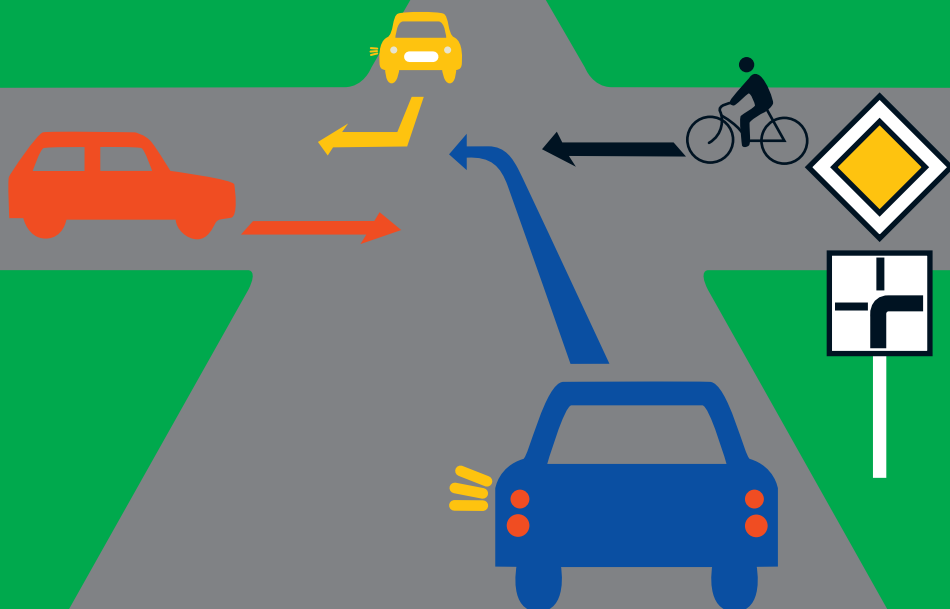


René Schaffhauser (Hrsg.)
Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2011



Stämpfli Verlag AG Bern

© Stämpfli Verlag AG Bern

René Schaffhauser (Hrsg.)

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2011

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2011

Herausgeberkomitee

Prof. Dr. Dr. h.c. René Schaffhauser
(Vorsitz, Herausgeber)

Dr. phil. Jacqueline Bächli-Biétry
RA lic. iur. Manfred Dähler
Prof. Dr. iur. Hardy Landolt, LL.M.
Dr. med. Bruno Liniger
Dipl. Ing. FH Erich Peter
Dr. iur. Philippe Weissenberger



Stämpfli Verlag AG Bern · 2011

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

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

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

© Stämpfli Verlag AG Bern · 2011

Gesamtherstellung:
Stämpfli Publikationen AG, Bern
Printed in Switzerland

ISBN 978-3-7272-8799-2

Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz und der Nationale Garantiefonds Schweiz – Aus dem Geschäftsbericht 2010–2011

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

Inhaltsübersicht

1. Schwerpunkte und Highlights	155
2. Bund und Liechtenstein	160
3. Council of Bureaux (CoB)	161
4. CEA, IEVR – Europa.....	163
5. Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF.....	164
6. Finanzen.....	166
7. Organisation und Administration.....	167
8. Information und Kommunikation	168
9. Aktuelles und Ausblick.....	169

1. Schwerpunkte und Highlights

Im Bestreben, für die Motorfahrzeughaftpflicht-Schäden, welche von NVB & NGF gemäss *Art. 74 und 76 SVG*¹ zu decken sind, einen in der ganzen Schweiz in allen Sprachregionen, aber auch international verwendbaren einheitlichen Namen zu finden, wurde die Bezeichnung «*Swiss Interclaims*» geschaffen. Diese Bezeichnung ist nunmehr eine geschützte eingetragene Marke mit NVB & NGF als Markeninhaber².

Der Bundesauftrag an NVB & NGF gemäss den vorgenannten beiden Bestimmungen im SVG beinhaltet in erster Linie die Aufgabe und Verantwortung dieser beiden Zwillingsseinrichtungen, dafür zu sorgen, dass die von

¹ NVB (Art. 74 SVG): Deckung von Schäden, welche von ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein verursacht werden, und NGF (Art. 76 SVG): Deckung von Schäden, welche durch unbekannte oder nicht versicherte Fahrzeuglenker verursacht werden (z.B. bei Fahrerflucht).

² Seit 7.1.2010.

ausländischen Motorfahrzeugen³ oder von unbekannten oder nicht versicherten Lenkern verursachten Verkehrsunfälle und die sich daraus ergebenden Haftpflichtschäden so zu decken sind, wie wenn der ausländische oder unbekannte oder unversicherte Halter bei einem Schweizer Versicherer versichert wäre.⁴ Gemäss dieser «*ratio legis*» sind die Schadenfälle von den 26 Mitgliedsgesellschaften von NVB & NGF grundsätzlich *so zu regulieren, wie wenn es sich um deren eigene Schäden handeln würde*⁵. Ergänzend regulieren aber auch hierfür spezialisierte Schadenregulierungsunternehmen solche Motorfahrzeug-Haftpflichtschäden im Auftrag von NVB & NGF und dies meist auf Rechnung eines ausländischen Versicherers, welcher den betreffenden «*Swiss Interclaims Korrespondenten*» über das NVB nominiert hat⁶. Da das Gesetz vorschreibt, dass das Verhältnis zwischen NVB & NGF einerseits und seinen Vertretern andererseits vertraglich zu regeln ist⁷, haben alle nominierten Korrespondenten auf Einladung der Auftrag gebenden Einrichtungen von NVB & NGF das sog. «*Swiss Interclaims Agreement*» unterzeichnet, welches ein vom Vorstand NVB & NGF erlassenes Schadenreglement für anwendbar erklärt⁸. Im Rahmen der Umsetzung von Art. 12 dieses Schadenreglements wurde am 1. Juli 2010 das *Fach-Controlling* eingeführt und zwar anhand eines interaktiven Tools über die Webseite⁹. Sämtliche «*Swiss Interclaims Korrespondenten*» sind aufgefordert worden, bis Ende Jahr die Qualität ihrer in dieser Periode abgeschlossenen Fälle

³ Was ausländische Motorfahrzeuge sind bezeichnet Art. 39 VVV; im Wesentlichen sind dies Motorfahrzeuge mit nicht schweizerischer Immatrikulation, wobei aufgrund einer staatsvertraglichen Regelung mit Liechtenstein diesbezügliche Fahrzeuge den schweizerischen gleichgestellt werden. Aufgrund internationaler Versicherungsabkommen (Art. 11.2 Internal Regulations, basierend auf der kodifizierten MFH-Richtlinie der EU: gemäss Art. 1 Ziff. 4 lit. c und d und Erwägung 5 der Richtlinie 2009/103/EG vom 16. September 2009; kodifizierte Fassung: www.nbi.ch) gilt ferner für (ausländische) Fahrzeuge, für welche sich keine Immatrikulation nachweisen lässt oder sich diese als irregulär herausstellt, der «Unfallort» als «gewöhnlicher Standort des Fahrzeugs», was regelmässig die Deckung durch den örtlichen Garantiefonds zur Folge hat, falls es zu Sach- oder Personenschäden kommt.

⁴ Massgebend ist die gesetzliche Mindestdeckungssumme (für PW zurzeit 5 Mio. CHF für Personen- und Sachschäden zusammen; vgl. Art. 3 VVV), soweit ein ausländisches Motorfahrzeug im Herkunftsland nicht gesetzlich noch höher zu versichern ist; in diesem Fall gilt die höhere ausländische Pflichtdeckung (Art. 40 Abs. 3 VVV).

