statuiert ist, förmlich an. Diese Bestimmung gilt aber nur unter dem Vorbehalt von Art. 79e SVG, nämlich dass zwischen den beteiligten Staaten eine diesbezügliche besucherschutzrechtliche Vereinbarung gilt. Schadenregulierungsbeauftragte von Schweizer Versicherern im Ausland und von ausländischen Versicherern in der Schweiz gibt es bis dato nur nach dispositivem Vertragsrecht, sozusagen «nicht ex lege, sondern ex contractu», also nur soweit die Versicherer einen solchen Vertreter freiwillig ernannt haben und ihn ihm Schadenfall auch mit der Regulierung betrauen. Da nach den einschlägigen Besucherschutz-Abkommen *im Prozessfall die besucherschutzrechtlichen Behelfe gemäss Vertrag dahinfallen*, entfällt die Zustellungsmöglichkeit an den Schadenregulierungsbeauftragten. Da jedoch der Zustellungsaufwand letztlich zu den Rechtsfolgekosten zählt und diese regelmässig vom Versicherer zu tragen sind, tut dieser gut daran, im Prozess eine – *allenfalls von der Gegenseite beantragte – freiwillige Erklärung* abzugeben, die es dem Kläger und seinem Rechtsbeistand ermöglicht, die Rechtsakten, insbes. das Urteil, dem freiwillig benannten Schadenregulierungsbeauftragten im Staat zuzustellen, in dem das Urteil ergangen ist.

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>20</sup> *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).

## 2. Bund und Liechtenstein

In der Zusammenarbeit mit den *Behörden in Bern (ASTRA und FINMA) und Liechtenstein (FMA)* waren in den letzten Jahren vor allem folgende Themen vorrangig:

Erstens wurde in den Gesprächen mit der Aufsichtsbehörde die Abschaffung der *Velo-Vignette* und damit die Abschaffung der Versicherungspflicht für Fahrräder und die Einführung einer trotzdem geltenden Ausfalldeckung durch den Garantiefonds wiederholt traktandiert, wobei auch die Ausdehnung der Deckung auf nicht versicherte Unfälle mit fahrzeugähnlichen Geräten (sog. FäG) thematisiert wurde<sup>21</sup>. Letzteres hat in den letzten Jahren zu keinen nennenswerten Schadenfällen geführt, welche der Garantiefonds infolge fehlender Versicherungsdeckung hätte übernehmen müssen.

Zweitens kam 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, wiederholt zur Sprache. Dazu noch weiter unten Näheres.

Drittens wurde befunden, dass die derzeitigen *Bestimmungen in der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) zur Beitragsberechnung und zur Beitragserhebung*<sup>22</sup> 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.

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 decken<sup>23</sup>. 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 Schadensfall<sup>24</sup>. Die Schweiz schreibt die Deckung

---

<sup>21</sup> Davon war weiter oben bereits ausführlich die Rede.

<sup>22</sup> Art. 58 ff. VVV.

<sup>23</sup> Für Motorwagen und Anhängerzüge, mit denen Personen befördert werden, gelten gemäss Art. 3 Abs. 2 höhere Deckungssummen, abhängig von der Platzzahl.

<sup>24</sup> Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versiche-

immer noch für beide Kategorien, Personen- und Sachschaden, zusammen vor, währenddem im EWR und damit auch in Liechtenstein die Deckungssummen getrennt vorgeschrieben werden<sup>25</sup>. 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 anzupassen<sup>26</sup>. Es wäre an der Zeit, die Schweizer Deckungssummen mit Blick auf die Entwicklung im EWR kritisch zu hinterfragen und allenfalls anzupassen.

### 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. Per 1.1.2016 ist der Beitritt von Aserbaidschan vorgesehen, sofern bis dann die noch nötigen Konditionen, insbesondere finanziellen Bank-Garantien erfüllt sind<sup>27</sup>.

Der CoB hat bereits vor drei Jahren ein *Musterabkommen zum Besucherschutz* zur Unterzeichnung durch seine Mitglieder freigegeben<sup>28</sup>. Vor zwei Jahren wurde dazu auch ein Kommentar geschaffen, welcher die Unter-

---

rungspflicht (*kodifizierte Fassung*) (Text von Bedeutung für den EWR), Amtsblatt der EU vom 7.10.2009, L 263/18 ff.

<sup>25</sup> 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.

<sup>26</sup> Gemäss Art. 9(2) der vorgenannten Richtlinie.

<sup>27</sup> Die Mitgliedschaft ist vorerst sog. «*transitional*» (provisorisch); das neue Büro steht unter einem besonderen Beobachtungsstatus, dem sog. «Monitoring». Verlaufen die «Monitoring»-Berichte positiv, wird die Mitgliedschaft definitiv. Von der Grüne-Karte-Deckung für *Aserbaidschan* wird allerdings *Bergkarabach* *ausgenommen* (auf Bergkarabach erhebt auch Armenien Gebietsansprüche; das Territorium ist also zwischenstaatlich strittig). Ähnliche Deckungsausnahmen kennt das Grüne-Karte-System auch für den *Kosovo* (Ausnahme von der Serbien-Deckung: SRB) und *Nord-Zypern* (Ausnahme von der Zypern-Deckung: CY).

<sup>28</sup> Dieses Abkommen wurde von einer Arbeitsgruppe im CoB unter Schweizer Leitung vorbereitet. Der Schweiz wurde der Vorsitz eingeräumt, weil das NVB mit seinen Partnereinrichtungen im EWR *sehr gute Erfahrungen mit seinen bilateralen Besucherschutzabkommen* gemacht hat. Das neue Abkommen des CoB ist denn auch vom Schweizer Modell inspiriert und inhaltlich ähnlich ausgestaltet worden. Der Erfolg des neuen CoB-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.

zeichnung dieser Abkommen fördern will. Diese Abkommen wollen den Besucherschutzstandard, wie er gemäss Richtlinienrecht im EWR verwirklicht ist, über diesen Rechtsraum hinaus verwirklichen. Versicherungsbüros des EWR sollten das Abkommen mit Nicht-EWR-Büros abschliessen und letztere unter sich. Entsprechend diesem bilateral zu unterzeichnenden Abkommen vereinbaren zwei Versicherungsbüros, einander – auf Gesuch eines Verkehrsoffers 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 Agreement*» 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 – also in optimaler Weise alle Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer – im anderen Staat, dessen Versicherungsbüro das Abkommen ebenfalls unterzeichnet hat, einen *Schadenregulierungs-Beauftragten (dafür kurz SRB)*, der dort, also im Wohnsitzstaat des Verkehrsoffers, 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 Verkehrsoffer als auch für Versicherer – gegenüber der früheren Situation ohne Abkommen – grosse Vorteile bringt. Und dies obwohl das 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 Verkehrsoffer* (weil er ihm räumlich nah ist und deshalb «lokal» wirkt) *und dem Versicherer* (weil er von ihm beauftragt wurde und entsprechend bevollmächtigt ist). Er kann dem Versicherer einerseits die Schadensnachweise, die er an ihn weiterreicht, erläutern, und er kann andererseits den Geschädigten oder seinen Rechtsvertreter aufklären, falls etwas unklar vorgebracht wird. Durch den direkten Kontakt müssen auch nicht Korrespondenz-Anwälte 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 verhandelt<sup>29</sup>. Diese *schlanken Prozesse* wirken sich regelmässig beschleunigend auf die Regulierung aus. Dies spart auch dem Versicherer Kosten. Geschädigte können vermehrt vom Gang zum Richter absehen. Prozesse bewirken meist eine erhebliche Verzögerung in der Schadenabwicklung und beinhalten für Geschädigte und Versicherer Risiken. Die *Vermeidung von gerichtlichen Verfahren* dient letztlich beiden Parteien, aus Aufwand-, Zeit- und Kostengründen.

Das Verkehrsoffer 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 erhalten<sup>30</sup>. Dem Geschädigten bleibt jedoch die Möglichkeit, den Versicherer wenn nötig einzuklagen. Ja es steht ihm nunmehr sogar der Gerichtsstand am eigenen Wohnsitz zur Verfügung (gemäss der sog. Odenbreit-Rechtsprechung)<sup>31</sup>. 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* nach dem Wortlaut des Besucherschutzabkommens *jegliche Hilfe gemäss dem Abkommen*, denn dieses basiert auf dem Entgegenkommen der Versicherer.

Die *Krise in der Ukraine (UA)* hatte auch Auswirkungen auf das «Grüne Karte»-System. Die Ukraine bzw. das UA-Büro kann in der *von Russland annektierten Krim* – aber auch in den umstrittenen *Gebieten von Luhansk, Donetsk und Mariupol* – die Zuständigkeit faktisch nicht mehr wahrnehmen. Der CoB hat *–zumindest für die Krim–* in Zusammenarbeit mit den beiden betroffenen Versicherungsbüros *provisorische Regelungen* vorgesehen, um trotz unstabiler Lage möglichst grosse Rechtssicherheit zu realisieren. Neu sind ausländische *Fahrzeuge auf der Krim* nur unter der Voraussetzung gedeckt, dass die *Grüne Karte sowohl für die Ukraine als auch für Russland* gültig ist. Für Schadenfälle auf der Krim ist gemäss der derzeit geltenden

---

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> 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.

<sup>31</sup> Dazu ausführlich weiter oben unter «1. Schwerpunkte vorab».

provisorischen Regelung das russische Büro zuständig. Das NVB verfasste dazu ein *Rundschreiben* an seine Mitglieder<sup>32</sup>.

Auch in *Albanien und Moldawien* waren aufgrund der Situation bei den dortigen Versicherungsbüros Interventionen verschiedener Art von Seiten des CoB vonnöten, welche bis zu Sanktionen (Suspendierung der Mitgliedschaft) und Überwachungsmaßnahmen (Monitoring) gehen können.

Bezüglich *Datenschutz* hat der CoB erkannt, dass die Schadenregulierung mit Staaten ausserhalb des EWR bzw. mit Staaten, welche kein äquivalentes Schutzniveau bieten, problematisch ist, weil klare Datenschutz-Garantien fehlen<sup>33</sup>. 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, wird für die finale *Ausdehnung des Grüne-Karte-Systems* vorab auf das geographische Europa abgestellt<sup>34</sup> und sodann auf die aussereuropäischen Länder, soweit sie ans Mittelmeer angrenzen<sup>35</sup>. Einzige Ausnahme bildet Iran, dessen Mitgliedschaft aufgrund des früheren Beitritts bestehen bleibt<sup>36</sup>.

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 Besucherschutzrichtlinie<sup>37</sup>, 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

---

<sup>32</sup> Solche Rundschreiben sind samt weiteren Informationen über die *Webseite von NVB & NGF* [www.nbi.ch](http://www.nbi.ch) abrufbar (allerdings nur für einen beschränkten Teilnehmerkreis, die *Swiss Interclaims Correspondents*, im sog. *Intranet*).

<sup>33</sup> <http://www.edoeb.admin.ch/datenschutz/00626/00753/index.html> (besucht am 1.5.2015).

<sup>34</sup> Armenien, *Aserbaidschan* (ab 1.1.2016 *CoB-Mitgliedschaft vorgesehen*), Georgien und Kasachstan sind demzufolge noch verbleibende mögliche Kandidaten.

<sup>35</sup> 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*.

<sup>36</sup> *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.

<sup>37</sup> 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<sup>38</sup>.

Die *Regionalgruppen* der Versicherungsbüros<sup>39</sup> und die grösseren Versicherungsmärkte<sup>40</sup> Europas entsenden je nach Profil und Grösse der Kommissionen einen oder zwei Vertreter in die *zentralen Gremien des CoB*, in welchen die *gemeinsam interessierenden Fragen* (meist organisatorischer, administrativer und technischer Natur) zur *internationalen Zusammenarbeit* im Bereich des *internationalen Verkehrsrechts*<sup>41</sup> erörtert werden 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 Versicherungsbetrugs<sup>42</sup> (*combat against insurance fraud*) und des nicht versicherten Fahrens (*uninsured*

<sup>38</sup> Man spricht daher im CoB vom «2 pillars system»; eine danach benannte Arbeitsgruppe des CoB befasst sich mit statutarischen Fragen, welche neuen organisatorischen Verbandsstrukturen die beiden Aspekte (Versicherungsbüros und Garantiefonds) am besten vereinen könnten. Es gilt dabei auch, die «Einrichtungen der Besucherschutzrichtlinie» (Auskunftsstellen und Entschädigungsstellen) in die neuen Strukturen miteinzubeziehen. Man müsste also eigentlich vom «3 -» oder vielmehr vom «4 pillars system» reden.