⁵ Mit Ausnahme des Regresses für den gesamten Schaden- und Bearbeitungsaufwand auf den ausländischen Versicherer im Rahmen der sog. «Internal Regulations» (vgl. dazu Näheres unter: www.nbi.ch); «*diligentia quam in suis rebus*» (d.h. «gleiche Sorgfaltspflicht wie in den eigenen Fällen»). Freiwillige Leistungen zählen allerdings nicht dazu, denn nach den zitierten «Internal Regulations» sind die Schadenfälle «*in the best interest*» des ausländischen Versicherers zu regulieren. Wer über das nach Gesetz und Rechtsprechung hinaus Geschuldete zahlt, riskiert, dem ausländischen Versicherer gegenüber haftbar zu werden.

⁶ Dieses Nominierungsverfahren gilt auch für die Mitgliedsgesellschaften von NVB & NGF, also alle Schweizer MFH-Versicherer, sowohl für passive Nominierung ausländischer Versicherer wie auch für aktive eigene Nominierungen von Korrespondenten im Ausland.

⁷ Art. 41 Abs. 3 VVV für das NVB bzw. Art. 53 Abs. 3 VVV für den NGF.

⁸ Siehe unter: www.nbi.ch.

⁹ www.nbi.ch.

anhand eines Fragebogens mit 21 thematischen Punkten zu überprüfen und die Ergebnisse elektronisch zu deponieren. Diese vorab eigene Dossierkontrolle führte dann im Ergebnis zu einem Rating, welches der betreffende Korrespondent selbst bewerten kann, indem ihm das Durchschnittsrating aller Korrespondenten mitgeteilt wird sowie nebst dem besten Wert auch der schlechteste¹⁰. Ab 2012 ist dann im Rahmen einer eigentlichen Fachrevision vorgesehen, dass ein hierfür speziell vom Vorstand gewählter *Controlling-Beauftragter* bei den Korrespondenten Stichproben durchführt. Nur so ist dieses Controlling-System letztlich glaubwürdig. Mit diesem *Fachcontrolling* und dieser *Fachrevision* demonstrieren NVB & NGF Verbindlichkeit hinsichtlich einer generell angestrebten fairen, effektiven und effizienten Schadenregulierung im Interesse der Geschädigten und der ausländischen Versicherer, welche die Regulierung ihrer Fälle in der Schweiz grundsätzlich dem NVB überlassen müssen.¹¹

Am 1.1.11 ist das *revidierte LugÜ*¹² in Kraft getreten, womit diese staatsvertragliche Regelung betreffend zuständiger Gerichtsbarkeit und Urteilsvollzug der Brüsseler Verordnung I angepasst wurde, welche innerhalb der EU gilt. Mit dieser Angleichung ist anzunehmen, dass künftig auch unter dem LugÜ die Rechtsprechung gemäss Urteil Odenbreit¹³ des EuGH angewendet werden wird, wonach der Geschädigte den ausländischen MFH-Versicherer ausser am Unfallort auch an seinem eigenen Wohnsitzgerichtsstand einklagen kann¹⁴. An der Claims Conference 2010 in St. Gallen haben wir uns eingehend mit dem revidierten LugÜ befasst bzw. mit der Frage, ob der Entscheid Odenbreit auch unter dem neuen LugÜ anwendbar werden wird.

Ein weiterer zentraler Punkt der Geschäftstätigkeit 2010 war – und bleibt es auch im 2011 – die ab 1. Januar 2012 beabsichtigte *Abschaffung der Versicherungspflicht für Fahrräder bzw. die Abschaffung der bisher obligatori-*

¹⁰ Diese Angaben werden anonymisiert mitgeteilt, auch hier im Bestreben, stets den Datenschutz zu wahren.

¹¹ Art. 74 und 76b SVG i.V.m. Art. 39 ff. VVV und den Internal Regulations (IR) des CoB: vgl. www.nbi.ch für den schweizerischen und www.cobx.org für den internationalen Bezug.

¹² Lugano Übereinkommen: «Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen», abgeschlossen in Lugano am 16. September 1988, Revision ebenda am 30. Oktober 2007; SR 0.275.11; ABl. der EU, L 138/1 vom 26.5.2011, sowie L 147 vom 10.6.2009, S. 5, erläuternder Bericht ABl. C 319 vom 23.12.2009, S. 1; Revision: Unterzeichnet/in Kraft: EU-Staaten: 18. Mai 2009/ 1. Januar 2010; Dänemark: 24. September 2009/1. Januar 2010; Island: 25. Februar 2011/1. Mai 2011; Norwegen: 1. Juli 2009/1. Januar 2010; Schweiz: 20. Oktober 2010/1. Januar 2011.

¹³ Rs. C-463/06 EuGH: Odenbreit vs. FTBO.

¹⁴ Vgl. zustimmend RODRIGO RODRIGUEZ, Direktklage gegen den Haftpflichtversicherer unter dem revidierten Lugano-Übereinkommen: «Odenbreit» vor der Einbürgerung und die Folgen, HAVE 2011, S. 12 ff., a.M. PATRIK EICHENBERGER, Warum Odenbreit nicht in die Schweiz kommt – Gedanken zum revidierten LugÜ und dem Wohnsitzgerichtsstand des Verkehrsopfers, Jusletter, 10.12.2010, www.jusletter.ch.

*schen Velo-Vignette unter gleichzeitiger Beibehaltung der Deckungspflicht durch den NGF, ja der Ausdehnung dieser Deckung auf fahrzeugähnliche Geräte*¹⁵. In unserer Stellungnahme haben wir der Abschaffung der Velo-Vignette zwar zugestimmt, plädierten jedoch (vergeblich) für die Beibehaltung der Versicherungspflicht zum Schutz von gefährdeten Verkehrsteilnehmern, aber auch zum Schutz der Fahrradbenützer und Versicherungsnehmer selber, letztlich auch, um eine minimale Versicherungsdeckung für beide Gruppen Gefährdeter in einem gewissen Umfang zu garantieren¹⁶. Der bisherige Ausfallschutz ging von einer an sich bestehenden Versicherungspflicht für die erwähnte Fahrzeugkategorie aus, so dass der NGF nur die ordnungswidrige Versicherungslücke zu decken hatte¹⁷ und im Umfang seiner erbrachten Leistungen auf die fehlbaren, nicht versicherten Verursacher regressierte.¹⁸ Die neue Ordnung sieht nun vor, dass die Versicherungspflicht für Fahrräder und dergleichen entfällt, – für fahrzeugähnliche Geräte hat sie nie bestanden –, aber dennoch geraten wird, eine Versicherung abzuschliessen¹⁹, ohne jedoch für den Umfang einer solchen Versicherung Mindestdeckungssummen zu empfehlen und ohne dem Geschädigten ein direktes Forderungsrecht gegenüber der Versicherung des Schädigers einzuräumen. Im Fall einer künftigen Versicherungslücke, wenn also eine Versicherung fehlt, oder wenn das Bestehen einer Haftpflichtversicherung strittig ist²⁰, hat der Geschädigte ein direktes Forderungsrecht gegenüber dem NGF, der allenfalls vorab Leistungen zu erbringen hat²¹, jedoch auf bestehende Schadenversicherungen regressiert und bei fehlender Versicherung wie bisher auf die fehlbaren Verursacher zurückgreift. Besteht zwar Versicherungsdeckung in einem gewissen Umfang²², reicht diese aber nicht aus, ergänzt komplementär der NGF die fehlende Deckung bis zur voraussichtlichen²³ maximalen gesetzlichen Deckung von 2 Mio. CHF. Für den sehr unwahrscheinlichen Fall eines noch grösseren Schadens muss sich der Geschädigte ausschliesslich an den Haftpflichtigen und seine Mittel halten.