<sup>39</sup> So die «Central European Bureaux» (CEB), welchem Regionalverband die Schweiz angehört (A, BY, CH, CZ, H, HR, SK, SLO, UA), oder die «Nordic Group», welcher die skandinavischen und baltischen Versicherungsbüros, Garantiefonds und Einrichtungen der Besucherschutzrichtlinie angehören.

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

<sup>41</sup> 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.

<sup>42</sup> 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. Der CoB organisiert zudem zurzeit ein internationales *Netzwerk von spezialisierten Kontaktpersonen* bei den Versicherungsbüros, um die Zusammenarbeit und Effektivität zu professionalisieren.

*driving*) sowie 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 rechtlichen Kulturen, Systemen und Mentalitäten, aber auch die sprachliche Verständigung ist oft keineswegs eine Selbstverständlichkeit<sup>43</sup>.

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.

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 Mitgliedstaaten aus, in denen sie zugelassen sind<sup>44</sup>, 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 *Zuständigkeiten unwidersprüchliche Klarheit* herrscht. Die Versicherungsbüros und die nationalen Auskunftsstellen müssen in der Lage sein, die Verkehrsoffer verlässlich ihrem zuständigen Regulierungsbevollmächtigten zuzuweisen.

---

<sup>43</sup> 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.

<sup>44</sup> Freier Dienstleistungsverkehr.

Es würde den Rahmen dieses Berichts sprengen, möglichst alle im CoB in den verschiedenen Arbeitsgruppen und Kommissionen erarbeiteten Ergebnisse darzustellen. Dies wäre zudem nicht sinnvoll, denn zahlreiche Lösungen von Problemen sind von lediglich internem Interesse und für Aussenstehende nur schwer verständlich<sup>45</sup>. 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 Verkehrsofopfer 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 Luxemburg<sup>46</sup>. 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 werden<sup>47</sup>. 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)* eine «*Permanente Repräsentanz*» eingerichtet. Dieser Standort steht symbolisch für den Brückenschlag zwischen den Mitgliedstaaten 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, miteinbezogen<sup>48</sup>. 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<sup>49</sup>, währenddem das IEVR selbst hauptsächlich nach Brüssel ausgerichtet ist.

---

<sup>45</sup> Wie beispielsweise das im letzten Jahrbuch 2014 kommentierte «*Bona Fide*»-Abkommen des CoB, wonach irrtümlich abgegebene Deckungszusagen unter gewissen Voraussetzungen widerrufen werden können, ohne die Rechte der Verkehrsofopfer zu schmälern.

<sup>46</sup> Vormalig in Trier (D); [www.ietl.org](http://www.ietl.org).

<sup>47</sup> 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.

<sup>48</sup> Wie erwähnt: Türkei (teilweise europäisch), Iran, Israel, Tunesien und Marokko.

<sup>49</sup> Dieser Ausschuss erarbeitete das «*Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr vom 8. November 1968*». Mit diesem Abkommen gelten sozusagen weltweit vereinbarte gleiche Stan-

Das Institut organisiert jährlich Mitte Oktober den Verkehrsrechts-Kongress der «*Europäischen Verkehrsrechtstage*»<sup>50</sup>. Dieser Anlass setzt sich zum Ziel, verkehrsrechtlicher Trendsetter zu sein und über neueste Entwicklungen auf diesem Gebiet zu informieren.

An den «*Europäischen Verkehrsrechtstagen*» 2014 war – wie eingangs bereits erwähnt – ein Hauptthema dem dramatischen Anstieg der *Kosten bei schweren Personenschäden* in gewissen Ländern gewidmet, vor allem in gewissen osteuropäischen Ländern und in Italien. Dies als *Folge der allgemeinen medizinischen Kostenentwicklung, aber auch als Konsequenz von Gesetzesänderungen und Gerichtsurteilen*. Es wurden die Auswirkungen auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Versicherer analysiert und aufgezeigt, dass diese Entwicklungen sich im Anstieg von *Versicherungsprämien* manifestieren, welche von den Konsumenten als nicht mehr angemessen erachtet werden. Es wurde veranschaulicht, mit welchen Mitteln diesen Entwicklungen begegnet wird und wie die entscheidenden Faktoren beeinflusst werden können. Mit Blick auf die gesamteuropäische finanzielle Situation in der Branche und im Rahmen der internationalen Schadenregulierung hielt der Präsident des CoB<sup>51</sup> einen viel beachteten Vortrag zur *finanziellen Stabilität des Grüne-Karte-Systems*: Vertrauen als Basis der Beziehungen, Effizienz und Effektivität in der Kommunikation und Zahlungsdisziplin zwischen Versicherern und deren beauftragten Korrespondenten sind tragende Pfeiler für eine möglichst reibungslose Abwicklung der Schadenersatzansprüche aus grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen, die europaweit mit hunderttausenden anzugeben sind.

Im Rahmen der Thematik «internationale Schadenregulierung» wurde erneut 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 Verkehrssopferschutzes zumindest eine gewisse Mindestfrist nach dem Unfall einführen<sup>52</sup>. 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: Ers-

---

dards für die Verkehrsregeln und Verkehrszeichen. Ergänzend trat am 6. Juni 1978 das «*Wiener Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen*» in Kraft. UNO Genf: «Subcommittee Road Traffic within the Transport Division of the Economic Commission for Europe (UNECE)».

<sup>50</sup> Am 9./10. Oktober 2014 fanden in Luxemburg die *XV. Europäischen Verkehrsrechtstage* statt. Am 8./9. Oktober 2015 finden in Budapest die *XVI. Europäischen Verkehrsrechtstage* statt. *Vgl. Näheres dazu unter: www.ietl.org.*

<sup>51</sup> CoB-Präsident Juni 2010 (GV Stockholm/S) bis Mai 2015 (GV Sopot/PL): *Mariusz Wichtowski (PL)*; Mai 2015 (GV Sopot/PL) bis 2020 (GV CoB): *Jean Zenners (L)*.