¹⁵ Siehe SVG-Revision vom 1. Oktober 2010, AS 2010, S. 6557 ff.; die betreffende Referendumsfrist ist am 20. Januar 2011 unbenutzt abgelaufen.

¹⁶ Die bisherige Mindestdeckungssumme belief sich gemäss Art. 35 Abs. 1 VVV auf 2 Mio. CHF für Personen- und Sachschäden zusammen.

¹⁷ Im Umfang der gesetzlichen Mindestdeckungssumme von 2 Mio. CHF gemäss Art. 35 Abs. 1 VVV.

¹⁸ Art. 76 Abs. 6 SVG.

¹⁹ Versicherung über eine private Haftpflichtversicherung, welche von Schweizer Versicherern meist zusammen mit der üblichen Hausratversicherung offeriert wird.

²⁰ Der Schädiger bestreitet seine Haftung und/oder gibt seine Haftpflichtversicherung nicht an.

²¹ Grundsätzlich innert der regulären Frist von 3 Monaten gemäss Art. 79c SVG.

²² Zunächst über eine bestehende Unfallversicherung und sodann ergänzend für den Direktschaden eine private oder berufliche Haftpflichtversicherung.

²³ Gemäss dem künftigen Art. 53a Abs. 2 VVV (VVV-Entwurf zurzeit, Juni 2011, in der Anhörung).

NVB & NGF waren vor Jahren Gründungsmitglieder des «*Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR)*»²⁴. Die Schweiz bzw. NVB & NGF haben damals mit Erfolg vorgeschlagen, Europa in den Statuten nicht im engeren Sinne als EU oder EWR zu definieren, sondern Europa im Sinne der europäischen Versicherungskarte (sog. Grüne Karte)²⁵ und unter Berücksichtigung angrenzender wichtiger Verkehrswege. Das IEVR widmet sich der wissenschaftlichen Auseinandersetzung und Weiterbildung im Bereich des europäischen (Strassen-) Verkehrsrechts und leistet damit auch einen Beitrag zur europäischen Rechtsharmonisierung. Aus hier nicht näher zu erläuternden Gründen hat der Verein entschieden, seinen Sitz von Trier nach Luxemburg zu verlegen. Bei dieser Sitzverlegung war kurze Zeit auch Zürich als neuer Sitz des IEVR im Gespräch, denn man schätzte die zentrale europäische Lage und den verkehrsmässig optimalen Standort²⁶. Wegen der Bedeutung der EU wählte man dann aber schliesslich doch Luxemburg, gab aber Zürich eine spezielle Bedeutung als «*Permanente Repräsentanz*» des IEVR ausserhalb der EU und verbunden mit dem Anliegen, den «verkehrsrechtlichen Acquis Communautaire» nach Schweizer Vorbild auch in sog. *Drittstaaten* bekannt zu machen²⁷, letztlich aber auch Aspekte ausserhalb der europäischen Gemeinschaften einzubringen bzw. diesen anderen ergänzenden Teil Europas zu vertreten²⁸.

Wie bereits im «Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2010» mitgeteilt wurde²⁹, hat der CoB die «*Grüne Karte*» revidiert und neuen Bedürfnissen angepasst³⁰. Ab 1.1.2011 dürfen nunmehr von den europäischen Versicherern nur noch solche revidierte Exemplare herausgegeben werden, jedoch behalten alte Modelle noch Gültigkeit, sofern das Ausstellungsdatum vor dem 1.1.2011 liegt.

²⁴ IEVR: Englisch: «Institut for European Traffic Law (IETL)»: Siehe <http://www.ietl.org>; Französisch: «Institut pour le Droit Européen de la Circulation (IDEC)».

²⁵ Näheres zum Begriff unter: www.nbi.ch.

²⁶ Nicht zuletzt auch wegen dem Flughafen mit seinen optimalen Verbindungen.

²⁷ Die Schweiz hat bekanntlich massgeblich EU-Recht in diesem Bereich übernommen (z.B. Art. 79a bis 79e SVG) und NVB & NGF haben gestützt auf die spezielle gesetzliche Ermächtigung in Art. 76b Abs. 4 lit. b SVG mit allen Partnereinrichtungen im EWR und darüber hinaus mit Kroatien sog. Besucherschutz- und Garantiefonds-Reziprozitäts-Abkommen abgeschlossen. Vgl. dazu unter www.nbi.ch und MARTIN METZLER, Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz und der Nationale Garantiefonds Schweiz – Aus dem Geschäftsbericht 2009–2010, in: René Schaffhauser (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2010, St. Gallen 2010, S. 287.

²⁸ In diesem Rahmen hat nun neu das NVB Vorsitz in einer Arbeitsgruppe des CoB, welche es sich zum Ziele gemacht hat, Besucherschutz- und Garantiefonds-Abkommen zu entwerfen, welche letztlich den gesamten Raum der Grünen Karte umfassen sollen.

²⁹ MARTIN METZLER (Fn 27), S. 289.

³⁰ Vor allem Verweise (Links) auf die Homepage der europäischen Dachorganisation: www.cobx.org und seiner Mitglieder wie für die Schweiz: www.nbi.ch.

Eine Arbeitsgruppe des Vorstands befasste sich mit den bestehenden *Strukturen von NVB & NGF*. Sie befasste sich insbesondere mit der Frage, ob das Modell mit einem geschäftsführenden Versicherer³¹ in der bisherigen Form fortbestehen solle oder ob andere Formen vorzuziehen wären. Der Vorstand kam nach dieser Analyse zum Schluss, dass massgebliche Gründe, namentlich die bisherige Schadenregulierung durch den geschäftsführenden Versicherer, für den Fortbestand der bisherigen Zusammenarbeit sprechen.

2. Bund und Liechtenstein

Bei den traditionellen Jahrestreffen mit den *Aufsichtsbehörden* von NVB & NGF in der Schweiz und in Liechtenstein³², aber auch mit der Finanzmarktaufsicht (FINMA) als Behörde für die Genehmigung der jährlichen *Beiträge der Motorfahrzeughalter* gemäss Art. 76a SVG an die Einrichtungen von NVB & NGF³³, war die *Insolvenzdeckung* durch den NGF und die *Äufnung* dieses Spezialfonds und dessen Sicherstellung ein Hauptthema³⁴. Behörden und NVB & NGF streben eine möglichst hohe und verlässliche Transparenz bezüglich der erforderlichen Zahlen an wie auch ein möglichst konkretes Szenario für den sehr unwahrscheinlichen, aber dennoch möglichen Eintritt eines solchen Ereignisses³⁵.

Ein weiteres Schwerpunktthema war die *Abschaffung der Velo-Vignette* und die künftige *Ausgestaltung einer erweiterten Deckung* durch den NGF auch für fahrzeugähnliche Geräte mit Wirkung ab 2012³⁶.

Schliesslich wurde auch der *Mitgliederbestand von NVB & NGF* thematisiert. Es muss sichergestellt werden, dass Versicherungsunternehmen, welche die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung betreiben, gleichzeitig

³¹ Seit der Gründung der Vereine NVB & NGF am 14. Dezember 1995 und mit Wirkung ab 1.1.1996 ist dies die «Zürich» Versicherungs-Gesellschaft, welche bereits vorher die Geschäfte der Vorgängerorganisation, dem Syndikat der Schweizer MFH-Versicherer, wahrnahm. Zur gesetzlichen Ermächtigung an NVB & NGF, einen geschäftsführenden Versicherer zu bezeichnen und generell Mitglieder oder Dritte mit Aufgaben zu betrauen: Art. 76 Abs. 4 lit. a SVG.

³² Schweiz: Bundesamt für Strassen (ASTRA) gemäss Art. 76b Abs. 2 SVG. Liechtenstein: Die Regierung gemäss Art. 72b Abs. 2 SVG/FL.

³³ Art. 76a Abs. 2 SVG.

³⁴ Art. 76 Abs. 2 lit. b SVG: «Er (der Nationale Garantiefonds; Red.) deckt die Haftung für Schäden, die durch in der Schweiz zugelassene Motorfahrzeuge und Anhänger verursacht werden, wenn über den leistungspflichtigen Haftpflichtversicherer der Konkurs eröffnet worden ist».

³⁵ Dabei hat sich erwiesen, dass eine Rückversicherungslösung zu teuer wäre und auch eine Absicherung über Bankgarantien wegen hier nicht näher zu erörternden Schwierigkeiten wenig sinnvoll erscheint, dagegen eine jährliche Äufnung in Anlehnung an Überlegungen zur Solvabilität gemäss Art. 22 Abs. 1 lit. a AVO (SR 961.011) für kurzfristige Verbindlichkeiten und die Möglichkeit der Beitragserhöhung gemäss Art. 76a SVG für längerfristige Verbindlichkeiten gangbare Wege darstellen, welche noch näher konkretisiert werden sollen.

³⁶ Vgl. das im vorstehenden Abschnitt zu diesem Thema Ausgeführte.

mit der behördlichen Bewilligung auch Mitglieder von NVB & NGF sind bzw. diese Eigenschaft automatisch verlieren, wenn diese Voraussetzung dahinfällt³⁷.

3. Council of Bureaux (CoB)

Die 44. Generalversammlung des Council of Bureaux (CoB)³⁸ Ende Mai 2010 in Stockholm wählte *Mariusz Wichtowski, Polen*, als Nachfolger von Ulf Blomgren (Schweden) zum *neuen Präsidenten* für die Amtszeit 2012–2015³⁹. Im Sinne einer angestrebten Beschleunigung der internationalen Schadenregulierung wurde die bisherige Antwortfrist für die Bestätigung von *Deckungszusagen* zwischen Versicherungsbüros von bisher 3 Monate auf 6 Wochen gekürzt⁴⁰.

Die 45. Generalversammlung des CoB Ende Mai in Dubrovnik (Kroatien) wählte Greet Floré (Belgien) zur Nachfolgerin von Alain Pire, zurzeit *Generalsekretär CoB*, der 2012 in den Ruhestand tritt. Die Versammlung beschloss weiter die Aufnahme von *Montenegro* als 46. Mitglied des CoB⁴¹ und erteilte *Serbien* mit Wirkung ab 1.1.2012 den Status eines Mitglieds des Kennzeichenabkommen⁴², womit Serbien gemäss Art. 63 Abs. 2 SVG zum obligatorischen Deckungsbereich der Schweizer Haftpflichtversicherer gehören wird⁴³. Weiter wurden Lösungen für verschiedene *Problemkreise* beschlossen oder *Arbeitsgruppen* bestellt und beauftragt, noch offene Fragen abzuklären. So bezüglich eines Mechanismus, welcher die Deckung und Regulierung von Schadenfällen sicherstellen soll, wenn ein Fahrzeug, welches in einem Mitgliedstaat der EU gekauft wird und mit den dortigen Kennzeichen versehen wird, aber bereits mit der Versicherung eines anderen Mitgliedstaates in den Verkehr gebracht wird, in welchen es überführt wer-

³⁷ Art. 4 Abs. 2 lit. 1 VAG (SR 961.01).

³⁸ Dachorganisation aller 45, ab 1.1.2012 wahrscheinlich 46 Versicherungsbüros in Europa und im Mittelmeerraum: www.cobx.org.

³⁹ Von der Generalversammlung 2012 bis zu jener des Jahres 2015.

⁴⁰ Diese Kürzung drängt sich auch daher auf, weil Versicherer gemäss europäischem Standard (gemäss Art. 22 und Erwägung 20 der Richtlinie 2009/103/EG vom 16. September 2009; kodifizierte Fassung) auf Geschädigtenansprüche innert dreier Monate verbindlich zu antworten haben (vgl. die diesbezügliche Schweizer Umsetzung in Art. 79c SVG).

⁴¹ Bisher war Montenegro durch das Serbische Versicherungsbüro abgedeckt, wie beispielsweise Liechtenstein durch das Schweizer Versicherungsbüro (NVB) oder Monaco durch das Französische Versicherungsbüro (BCF).

⁴² Bzw. Beitritt zu Section III der Internal Regulations (IR); vgl. Näheres dazu unter: www.nbi.ch; der Beitritt erwächst allerdings erst durch die veröffentlichte Genehmigung der Europäische Kommission in Rechtskraft.

⁴³ Die Versicherung deckt die Haftpflicht des Halters und der Personen, für die er nach diesem Gesetz verantwortlich ist, zumindest in jenen Staaten, in denen das Schweizerische Kontrollschild als Versicherungsnachweis gilt.

den soll⁴⁴. Oder die Lösung für jene Fälle, in welchen ein Versicherungsbüro die für ein bestimmtes Fahrzeug abgegebene Deckungsgarantie infolge Irrtums widerrufen muss⁴⁵. Eine neue Arbeitsgruppe soll Möglichkeiten aufzeigen, wie *Besucherschutzfälle gesamteuropäisch* gelöst werden können⁴⁶. Abgeklärt wurde auch die Frage, ob es möglich und angezeigt erscheint, dass nationale Versicherungsbüros mit Wirkung für ausländische Versicherer und deren Haftpflichtfälle im Unfallland Abkommen beitreten können, wie Teilungs- oder Regressabkommen oder Abkommen zur Regulierung von Massenkollisionsfällen. Die unter der Leitung des französischen Versicherungsbüros geführte europaweite Analyse hat klar aufgezeigt, dass die Nachteile überwiegen. Deshalb dürfen Versicherungsbüros auch weiterhin nicht mit Wirkung für ausländische Versicherer solche nationalen Abkommen mitunterzeichnen. Schliesslich versucht eine weitere internationale Expertengruppe Argumente zusammenzustellen, wie dem unversicherten Fahren beizukommen ist⁴⁷.

Der CEA⁴⁸ unterzeichnete mit dem CoB das sog. *Transferabkommen*, wonach der CoB künftig für alle operativen Mechanismen der vormaligen Vierten Richtlinie der EG (sog. Besucherschutz-Richtlinie) zuständig sein soll⁴⁹. Diese sog. «4th MID Bodies», – dabei handelt es sich um die europäischen Garantiefonds und Entschädigungsstellen, welche den Mechanismus der vormaligen Vierten Richtlinie sicherstellen –, trafen sich im November 2010 zu ihrem Jahrestreffen in Athen. Neu sind nun auch die Auskunftsstellen dazugekommen⁵⁰, welche ebenfalls zum Gerüst des europäischen Besucherschutz-Mechanismus gehören. Diesbezüglich wurde ein neues *Zusammenarbeits-Abkommen* unterzeichnet, welches den effizienten Informationsaustausch unter den Auskunftsstellen sicherstellen will. Gleichzeitig wurde auf die Problematik betreffend *Datenschutz* hingewiesen und ein Massnah-

⁴⁴ Problem der sog. «dispatched vehicles»; gemäss Art. 15 und Erw. 27 der Richtlinie 2009/103/EG vom 16. September 2009 (kodifizierte Fassung).