<sup>52</sup> Die *Vereinigung der Verkehrsofopferanwälte PEOPIL* schlägt eine EU-einheitlich garantierte minimale Verjährungsfrist von 4 Jahren seit dem Unfall vor.

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

Ein weiteres Thema sind die «*Rechtsfolgekosten*». Über die Frage, welche Kosten für den Rechtsbeistand aussergerichtlich<sup>53</sup> von den Haftpflichtigen, insbes. von den Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherungen, geschuldet sind, besteht in Europa ein Spektrum von «gar keiner Kostenübernahmepflicht»<sup>54</sup> 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 soll<sup>55</sup>.

Ein Workshop befasste sich eingehend mit der Frage, inwiefern das *Gemeinwesen* im vermehrten Masse für *Fehlleistungen in der Strasseninfrastruktur*, namentlich beim *Konzipieren und Anlegen von Fussgängerstreifen*, haftbar gemacht werden kann. Die von namhaften Verkehrswissenschaftlern und Praxisexperten aus ganz Europa aufgezeigte Analyse und angeführte Diskussion kam zum Schluss, dass zwar eine *vermehrte Haftung* des Gemeinwesens grundsätzlich des öfteren nachweisbar wäre, dass es aber am *Durchsetzungswillen* fehlt, diese Haftung auch einzuklagen. Schliesslich zahle – so das Echo in der Diskussionsrunde – am Ende ja doch stets der Versicherer, wenn auch allenfalls aus einer anderen Versicherungsbranche. Die Betrachtung sei allenfalls für *die Regressabteilungen der Versicherer* von Interesse. Es sei offenbar pragmatischer, generell den Fahrer und mit ihm seinen Versicherer für alle Unfallfolgen haftbar zu machen. Jedenfalls ist dies die *Erkenntnis aus der Rechtswirklichkeit und Judikatur* in den besprochenen Ländern. Das Gemeinwesen wird sozusagen nie zur Verantwortung gezogen. Allerdings führt diese Betrachtungsweise kaum zu einer nachhaltigen Verbesserung im Sinne eines «risk management» hin zu einer möglichst fehlerlosen Bereitstellung der Strasseninfrastruktur durch das Gemeinwesen. Auch wird so der *politischen Verantwortung* kaum Rechnung getragen.

---

<sup>53</sup> 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.

<sup>54</sup> Beispielsweise Frankreich für aussergerichtliche Anwaltskosten.

<sup>55</sup> Thematisch gehören etwa *Anwalts- und Gerichtskosten* dazu, aber auch *Gutachterkosten* und Auslagen für die *Übersetzung* von Unfall- oder Schadennachweisdokumenten.

Ein weiterer Workshop behandelte das Thema «ITS<sup>56</sup> – *Intelligente Verkehrssysteme*». 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 werden<sup>57</sup>. Allerdings ist 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? Das Thema *ITS ist auch am diesjährigen Kongress vom 8./9. Oktober 2015* in Budapest wiederum ins Programm aufgenommen worden, um die jüngsten Erkenntnisse und Entwicklungen auf diesem Gebiet zu kommentieren. Ausgehend von den angesprochenen technischen Möglichkeiten sollen die sich daraus ergebenden Rechtsfragen erörtert werden.

Ein dritter Workshop stiess – gemessen an der Teilnehmerzahl – auf reges Interesse, insbesondere bei den Vertretern der Versicherung und der Advokatur. Er befasste sich mit den *Möglichkeiten, die Qualität der Schadenregulierung durch Korrespondenten der Versicherer nachhaltig zu prüfen*. Hier ist das NVB mit seiner dargelegten Praxis zweifelsohne zurzeit das einzige Versicherungsbüro in Europa, das diese Überprüfung effektiv, umfassend und auch erfolgreich durchführt. Im Einzelnen wird hierzu auf die *Ausführungen im 5. Teil* verwiesen (Schaden; dort Abschnitt «*Fachcontrolling und Fachrevision*»).

Eine mögliche *künftige UNO-Charta zum Verkehrsrecht* wurde bereits an den beiden letzten Jahreskongressen des IEVR thematisiert. Auch am diesjährigen Kongress, den «XVI. Europäischen Verkehrsrechtstagen 2015» in Budapest soll der Stand der Arbeiten in diesem Projekt erläutert werden. Das IEVR möchte dem Strassenverkehrs-Ausschuss der UNO in Genf<sup>58</sup> eine künftige UNO-Charta vorschlagen.

---

<sup>56</sup> ITS steht hier für: «*Intelligent Transport Systems*».

<sup>57</sup> 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.

<sup>58</sup> UNO Genf: «*Economic Commission for Europe (ECE)*, Transport Division, Subcommittee Road Traffic (UNECE)».



Der erste Teil der Charta soll die beiden sehr umfassenden – inzwischen weltweit umgesetzten – Wiener UNO-Übereinkommen über die Strassenverkehrsregeln und -signale in einem ersten Kapitel in bloss 15 grundsätzlichen Prinzipien resümieren. Dieser «*Abstract*» wird zum Zweck einer sehr kurzen allgemeinen Übersicht zu den Inhalten der Wiener Übereinkommen als sinnvoll erachtet. Diese kurze Zusammenfassung kann 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* katalogisieren möchte. Auch dieser Katalog umfasst lediglich *15 Titel und kurz erläuterte Grundsätze im europäischen Verkehrsofferschutz*. Diese sollen ebenfalls in gedrängter Kürze wiedergeben, was *gesamteuropäisch mehrheitlich als Standard in der Rechtswirklichkeit* betrachtet werden darf. Die systematische Auflistung der Verkehrsoffer-Garantien soll aufzeigen, welche Rechte Unfallgeschädigten und Hinterbliebenen von getöteten Verkehrsoffern – vor allem gegenüber Haftpflichtigen und deren Versicherern – im Allgemeinen durch *Gesetzgebung und Judikatur in Europa* zugestanden werden<sup>59</sup>. Sie können künftig *Anlass zu rechtsvergleichenden Informationen* werden. Indem auf der Basis der Charta-Struktur die einzelnen Grundsätze pro Land erörtert werden, kann auf diese Weise ein systematischer und umfassender Überblick gewonnen werden, wie – aber auch wie weit und ob überhaupt – die einzelnen Garantien national verwirklicht sind. Letztlich kann eine solche künftige UN-Charta längerfristig, so die Meinung des IEVR, einen *Trend zu einer gesamteuropäischen Harmonisierung der wesentlichsten Grundsätze im Verkehrsofferschutz* bewirken, jedenfalls in den zentralen Hauptpunkten. Es ist aber nicht damit zu rechnen, dass die Charta in dieser oder einer anderen Form kurzfristig Wirklichkeit wird. *Der Konsens und Kompromiss im Zusammenwirken von europäischen Nationalitäten und Sprachen 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 der Charta der UNO in Genf (UNECE/Transport Division) übermittelt werden kann<sup>60</sup>.