⁴⁵ Sog. Fälle von «Bona Fide»-Garantien, welche sich nachträglich als irrtümlich erteilt herausstellen. Die Arbeitsgruppe steht unter Schweizer Vorsitz.

⁴⁶ Da die Schweiz diese Fälle mittels Abkommen zwischen dem NVB einerseits und seinen Partnereinrichtungen im EWR andererseits einer Lösung zugeführt hat, steht diese Arbeitsgruppe unter Schweizer Vorsitz. Vgl. auch das hierzu in Fn. 27 Gesagte.

⁴⁷ Auch hier leistet die Schweiz ihren Beitrag über das NVB, insbesondere indem es auf die eigene nationale Lösung verweist, denn in der Schweiz ist das unversicherte Fahren von Motorfahrzeugen aufgrund verschiedener tatsächlicher Gegebenheiten kein Problem. Dies im Gegensatz zu einigen Ländern, in welchen unversicherte Fahrzeuge noch immer einen hohen Prozentanteil ausmachen und damit den Garantiefonds strapazieren, welcher durch die Versicherer und letztlich deren Versicherungsmarkt finanziert werden muss.

⁴⁸ Dachverband der nationalen Versicherungsverbände Europas.

⁴⁹ Einrichtungen (wie die Garantiefonds, Auskunfts- und Entschädigungsstellen) der Vierten MFH-Richtlinie der EG (Richtlinie 2000/26/EG vom 16. Mai 2000); Englisch: «4th Motor Insurance Directive (MID) Bodies», welche inzwischen in die kodifizierte Fassung überführt wurde (Richtlinie 2009/103/EG vom 16. September 2009).

⁵⁰ Unter ihnen erstmals das neu aufgenommene Mitglied Kroatien.

menkatalog vorgestellt, um die europäischen Vorgaben einzuhalten. Thematisiert wurde auch die *VAT/MwSt-Problematik* in der EU, nämlich die Auswirkungen der neuen «Business-to-Business»-(B2B)-Regelung der EU-MwSt-Richtlinie (Steuerpflicht des Dienstleistungsempfängers im grenzüberschreitenden Dienstleistungsverkehr) auf die internationale Schadenregulierung mit Einschluss der Auswirkungen auf Drittstaaten wie die Schweiz⁵¹.

Unter dem regionalen Aspekt von Zentraleuropa ist anzumerken, dass die Schweiz bzw. sein Nationales Versicherungsbüro zur Gruppe der «*Central European Bureaux (CEB)*» gehört⁵². Unter diesen Versicherungsbüros wird im Turnus vereinbart, welche nationale Delegation in die verschiedenen Gremien des CoB Einsitz nimmt. Im Frühjahr und Herbst trifft man sich zum fachlichen Informationsaustausch⁵³. Die Schweiz (bzw. sein NVB) wurde zusammen mit Ungarn in die Fachkommission des CoB für die Kennzeichen-Abkommensländer gewählt, welches Gremium sich auch eingehend mit EU-Vorgaben befasst. Von Bedeutung ist auch die Wahl der Schweiz in den Vorstand der «*Vierte-Richtlinien-Einrichtungen* (der sog. 4th MID Bodies)», dem «*Coordination Committee*»⁵⁴ für die Amtszeit 2011–2014.

4. CEA, IEVR – Europa

Der CEA⁵⁵ nahm Einfluss auf die inzwischen von der EU verabschiedete Spezialregelung für *Buspassagiere*, wodurch Transportunternehmen zu gewissen Minimalstandards bezüglich Versicherungsdeckung der Buspassagiere verpflichtet werden. Der CEA befasst sich sodann schwerpunktmässig auch mit der internationalen Bekämpfung des *Versicherungsbetrugs*, wo es vor allem darum geht, die Öffentlichkeit gegen eine tendenzielle Akzeptanz dieser Kriminalität zu sensibilisieren und aufzuzeigen, wie dies letztlich auf die Erhöhung der Prämien durchschlägt. Die *Website des CEA* bietet aktuelle Informationen für Versicherer, aber auch Konsumenten⁵⁶.

Zum Thema «*Institut für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR)*» wurde bereits eingangs unter Punkt 1 das Wichtigste ausgeführt. Zu ergänzen ist an dieser Stelle, dass Prof. H. Groutel aus Bordeaux als Präsident des IEVR für

⁵¹ Welche grundsätzlich die gleiche Regelung vorsieht wie die EU.

⁵² Oesterreich (A), Weissrussland (BY), Schweiz (CH), Tschechien (CZ), Ungarn (H), Kroatien (HR), Polen (PL), Slowenien (SLO), Slowakei (SK), Ukraine (UA).

⁵³ CEB-Meetings: Mai 2010: Minsk (BY), Oktober 2010: Wien (A), Mai 2011: Prag (CZ).

⁵⁴ Vgl. das unter Fn. 49 Ausgeführte.

⁵⁵ «Comité Européen des Assureurs»: Dachorganisation der Europäischen Versicherer, vgl. gleichlautend auch Fn. 48.

⁵⁶ Website des CEA: www.cea.eu.

eine neue vierjährige Amtszeit bestätigt wurde. Als einer der fünf Vize-Präsidenten wurde Dr. M. Metzler gewählt, Verfasser dieses Beitrags. Er ist im Rahmen der Belange des IEVR zuständig für die nicht der EU angehörenden Länder. Die damit einhergehenden Aufgaben wurden bereits eingangs erläutert.

Das IEVR organisierte im Oktober 2010 seine «*XI. Europäischen Verkehrsrechtstage*». Themen dieses Kongresses waren Übersichten zur Verkehrsrechtslage in Russland und Portugal, sozusagen im Rechtsvergleich. Weiter hörte man Vorträge zu den verschiedenen Bestrebungen, welche der Vereinheitlichung des Haftungsregimes in Europa gewidmet sind. Weitere Module befassten sich mit der medizinischen Begutachtung und der Harmonisierung der Methodik. Sodann wurden erste Erfahrungen mit Rom II und der Brüssel I VO erläutert. Ein weiterer Themenblock befasste sich mit der EU-Bussgeldvollstreckung.

Der *IEVR-Kongress 2011* (vom 12./13.10.11 in Luxemburg), die «*XII. Europäische Verkehrsrechtstage*», stellt «*Das Kind im Strassenverkehr*» in den Mittelpunkt. Unter der Leitung von Prof. R. Schaffhauser, Uni St. Gallen, werden Experten aus ganz Europa Fragen zu den Unterthemen «Alter», «Verantwortungen von Eltern, Schule und Unfallprävention» sowie «Kinder mit Fahrrädern, Mofas und fahrzeugähnlichen Geräten» erörtern. Interessant ist dabei auch die Antwort auf die Frage, ob sich gewisse einheitliche Erkenntnisse aus der Diskussion ergeben werden.

5. Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF

Swiss Interclaims Zurich regulierte 2010 insgesamt 4824 NGF-Fälle gemäss Art. 76 SVG mit einem Schadenaufwand von rund 12,3 Mio. CHF inkl. Bearbeitungsaufwand⁵⁷. 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. *Swiss Interclaims Schweiz*⁵⁸ erledigte insgesamt

⁵⁷ *Swiss Interclaims Zurich* reguliert grundsätzlich alle NGF-Schäden mit Ausnahme der wegen Interessenkollision abzutretenden; Art. 53 Abs. 4 lit. a VVV.

⁵⁸ Gemeint sind hier alle *Swiss Interclaims* Korrespondenten der Schweiz, welche in Vertretung des NVB dessen Schadenfälle gemäss Art. 74 SVG bearbeiten (Mitgliedsgesellschaften und Schadenregulierungsunternehmen, welche das sog. *Swiss Interclaims Agreement* unterzeichnet haben).

16 212 Schadenfälle⁵⁹ gemäss Art. 74 SVG im geschätzten Umfang von rund 100 Mio. CHF⁶⁰.

Der Schaden- und Entschädigungsstellen-Ausschuss des Vorstands von NVB & NGF (*SchA-ESa*) befasste sich nebst dem Fachcontrolling und der Fachrevision, worüber bereits eingangs das Wichtigste ausgeführt wurde, mit einer ersten Revision des Schadenreglements (*SchR*)⁶¹ und präzierte aufgrund gemachter Erfahrungen die Abläufe bei Beschwerdefällen⁶². Der Vorstand hat entsprechenden Anträgen zugestimmt. Gleiches gilt für weitere Anhänge zum Schadenreglement⁶³. Betreffend Entschädigungsstelle widmet sich ein Projekt der noch nicht abgeschlossenen Kommentierung sämtlicher Abläufe bei der Entschädigungsstelle gemäss Art. 79d SVG. Dabei ist man auf heikle dogmatische Fragen gestossen, welche derzeit noch abgeklärt werden. Es geht u.a. um die Frage, inwiefern Entscheide instanzmässig weitergezogen werden können; einerseits will man allgemeine rechtsstaatliche Grundsätze insbesondere im hier geltenden Verfahrensrecht beachten, jedoch vermeiden, dass sich das Verfahren in unzulässiger Weise verlängert, dient doch die Einrichtung in erster Linie der Regulierungsbeschleunigung. Der Vorstand liess die bisherigen Fälle der Entschädigungsstelle im Sinne einer Qualitätskontrolle von Professor H.-P. Walter, emeritierter Professor der Universität Bern und Alt-Bundesgerichtspräsident, begutachten. Prof. Walter bescheinigte dem NGF, bei dem die Entschädigungsstelle angesiedelt ist, dass «im Ergebnis dem Verkehrsoperschutz uneingeschränkt gesetzeskonform Rechnung getragen wurde, wobei im formellen Verfahrensablauf noch einzelne – minime – Verbesserungen möglich wären»⁶⁴.

⁵⁹ Total der für die CoB-Statistik von den *Swiss Interclaims Korrespondenten* dem NVB mitgeteilten Fälle.

⁶⁰ Bei einem von *Swiss Interclaims Zurich* ermittelten Durchschnittswert eines MFH-Schadens von CHF 6333 (ohne Bearbeitungsaufwand). *Swiss Interclaims Zurich* meldete insgesamt 2970 erledigte Fälle, was einem Schadenaufwand von rund 19 Mio. CHF entspricht. Der gesamte Schadenaufwand wird samt Bearbeitungsaufwand den ausländischen Versicherern in Rechnung gestellt.

⁶¹ Siehe unter: www.nbi.ch.

⁶² Betroffen sind (Revision in Arbeit): Art. 1 Abs. 3, 12 und 13 SchR; vgl. www.nb.ch.

⁶³ Anhang I: Hinweise auf die Vertretung bei der Schadenabwicklung nach Art. 74 SVG und Art. 76 SVG. Anhang II: Bedingungen für die erstmalige Genehmigung der Nominierung einer Schadenregulierungsstelle zum Korrespondenten eines ausländischen MFH-Versicherers in der Schweiz und Liechtenstein. Anhang III: Prozessberichtsformular NVB & NGF (Prozesse mit Passivlegitimation NVB oder NGF – Art. 9 Abs. 4 SchR). Anhang IV: Vorlage Verjährungseinde-Verzichtserklärung (NVB). Geplante Anhänge betreffen die substitutionelle Regulierung (Ersatzregulierung), Erläuterung zum Verzugszins gemäss Art. 79c SVG sowie die Statistik.

⁶⁴ Aus Punkt 4.3. auf S. 8 des zusammenfassenden Berichts.

6. Finanzen

Die Revisionsgesellschaft PWC prüfte die Buchhaltungen von NVB & NGF auftrags- und statutengemäss und beantragt der Mitgliederversammlung 2011 die vorbehaltlose Abnahme der Jahresrechnung für 2010. Wir danken Michel Darioli, Verantwortlicher der Finanzbuchhaltung NVB & NGF, für dieses Ergebnis. Wir konnten – wie bereits im Vorjahr – auch dieses Jahr wieder einen Gewinn verzeichnen, nämlich 5,9 Mio. CHF⁶⁵. Somit weisen wir grundsätzlich neu *Eigenkapitalmittel* von 66 Mio. CHF aus. Diese ersparten Eigenmittel wurden bis auf 10 Mio. CHF für *Rückstellungen* verwendet; 27,6 Mio. CHF für den Solidaritätsfonds des NVB, nämlich für den nicht regressierbaren Selbstbehalt in Schadenfällen in der Schweiz und im Ausland, und 28,3 Mio. CHF für die Insolvenzdeckung des NGF für den Fall, dass dieser Fonds eines Tages Schadenfälle eines zahlungsunfähigen Versicherers abdecken muss. Ziel ist nach Meinung des Vorstands, den Solidaritätsfonds pro Jahr mit jeweils 1,0 Mio. CHF und die Insolvenzdeckung mit 3,5 Mio. CHF zu äufnen, um für den Bedarfsfall gewappnet zu sein. Beim NGF wurden ferner für 2012 mit Blick auf die erweiterte Deckung bezüglich fahrzeugähnlicher Geräte 2 Mio. CHF zusätzliche Mittel zurückgestellt.

Bei der *Insolvenzdeckung* wird übrigens längerfristig ein Schwellenwert von insgesamt 100 Mio. CHF angestrebt⁶⁶, um die gesetzlich vorgeschriebene Insolvenzdeckung nachhaltig garantieren zu können. Im Berichtsjahr 2010 lagen die NGF-Schadenzahlungen um ca. 1 Mio. höher als im Vorjahr, da rund 200 Schäden mehr abgewickelt wurden. Das Budget konnte gesamthaft gesehen sehr gut eingehalten werden⁶⁷. Ohne zum laufenden oder kommenden Jahr betreffend Entwicklungen an den Börsen Prognosen zu stellen, wurde der FINMA und den Genehmigungsbehörden in Liechtenstein beantragt, den seit Jahren unveränderten *Beitrag* auch *für das Jahr 2012* zu genehmigen⁶⁸, welchem Begehren zwischenzeitlich entsprochen werden konnte.

Das Einhalten von *Anlagestrategie* und *Bewirtschaftungsbandbreiten*⁶⁹ bei den *angelegten Vermögenswerten* wurde vom Vorstand dank laufender Berichterstattung durch den Anlageausschuss unter dem Vorsitz von Ralph

⁶⁵ Vorjahr: 9,3 Mio. CHF.

⁶⁶ Was erst in einigen Jahren erreicht werden wird, denn es müssen Mittel sein, die lediglich für diesen Zweck bereitstehen. Zurzeit sind die meisten Mittel technisch an andere Zwecke «gebunden».

⁶⁷ Siehe dazu die Unterlagen zur Mitgliederversammlung 2011.

⁶⁸ Grundbeitrag für das NVB CHF 0,80 pro Jahr und Fahrzeug, für den NGF CHF 4,20 (im Unterschied zum NGF können in NVB-Fällen die Schadenkosten voll vom Ausland regressiert werden).

⁶⁹ Gemäss Anlagereglement NVB & NGF.