---

<sup>59</sup> Diese Absichtserklärung gehört in eine noch zu fertigende *Präambel der Charta*. Sie entspricht im Wesentlichen einer bereits abgefassten Zusammenfassung zum Projekt, welche mehr oder weniger dieser hier wiedergegebenen Zusammenfassung entspricht.

<sup>60</sup> Mit *Frau Eva Molnar, Direktorin der Transport Division der ECE der UNO in Genf*, ist die Übergabe des IEVR-Schlussentwurfs der UN-Charta vereinbart worden. Zeitlich soll die Um-

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 Gründen<sup>61</sup>. Auch hier wird der *wissenschaftliche Beirat des IEVR* künftig seinen Beitrag leisten.

Generell kann man derzeit zur *verkehrsrechtlichen Entwicklung in Europa* feststellen, dass nach der kodifizierten Fassung der bisherigen Motorfahrzeughaftpflicht-Richtlinien der EU<sup>62</sup> und Rom II<sup>63</sup> sowie dem Urteil des EuGH i.S. Odenbreit<sup>64</sup> und schliesslich der Totalrevision des Lugano-Übereinkommens<sup>65</sup> eine *Phase der Konsolidierung* eingetreten ist. Immerhin sei erwähnt, dass im Bereich Strassen- und Fahrzeug-Sicherheit europaweit massgebliche Verbesserungen im Gange sind, auch was die Sicherheit beim Fahrer betrifft wie Massnahmen betreffend Fahreignung und Fahrfähigkeit hinsichtlich Führerprüfung und Führerausweis-Erteilung und -Entzugspraxis<sup>66</sup>. 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 *Triebfeder* ist. Teilweise langjährige Themen, die weiter oben erörtert wurden. So beispielsweise die *«Verjährung»* oder die *«Regelung von Rechtsfolgekosten»*, aber auch das leidige *«Anhängersproblem»* gehören dazu. Jüngst wird auch ein verbesserter und einheitlicherer *«Schutz der Kinder im Verkehr»* postuliert<sup>67</sup>. Eine «harte Nuss» in diesem Kontext ist das Problem, den *grenzüberschreitenden Autokauf* und die damit einhergehende Versicherung

---

setzung noch in die Dekade fallen, welche seinerzeit Kofi Annan zum Jahrzehnt der «Road Safety» erklärt hat (2010–2020).

<sup>61</sup> [www.ietl.org](http://www.ietl.org).

<sup>62</sup> Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.9.2009 (*kodifizierte Fassung*).

<sup>63</sup> Die Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf ausservertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht, *Kurzbezeichnung Rom-II-Verordnung*, vom 11. Juli 2007, ist eine Verordnung, die das internationale Privatrecht der Europäischen Gemeinschaft im Bereich ausservertraglicher Schuldverhältnisse regelt. Sie ist am 11. Januar 2009 in Kraft getreten.

<sup>64</sup> Fall Odenbreit, C-463/06.

<sup>65</sup> *Lugano-Übereinkommen*, kurz: *LugÜ*, SR 0.275.12; i.K. getreten für die Schweiz am 1.1.2011.

<sup>66</sup> So auch in der Schweiz im Rahmen der Massnahmen von *«via sicura»*: <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html> (besucht am 18.6.2014).

<sup>67</sup> 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.

zu lösen. Sämtliche Ansätze einer Lösung haben bisher nicht überzeugend gegriffen<sup>68</sup>. 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*<sup>69</sup>.

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)*»<sup>70</sup>, 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 76 SVG vom *Geschäftsführenden Versicherer (ZURICH)*, seinen *Mitgliedern* (alle Schweizer MFH-Versicherer) oder *Schadenregulierungsunternehmen* (aktuell: APRIL, AVUS, CED, Crawford Partner, DEKRA, InterEurope, Swiss Schadenzentrum SSC AG, Toplis & Harding, Van Ameyde) *vertreten*<sup>71</sup>, *soweit alle diese Vertreter das Swiss Interclaims Agreement unterzeichnet und damit das Schadenreglement NVB & NGF als für sie verbindlich akzeptiert haben.*

---

<sup>68</sup> 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.

<sup>69</sup> 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*.

<sup>70</sup> Afghanistan, Aserbaidschan, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Pakistan, Tadschikistan, Türkei, Turkmenistan, Usbekistan.

<sup>71</sup> Art. 76b Abs. 4 lit. a SVG i.V.m. Art. 41 Abs. 1 und 53 Abs. 1 VVV.

Der *Geschäftsführende Versicherer (Zurich)* legte über seine Organisationseinheit *Swiss Interclaims Zurich 2014*<sup>72</sup> insgesamt 3'704 neue NGF-Fälle an (2013: 4'482, 2012: 4'136, 2011: 4'551). Der *Zahlungsaufwand* in den rund 4'000 pendenten Fällen belief sich 2014 auf rund 7,7 Mio. CHF (2013: 8,1 Mio. CHF; 2012: 9,8 Mio. CHF; 2011: 9,0 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. Der *Zahlungsaufwand pro Jahr* kann – wie weiter oben gezeigt wurde – angesichts der statistisch relativ geringen Anzahl Fälle erheblich schwanken, wenn in komplexen (meist Personen-) Schäden grössere Zahlungen fällig werden.

2014 wurden von den *Vertretern des NVB, den Swiss Interclaims Korrespondenten*, insgesamt 14'402 neue Schadenfälle gemeldet<sup>73</sup>. Mit Blick auf die entsprechenden Vorjahreszahlen lässt sich feststellen, dass sich die Anzahl der neu gemeldeten, durch *ausländische Fahrzeuge in der Schweiz verursachten Unfälle* im Laufe der Jahre nur wenig verändert (15'589 im Jahre 2013 und 15'103 im Jahr 2012). 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 immatrikulierte Fahrzeug den Unfall verursachte, so sind ausländische Fahrzeuge in weit mehr Fällen in einen Unfall verwickelt, als obige Zahlen vermuten lassen. 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 weniger oft verursachten Fahrzeuge aus dem vierten Nachbarland, nämlich Österreich, Verkehrsunfälle. Danach folgen Polen, Spanien, die Niederlande, Tschechien und Portugal. 2014 waren insgesamt 11'872 Unfälle zu Lasten von Fahrzeugen und Versicherern aus den vier Nachbarstaaten der Schweiz zu verzeichnen. 2'530 Unfälle waren auf Fahrzeuge aus dem restliche Europa zurückzuführen.

Ähnlich verhält es sich mit den durch *CH- und FL-Fahrzeuge im Ausland* verursachten Unfällen. 2014 waren es 10'487 gemeldete Vorfälle, 2013:

---

<sup>72</sup> *Swiss Interclaims Zurich* reguliert grundsätzlich alle NGF-Schäden mit Ausnahme der wegen Interessenkollision abzutretenden; Art. 53 Abs. 4 lit. a VVV.

<sup>73</sup> Quelle: Meldung der schweizerischen Zahlen für die Statistik 2014 des Council of Bureaux.

11'133, 2012: 10'063. 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 2014 insgesamt noch 697 weitere CH- oder FL-immatrikulierte Motorfahrzeuge Unfälle, im Vorjahr waren es 631. Täglich verursachen also fast 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, an welchen Schweizer beteiligt waren. 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 Prüfstelle* 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 ist<sup>74</sup>. Dies ist dann der Fall, wenn nicht *innert dreier Monaten ein Schadenregulierungsangebot vorgelegt wird oder eine begründete Antwort* erfolgt, wenn ersteres nicht möglich ist<sup>75</sup>. Im Jahre 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. Im Jahre 2014 gab es eine leichte, statistisch nicht relevante Erhöhung auf 2 Gesuche. Über die exakten *Gründe für die geringe Anzahl* an Gesuchen<sup>76</sup>

---

<sup>74</sup> Art. 79d Abs. 1 SVG.

<sup>75</sup> Art. 79c Abs. 1 SVG.

<sup>76</sup> Die Anzahl *Gesuche an die Entschädigungsstelle* muss im Verhältnis zur *Anzahl jährlich gemeldeter neuer MFH-Schadenfälle* betrachtet werden, die sich im Jahre 2014 auf ca. 300'000 belief.

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* eines Schadenregulierers. Für den Fall, dass gegen das NVB oder den NGF selber Beschwerde geführt wird, also *bei möglicher 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 Korrespondenten<sup>77</sup> 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 in den Vorjahren 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. Das per 1. Juli 2010 eingeführte *Fachcontrolling* ist mittlerweile fester Bestandteil der Bearbeitung der SVG-74-Fälle geworden. Die Vertreter müssen jedes Jahr 5 % der Fälle (minimal 20 Fälle, maximal 100 Fälle) überprüfen («self Audit») und im Online-Tool erfassen. Ein Drittel der Fälle sollten solche mit Personenschäden sein. In der Prüfung sind 22 bzw. ab dem Jahr 2014 noch 20 Fragen zu beantworten. Die einzelnen Vertreter erhalten einerseits ihr Detailergebnis (sog. «Rating») und andererseits – anonymisiert – den durchschnittlichen, den tiefsten sowie den höchsten Mittelwert aller Vertreter. Sie erfahren also, wo sie hinsichtlich Qualität der Schadenregulierung stehen, wenn sie ihre Ergebnisse korrekt eingegeben haben und dies auch alle anderen taten. Die Gesamtzahl der von den Vertretern in den Jahren 2011 bis 2014 im Rahmen des «self Audit» geprüften Fälle bewegt sich zwischen 838 und 860 (für den Zeitraum des zweiten Halbjahres 2010 betrug der Prüfumfang 456 Fälle).

---

<sup>77</sup> Das sind Vertreter von NVB & NGF, welche in deren Auftrag Schäden gemäss Art. 74 und 76 SVG regulieren.



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*<sup>78</sup> 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 («self Audit»), sondern vor allem auch für die Berichterstattung im Rahmen der eigentlichen Fachrevision. 2014 lag erstmals ein Gesamtbericht über die in den letzten beiden Jahren durchgeführten Fachrevisionen vor. Geprüft wurden 346 Fälle – vom kleinen Sachschadenfall bis zum grossen, komplexen Personenschadenfall –, welche von 15 Vertretern (10 Versicherer und 5 spezialisierte Schadenregulierungsunternehmen) erledigt wurden. *Im Ergebnis* konnte erstmals festgestellt werden, dass die Regulierung der Schadenfälle gemäss Art. 74 SVG im Auftrag des NVB – über das Ganze gesehen – *auf gutem bis sehr gutem Niveau* erfolgt. Der Revisionsbeauftragte erörterte mit den jeweiligen Korrespondenten bzw. den verantwortlichen Personen allfällige festgestellte Mängel. Auf solche wurde im Jahr 2014 besonders aufmerksam gemacht. Sowohl am 6. Swiss Interclaims Meeting vom 26. Juni 2014 als auch an der 17. Claims Conference vom 30./31. Oktober 2014 wurden die Schwachstellen der Schadenregulierung thematisiert und Mittel und Wege aufgezeigt, wie diese Mängel künftig beseitigt werden können. An der Claims Conference 2014 wurde zudem im Rahmen von Workshops das Thema «Zeitnahe und serviceorientierte Schadenerledigung» anhand von Beispielen aus der Fachrevision behandelt.

In den *Revisionsberichten* für die einzelnen Vertreter sind die jeweils empfohlenen Massnahmen aufgeführt. Im *Gesamtbericht* zu Händen des Vorstands NVB & NGF sind zusätzlich empfohlene Massnahmen zur generellen Umsetzung aufgeführt. So haben die Erkenntnisse aus der Fachrevision zum Beispiel zu einer Überarbeitung der Mustervorlagen «Hinweise auf die Vertretung bei der Schadenabwicklung gemäss Art. 74 SVG» und «Verjährungseinrede-Verzichtserklärung» geführt. Im Weiteren wurde neu die Mustervorlage «Entschädigungsvereinbarung» geschaffen.