Honegger, Helvetia, regelmässig überprüft⁷⁰. Die reglementarischen Vorgaben wurden im Berichtsjahr 2010 stets eingehalten. Trotz volatilem Börsengang resultierte im Jahresendergebnis eine Vermögenszunahme bei den Wertpapieren von netto 2,2 Mio. CHF. Die Kosten bewegten sich mit rund 0,28 Mio. CHF im erwarteten Rahmen⁷¹. Die Vermögensbewirtschaftung lag stets strategiekonform auf Kurs. Trotz volatilem Börsengang und niedrigen Zinsen wurde eine Performance von 2,3% erreicht⁷². Die langfristige Ausrichtung und Strategie gemäss Anlagereglement werden vom Vermögensausschuss des Vorstands im laufenden Jahr überprüft.

Der *Technische Ausschuss* des Vorstands befasst sich mit allen finanziellen Belangen von NVB & NGF mit Ausnahme der vorerwähnten Vermögensverwaltung⁷³. So führte der Vorstand auf seinen Antrag ein *internes Kontrollsystem (IKS)* ein und erarbeitete ein neues Finanzreglement. Bei den Zahlungsausgleichssystemen betreffend Schadenzahlungen zwischen NVB & NGF einerseits und dem geschäftsführenden Versicherer «Zürich» andererseits wurden Anpassungen vorgeschlagen, die im Verlauf des Jahres 2010 umgesetzt worden sind. Dies führt zu mehr Kostentransparenz, Aufwandsparnis und damit zu mehr Effizienz.

7. Organisation und Administration

Die Mitgliederversammlung 2010 in Basel beschloss eine Statutenänderung zur Qualifikation und zum Auftrag an die Revisionsstelle und hob eine Bestimmung auf, wonach ein Statistikreglement hätte geschaffen werden müssen. Wählbar sind neu nur noch Revisionsunternehmen, welche nach dem neuen Revisionsaufsichtsgesetz beaufsichtigt werden. Neu beschliesst die Mitgliederversammlung jeweils auf Antrag des Vorstands über das der Revisionsstelle zu erteilende Mandat (mit oder ohne IKS⁷⁴).

Am *Swiss Interclaims Meeting*, zu welcher Fachtagung jeweils alle Leiter der Auslandsschaden- bzw. internationalen Schadenabteilungen der Mitgliedsesellschaften und der Schadenregulierungsunternehmen eingeladen werden, wurde das Fachcontrolling eingeführt, von dem bereits eingangs die Rede war.

⁷⁰ Quartals-Controlling und darauf basierend regelmässige Berichterstattung an Vorstand, Aufsichtsbehörde und Mitgliederversammlung.

⁷¹ 0,27% des bewirtschafteten Vermögens.

⁷² Total Anlagekapital 31.12.2009 CHF 99,0 Mio., Total Anlagekapital 31.12.2010 CHF 101,3 Mio., entspricht einem Nettoerlös von 2,3%.

⁷³ Dies ist Aufgabe des Anlageausschusses.

⁷⁴ NVB & NGF führten 2010 ein sog. «Internes Kontrollsystem (IKS)» ein, welches von der Revisionsstelle überprüft werden kann, wenn ein entsprechender Auftrag erteilt wird.

Das *Generalsekretariat* unter Leitung von Daniel Wernli realisierte im Sinne von technischen Verbesserungen der Geschäftsabläufe und der Geschäftsverwaltung diverse Projekte. Zum einen wurde eine *zentrale Datenbank* für die Verwaltung aller Kontakt-Adressen von NVB & NGF geschaffen mit Einschluss der Datenbank für die Ernennung der Auslandskorrespondenten der Schweizer MFH-Versicherer und ihrer Schadenregulierungsbeauftragten im Rahmen der Besucherschutzabkommen. Ein *Geschäftsverwaltungssystem* ermöglicht mit einem Netz von 27 Mitgliedsgesellschaften und einem guten Dutzend Schadenregulierungsunternehmen sowie einem Netz von rund 1700 europäischen Versicherungsgesellschaften, 45 nationalen Versicherungsbüros sowie 30 Auskunfts- und Entschädigungsstellen, dass sämtliche Geschäfte des Generalsekretariats elektronisch registriert und Dokumente entsprechend abgelegt werden können.

Dem CoB wurden für 2010 16 212 regulierte NVB-Fälle gemeldet, aufgeteilt nach Herkunftsländern der haftpflichtigen Lenker der ausländischen Fahrzeuge. Diese Statistik kann über die Homepage eingesehen werden⁷⁵.

Zum Anlass des 50-jährigen Bestehens der Schweizerischen Gesellschaft für Haftpflicht- und Versicherungsrecht (SGHVR) erklärten NVB & NGF ihren Beitritt.

8. Information und Kommunikation

Die von der «Zürich» Versicherungs-Gesellschaft im Auftrag von NVB betriebene *Auskunftsstelle*⁷⁶ erhielt 2010 gegen 30 000 *Anrufe*⁷⁷. Die Auskunftsstelle erteilt Geschädigten und Sozialversicherungen gemäss Art. 79a SVG die erforderlichen Auskünfte, damit sie Schadenersatzansprüche geltend machen können. Dies ist insbesondere bei Unfällen mit ausländischen Motorfahrzeugen oder bei Unfällen im Ausland wichtig. Hier verhält es sich so, dass ausländische MFH-Versicherer über ein zwischen den nationalen Versicherungsbüros international geregeltes Verfahren ihre Vertreter in der Schweiz nominieren können⁷⁸, so wie dies auch für Schweizer MFH-Versicherer im Ausland zutrifft. Die Auskunftsstelle kennt aufgrund dieses Netzwerks die für einen Schadenfall zuständige Regulierungsstelle.

⁷⁵ <http://www.nbi.ch/statistiken-2010-003-02070200-de.htm>.

⁷⁶ Tel. 0800.831.831, aus dem Ausland: +41.44.628.89.30.

⁷⁷ Die Unfalleinsatzpolizei kennt die Auskunftsstelle und teilt Geschädigten die Gratisnummer regelmässig mit.

⁷⁸ Wurde in einem Fall, was die Ausnahme darstellt, kein Vertreter (sog. Korrespondent) benannt, ist der geschäftsführende Versicherer zuständig (Art. 41 VVV).

Die *Homepage von NVB & NGF*⁷⁹ verzeichnet jährlich über 50 000 Besucher, folglich täglich im Durchschnitt weit über 100 bzw. aktuell etwa 200 pro Werktag. Die zahlreichen Informationen werden laufend neuen Bedürfnissen angepasst. So findet sich neuerdings in der Homepage ein Umrechnungs-Tool für die international vereinbarten Schadenregulierungsgebühren. Weiter geben Diagramme Aufschluss über Unfälle von ausländischen Fahrzeugen in der Schweiz und von schweizerischen Fahrzeugen im Ausland⁸⁰. Ein Veranstaltungskalender orientiert über Weiterbildungsveranstaltungen und Kongresse im Zusammenhang mit dem internationalen Verkehrs-, Haftpflicht- und Entschädigungsrecht. Die Mitgliedsgesellschaften haben über einen passwortgeschützten Bereich Zugang zu sämtlichen Abkommen, welche NVB & NGF im Rahmen ihrer gesetzlichen Vollmacht gemäss Art. 76b Abs. 4 lit. b SVG abgeschlossen haben.

9. Aktuelles und Ausblick

Gemäss den Statuten von NVB & NGF⁸¹ kann der geschäftsführende Versicherer zusammen mit dem Vorstand einen Generalsekretär benennen, welcher für die Koordination aller Aufgaben zuständig ist, welche von NVB & NGF dem geschäftsführenden Versicherer übertragen wurden. Diese Aufgaben wurden bisher vom Präsidenten in einem Doppelmandat wahrgenommen. Die «Zürich» einigte sich mit dem Präsidenten und dem Vorstand, diese Aufgaben ab Datum der Mitgliederversammlung 2011, dem 17. Juni 2011, Herrn lic. iur. Daniel Wernli zu übertragen, und zwar unter der inzwischen gebräuchlicheren Funktionsbezeichnung als *Geschäftsführer NVB & NGF*⁸².

2010 hat sich der Vorstand zum Ziel gesetzt, sämtliche *Reglemente* bis Ende 2011 zu aktualisieren. Inzwischen ist das bisherige IVK-Reglement, das Reglement über die Internationale Versicherungskarte (Grüne Karte)⁸³, völlig überarbeitet und neuen Bedürfnissen und Gegebenheiten angepasst worden. Unter dem Namen «Deckungs-Reglement» ist es am 1. Januar 2011 in Kraft getreten, zusammen mit dem ebenfalls in Zusammenarbeit mit der

⁷⁹ www.nbi.ch.

⁸⁰ Auf Grundlage der Jahresstatistiken des Council of Bureaux.

⁸¹ Art. 21. Abs. 2 der NVB- und der NGF-Statuten.

⁸² Französisch: «Directeur exécutif BNA & FNG», Englisch: «Managing Director NBI & NGF».

⁸³ Dieses wurde 1995 inhaltlich im Wesentlichen vom damaligen Syndikat der Motorhaftpflicht-Versicherer übernommen und vom NVB revidiert per 1.1.1996 in Kraft gesetzt und blieb mit Ausnahme von kleinen Anpassungen bis Ende 2010 in Kraft. Es regelt die Einstandspflicht der Mitgliedsgesellschaften im Rahmen der durch die Grüne Karte oder das Kennzeichen-Abkommen geltenden Auslandsdeckung und die Einstandspflicht für Regresse des NVB auf seine Mitgliedsgesellschaften im Rahmen der international vereinbarten Versicherungsabkommen, den Internal Regulations (vgl. www.nbi.ch).

«Zürich» und der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) überarbeiteten Grenzversicherungs-Reglement⁸⁴, welches der bereits eingangs erwähnten revidierten Grünen Karte Rechnung trägt. Interessierte Kreise wurden mittels Rundschreiben angemessen über die Änderungen informiert. Bis Ende Jahr soll auch das Organisations-Reglement, welches die Arbeiten des Vorstands und seiner Ausschüsse regelt, revidiert sein, wie auch das Finanz- und Anlage-Reglement. Schliesslich werden auch die punktuellen Revisionen im Schadenreglement, von welchen unter Punkt 5 die Rede war, spätestens Ende Jahr abgeschlossen sein.

Der Schaden-Ausschuss hat sich vorgenommen, insbesondere auch wegen der ab 1.1.2012 neu geltenden Deckung für unversicherte Haftpflichtfälle mit fahrzeugähnlichen Geräten und der Vorleistungspflicht des NGF bei unversicherten Fahrrad-Haftpflicht-Schäden, zusammen mit dem geschäftsführenden Versicherer die *NGF-Regress-Grundsätze* zu überprüfen und allenfalls neu zu definieren⁸⁵. Mit den Nachbarstaaten bzw. den Partnereinrichtungen von NVB & NGF in Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien bestehen an sich bereits *Besucherschutz- und Garantiefonds-Reziprozitäts-Abkommen*, jedoch liessen sich diese Abkommen zum Schutze von Geschädigten noch verbessern. Der Schaden-Ausschuss wird auch diese Möglichkeiten prüfen.

Schweizer Motorfahrzeuge bzw. deren Lenker sind über die Grüne Karte in deren Geltungsbereich und im EWR⁸⁶ über das Kennzeichen-Abkommen mindestens nach den Vorschriften eines besuchten Staates haftpflichtversichert. Das NVB übernimmt aufgrund der Internal Regulations (IR) des Council of Bureaux die haftpflichtmässige *Deckungsgarantie für sämtliche ins Ausland reisenden Motorfahrzeuge*, wobei diese Garantie abkommensgemäss aufgrund der *regulären Immatrikulation* eines Fahrzeugs gilt, dem sog. «gewöhnlichen Standort» eines Motorfahrzeugs. Das Kennzeichenabkommen bezeichnet in Art. 11 Abs. 2 IR den «Unfallort» als «gewöhnlichen Standort» eines Fahrzeugs, wenn ein solches vorschriftswidrig kein Kennzeichen trägt oder wenn das Kennzeichen nicht oder nicht mehr zum Fahrzeug gehört, m.a.W., wenn die Immatrikulation nicht oder nicht mehr als regulär bezeichnet werden kann. Wenn nun aber der «Unfallort» als «gewöhnlicher Standort» dieses Fahrzeugs gilt und dieses nicht versichert ist, hat der Garantiefonds des Unfalllandes Deckung zu gewähren. Dies ist nach Auffassung des NVB für Schweizer Fahrzeuge im Ausland dann der Fall, wenn die *Versicherungsdeckung gemäss Art. 68 Abs. 2 SVG im Aussenver-*

⁸⁴ In Ausführung von Art. 74 Abs. 2 lit. c SVG i.V.m. Art. 44 VVV.

⁸⁵ Ausgestaltung des Subrogations- und Regressrechts im Rahmen von Art. 76 Abs. 4 SVG.

⁸⁶ Samt Andorra und Kroatien und ab 1.1.2012 voraussichtlich auch Serbien.

*hältnis erloschen ist*⁸⁷, weil dann die *Kennzeichen «de iure» nicht mehr regulär* im Verkehr sind. Gemäss erwähnter Bestimmung⁸⁸ könnte man gar schon ab dem Datum des Eingangs der Meldung des Versicherers bei der Behörde, dass die Versicherungsdeckung erloschen sei, von einer irregulären Immatrikulation sprechen, denn ab diesem Zeitpunkt sind die Kennzeichen von der Behörde samt Fahrzeugausweis zu konfiszieren, was – dies zur Begründung – bei regulären Verhältnissen nicht der Fall ist. Um die im internationalen Fahrzeugverkehr und zwischen den garantierenden Versicherungsbüros wichtige Annahme rechtlich bzw. dogmatisch abzusichern, dass das Ende der Versicherungsdeckung im Aussenverhältnis gemäss erwähnter Bestimmung gleichbedeutend ist mit dem *Eintritt der Irregularität der Immatrikulation*, wird diese Frage zurzeit in einem in Auftrag gegebenen *Rechtsgutachten* bei Prof. René Schaffhauser von der Universität St. Gallen abgeklärt.

Stichwörter

Council of Bureaux; CoB

Fahrradvignette; Velovignette

fahrzeugähnliche Geräte; fäG

Institut für Europäisches Verkehrsrecht; IEVR

nationaler Garantiefonds; NGF

nationales Versicherungsbüro; NVB

Swiss Interclaims

Swiss National Bureau of Insurances; nbi

⁸⁷ Art. 68 Abs. 2 SVG bestimmt: «Aussetzen und Aufhören der Versicherung sind vom Versicherer der Behörde zu melden und werden, sofern die Versicherung nicht vorher durch eine andere ersetzt wurde, gegenüber Geschädigten erst wirksam, wenn der Fahrzeugausweis und die Kontrollschilder abgegeben sind, spätestens jedoch 60 Tage nach Eingang der Meldung des Versicherers. Die Behörde hat Fahrzeugausweis und Kontrollschilder einzuziehen, sobald die Meldung eintrifft.»

⁸⁸ Laut dem letzten Satz der in der vorhergehenden Fussnote zitierten Bestimmung.