Nebst dem *Fazit, dass die materielle Bearbeitung und Erledigung insgesamt auf gutem bis sehr gutem Niveau erfolgt*, zeigt das Ergebnis der ersten Fachrevision der SVG-74-Fälle jedoch auch, dass es – *allerdings auch nur vereinzelt und in einigen Punkten – Optimierungspotential* gibt, so zum Beispiel bei der *zeitnahen und serviceorientierten Bearbeitung und Erledigung der Ansprüche*. Auch konnten Unklarheiten oder Fehler bei der Abgabe von Verjährungseinrede-Verzichtserklärungen oder der Formulierung von Ent-

---

<sup>78</sup> Es ist dies *Mario Sasso*, ehemaliges Vorstandsmitglied NVB & NGF und vormalig Leiter des Bereichs Komplexe Körperschäden beim geschäftsführenden Versicherer Zurich.

schädigungsvereinbarungen festgestellt werden: passiv legitimiert ist einerseits das NVB und andererseits der ausländische Versicherer, nicht jedoch der Korrespondent bzw. Vertreter des NVB in der Schweiz<sup>79</sup>. Bereits mit dem Fachcontrolling wurde vereinzelt festgestellt, dass die *Information über das Vertretungsverhältnis* ungenügend ist: Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Schadenreglements sind die *Vertreter verpflichtet, in ihrem Auftritt Dritten gegenüber in klarer und deutlicher Weise auf das Vertretungsverhältnis zu NVB & NGF hinzuweisen*<sup>80</sup>. Nach wie vor besteht, wie auch die Fachrevisoren klar bestätigt hat, bei dieser Anforderung das grösste Verbesserungspotential. Ein weiteres Verbesserungspotential liegt in der *Sachverhaltsabklärung*. Erfreulich ist, dass die *Deckungsanfragen* an die ausländischen Versicherer rasch erfolgen und auch die *Deckungsbestätigungen* – eine entscheidende Voraussetzung für die rasche Abwicklung der SVG-74-Fälle – in den meisten Fällen auch innert nützlicher Frist bei den Vertretern eingehen<sup>81</sup>. Die nächste Fachrevisoren wird zu prüfen haben, inwiefern die in den Revisionsberichten aufgezeigten Massnahmen umgesetzt wurden. Das *Fachcontrolling* und die *Fachrevisoren* tragen zweifellos massgeblich dazu bei, die Qualität der Fallerledigung zu verbessern. Mit der Einführung des Fachcontrollings und der Fachrevisoren nimmt NVB & NGF zudem eine *Pionierrolle in Europa* ein.

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 2014 das 6. *Swiss Interclaims Meeting* durchgeführt, zu welchem alle leitenden Verantwortlichen der Swiss Interclaims Korrespondenten eingeladen wurden. Das gab auch Gelegenheit, sich fachlich auszutauschen,

<sup>79</sup> Art. 74 SVG i.V.m. Art. 41 VVV. *Weitere Materialien zum Thema «Gerichtsstand»*: «Odenbreit»-Entscheid, EuGH, Urteil vom 13.12.2007, C-463/06; Verordnung (EG) Nr. 44/2001 (Brüsseler Verordnung); BGE 138 III 386; Urteil des Bundesgerichtshofs vom 23.10.2012 (VI ZR 260/11); aLugÜ vom 16.09.1988; nLugÜ vom 30.10.2007; Art. 84 SVG (in Kraft vom 01.10.1959 bis 31.12.2000); Art. 26 GestG (in Kraft vom 01.01.2001 bis 31.12.2010); Art. 38 ZPO vom 19.12.2008, in Kraft seit 01.01.2011. Diese Fundstellen sind einem Referat von Stéphanie Knöpfli-Schraner, lic. iur., Rechtsanwältin bei NVB & NGF, zum Thema «Gerichtsstand» vom 4.3.2013 entnommen.

<sup>80</sup> Die *ratio legis* von Art. 74 SVG besteht gerade darin, dem in der Schweiz von einem ausländischen Motorfahrzeug geschädigten Anspruchsteller eine *solvente Schweizer Stelle*, nämlich das NVB, zu nennen, welche für diese Ansprüche *passivlegitimiert* ist, damit er seine Ansprüche nicht im Ausland verfolgen muss. *Daher hat sich auch der ausländische Versicherer einer Instruktion in der Schadenregulierung zu enthalten*. Sein Korrespondent muss in *eigener Verantwortung* bzw. in derjenigen des vertretenen NVB diese Schadenfälle nach dem *anwendbaren Recht*, meist dem *Schweizer Recht*, regulieren.

<sup>81</sup> Obwohl die *Deckung durch das NVB* gegeben ist, sobald feststeht, dass es sich um ein *ausländisches Motorfahrzeug* handelt (Art. 39 VVV). Es ist nachvollziehbar, weshalb die *Deckungszusage* aus dem Ausland für die Abwicklung des Schadenfalls *hilfreich* ist. Eine vorher erfolgte Regulierung ist oft schwieriger zu kommunizieren, weil der Versicherer gerne vorab informiert ist, nicht zuletzt auch, um seine Reserven zu bewirtschaften.

namentlich bezüglich allgemein interessierender 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* ergänzt<sup>82</sup>. 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 Pflichten. *Anhang IV* enthält Vorlagen für die Abgabe von *Verjährungseindeverzichts-Erklärungen*. *Anhang V* enthält eine Vorlage für *Entschädigungsvereinbarungen* und *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 relativ umfassende *Revision* des *Schadenreglements* samt Anhängen angegangen. Das *revidierte Schadenreglement* ist am 1.9.2014 in Kraft getreten, nachdem alle Vertreter von NVB & NGF, die zu den Unterzeichnern des Swiss Interclaims Agreements gehören – daher *Swiss-Interclaims-Korrespondenten genannt* –, die Änderungen vertraglich angenommen haben. 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 1.1.2011<sup>83</sup>. Demgegenüber erfuhren die *Anhänge grössere Anpassungen*. Der *bisherige Anhang V über die substitutionelle Regulierung* wurde ersatzlos gestrichen.

---

<sup>82</sup> Zugänglich über [www.nbi.ch](http://www.nbi.ch), Stichwort: Schadenreglement.

<sup>83</sup> *Schweizerische Zivilprozessordnung*, ZPO, SR 272; Inkrafttreten gemäss Art. 408 ZPO i.V.m. BRB vom 31. März 2010.

Aus formellen Gründen wurde die substitutionelle Regulierung mittels *Beschluss der Mitgliederversammlung 2014* verbindlich geregelt. Der *neue Anhang V* enthält eine bislang fehlende Vorlage für *Entschädigungsvereinbarungen*.

Der *Schaden-Ausschuss des Vorstands NVB & NGF* befasste sich eingehend mit der *Erneuerung der Besucherschutz-Situation*<sup>84</sup>. Es ist davon auszugehen, dass das NVB gesetzlich ermächtigt ist, Besucherschutzabkommen abzuschliessen<sup>85</sup>. Es wird nun beabsichtigt, gestützt auf den Beschluss der Mitgliederversammlung 2013 in Nyon, das *Besucherschutzabkommen des Council of Bureaux (CoB)*<sup>86</sup> 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. Die Umsetzung soll 2015 bis 2016 erfolgen. Die relativ lange Dauer für diesen Wechsel ist allerdings von untergeordneter Bedeutung, bleibt doch 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*. Dieser Beschluss fliesst nun in die Umsetzung 2015/16 ein. 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 ist bereits mit *Marokko (MA)*, *der Ukraine (UA)* und *der Türkei (TR)* ein Anfang gemacht worden, 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

---

<sup>84</sup> Es ist zu präzisieren, dass dieser Ausschuss dem Vorstand Antrag stellt. Wird dieser angenommen, handelt es sich in der Folge um einen *Vorstandsbeschluss*.

<sup>85</sup> Art. 76b Abs. 4 lit. b SVG.

<sup>86</sup> Vgl. dazu das unter Ziff. 3 Ausgeführte zum Inhalt des Abkommens.

Länder auszudehnen, wenn möglich sogar überall mit dem «*Optional Agreement*».

Auch der NGF ist aufgrund der gleichen Gesetzesbestimmung bevollmächtigt, *Garantiefonds-Reziprozitäts-Abkommen* abzuschliessen<sup>87</sup>. 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 erste bilaterale NGF-Abkommen) in die inzwischen unterzeichneten Besucherschutz-Abkommen integriert.

Der NGF beabsichtigt nun mit allen verbleibenden Grüne-Karte-Staaten ein inhaltlich gleiches, sog. *Zurich III Abkommen* zu unterzeichnen<sup>88</sup>. 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 auch mit den Garantiefonds im EWR – hier weitgehend als vertragliche Bestätigung. Das löst uns auch das Problem, das entstehen würde, wenn wir mit den nach 2000 dem EWR beigetretenen Ländern das neue Besucherschutzabkommen des CoB – anstelle der bisherigen bilateralen vertraglichen Besucherschutz-Regelung – unterzeichnen wollen. Dabei ginge das im alten Besucherschutzabkommen enthaltene «Zurich I»-Abkommen verloren (soweit jedenfalls das alte Abkommen förmlich völlig aufgehoben wird).

Das Schadenreglement<sup>89</sup> 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.

---

<sup>87</sup> Unter Vorbehalt der *Genehmigung durch das ASTRA*: Art. 76b Abs. 4 lit. b SVG i.V.m. Art. 54 VVV.

<sup>88</sup> Mit Marokko/MA, der Türkei/TR und der Ukraine/UA bereits realisiert.

<sup>89</sup> Art. 9 Abs. 4 SchR.

NVB & NGF sind im Zivilprozess *passivlegitimiert*<sup>90</sup>. 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 werden<sup>91</sup>.

2013 wurde ein jährliches *Prozess-Tracking* eingeführt, um alle Prozessfälle optimal zu erfassen und analysieren zu können. Im 1. Quartal 2015 wurde das jährliche Tracking zum dritten Mal erfolgreich durchgeführt. Danach kann Folgendes festgestellt werden:

- Verhältnis von SVG 74 zu SVG 76: 3 zu 1;
- streitige Hauptpunkte: Kausalität, Haftung, Schadenshöhe;
- 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 und AG, 3) TI und VD;
- nur ein verschwindend kleiner Teil ( $<1/1000$ ) wird überhaupt prozessual, praktisch alle Fälle werden aussergerichtlich erledigt;

Geschädigte klagen vermehrt auch ausländische Haftpflichtversicherungen an ihrem Wohnsitz ein (Odenbreit-Rechtsprechung). Dabei wurde festgestellt, dass Geschädigtenvertreter bisweilen fälschlicherweise das NVB einklagen, wofür dieser Wohnsitz-Gerichtsstand nicht gegeben ist<sup>92</sup>. Dieses ist gemäss Art. 74 SVG lediglich bei Verkehrsunfällen in der Schweiz (und gemäss analoger Regelung im liechtensteinischen SVG bei Unfällen im Fürstentum Liechtenstein) passivlegitimiert, wenn es sich um einen haftpflichtigen ausländischen Haftpflichtversicherer handelt.

---

<sup>90</sup> Art. 74 Abs. 1 lit. a SVG und Art. 76b Abs. 1 SVG.

<sup>91</sup> 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.

<sup>92</sup> Das NVB – und auch der NGF – können an ihrem *statutarischen Sitz* (Stadt Zürich; c/o Geschäftsführendem Versicherer: Zurich) eingeklagt werden oder am *Sitz der Zweigniederlassungen* (c/o Zurich in: Lausanne, Lugano und Vaduz). Ausserdem steht der Gerichtsstand am *Unfallort* zur Verfügung (Art. 38 ZPO; SR 272) oder, was kaum je zur Anwendung kommt, der Wohnsitz des (ausländischen!) Schädigers (bei internationalen Verhältnissen gilt es, Art. 2 ZPO zu beachten: «Bestimmungen des Staatsvertragsrechts und die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 18. Dezember 1987 über das Internationale Privatrecht (IPRG) bleiben vorbehalten.» (IPRG: SR 291). Vgl. auch Fn. 19, wo der *Wortlaut von Art. 38 ZPO* wiedergegeben ist.