
René Schaffhauser (Hrsg.)

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht

2013



Stämpfli Verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

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

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

Gesamtherstellung:

Stämpfli Publikationen AG, Bern

Printed in Switzerland

© Stämpfli Verlag AG Bern · 2013

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

ISBN Print 978-3-7272-7989-8

ISBN Judocu 978-3-0354-1014-3

Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz und der Nationale Garantiefonds Schweiz – Aus dem Geschäftsbericht 2012–2013

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

Inhaltsübersicht

Abstract	233
1. Schwerpunkte vorab.....	234
2. Bund und Liechtenstein	239
3. Council of Bureaux (CoB)	240
4. Europa, insbes. Beziehungen zum IEVR	244
5. Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF	246

Abstract^{*}

Der folgende Beitrag enthält Ausführungen von allgemeinem juristischem Interesse aus dem Geschäftsbericht NVB & NGF 2012–2013. Im Abschnitt «Schwerpunkte» werden u.a. Ausführungen gemacht über den Beitritt Serbiens zum Kennzeichen-Abkommen und des nationalen Versicherungsbüros Montenegros in den Council of Bureaux, zur Abschaffung der Velovignette und was das für den NGF bedeutet sowie zur Schadenregulierung im internationalen Verhältnis einschliesslich der Odenbreit-Rechtsprechung des EuGH, die im Rahmen des Lugano-Übereinkommens auch für die Schweiz gilt und Geschädigten einen Gerichtsstand an ihrem Wohnsitz einräumt. Der folgende kurze Abschnitt ist der Zusammenarbeit mit den Behörden in Bern (ASTRA und FINMA) und Liechtenstein (FMA) gewidmet, bevor im Abschnitt «Council of Bureaux (CoB)» ausführlich über dessen Tätigkeit während der Berichtsperiode berichtet wird, nämlich etwa über die Verabschiedung eines Musterabkommens zum Besucherschutz und seine Freigabe zur Unterzeichnung durch seine Mitglieder. Gestreift oder aufgezählt werden weitere Sachgeschäfte des CoB wie die finale Ausdehnung des Grüne-Karte-Systems, das administrative und organisatorische Zusammenrücken der nationalen Versicherungsbüros und der Einrichtungen der Besucher-

^{*} Der vorliegende für die Publikation in diesem Jahrbuch leicht angepasste und auf die Ausführungen von allgemeinem juristischem Interesse gekürzte Geschäftsbericht umfasst das Jahr 2012 und berücksichtigt auch Aktuelles aus dem Jahr 2013 bis zur Mitgliederversammlung NVB & NGF vom 14.6.2013 in Nyon. Ab diesem Datum wird auf den künftigen Geschäftsbericht 2013–2014 verwiesen, der im Jahrbuch 2014 veröffentlicht werden soll.

schutzrichtlinie, die internationale Bekämpfung des Versicherungsbetrugs, das nicht versicherte Fahren, die Schulung und Einhaltung von Datenschutzvorschriften, Zahlungsfristen und Regulierungsgrundsätze. Ein weiteres Kapitel handelt von der Tätigkeit des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR) mit Sitz in Luxemburg. Die Absicht des IEVR, vermehrt über seine Webseite verkehrsrechtlich relevantes Wissen zu vermitteln, steckt nicht zuletzt aus finanziellen Gründen noch in den Anfängen. Das abschliessende Kapitel «Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF» enthält eine Statistik über die Fallzahlen und die zu entrichtenden Entschädigungssummen (Schadenstatistik). Weiter wird über die Qualität der Schadenregulierung der Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer wie auch von NVB und NGF bzw. deren Vertretern referiert vorab unter dem Aspekt der Effizienz, für welche die Entschädigungsstelle des NGF gewissermassen eine gesetzliche Prüfstelle darstellt. Erörtert werden schliesslich das Fachcontrolling und die Fachrevision bezüglich der im Namen des NVB regulierten Fälle sowie das Bestreben um Einhaltung einer Unité de Doctrine in den Swiss Interclaims Fällen (Schadenfälle gemäss Art. 74 und 76 SVG). In diesem Zusammenhang wird auch der Inhalt des für die Swiss Interclaims Korrespondenten verbindlichen aktualisierten Schadenreglements samt seiner 6 Anhänge kurz umrissen.

1. Schwerpunkte vorab

Einleitend sei verständnishaft vermerkt, dass bei *motorisierten Fahrten ins Ausland* zwischen zwei Versicherungssystemen zu unterscheiden ist: Grundsätzlich ist vom *System der Grünen Karte* auszugehen, wonach bei der Einreise in ein besuchtes Land, also beim Grenzübertritt, die Versicherung des Fahrzeugs mit einer Grünen Versicherungskarte 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, der Schweiz, Andorra und Kroatien¹ gelten nämlich gemäss diesem Abkommen schon seit Jahren aufgrund ihrer Kennzeichen – und 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. Nun erfolgte zum *Jahresbeginn 2012 der Beitritt von Serbien (SRB) zum Kennzeichen-Abkommen*. Die Grüne Karte ist folglich für Fahrten nach Serbien nicht mehr erforderlich, aber auch serbische Motorfahrzeuge kön-

¹ Kroatien ist ab 1.7.2013 EU-Mitglied, mithin auch Teil des EWR.

nen nun aufgrund ihrer Immatrikulation in den Kennzeichenabkommens-Bereich, also auch in die Schweiz, einreisen.

Für die Schweiz bedeutet der Einbezug von *Serbien* gemäss Art. 63 Abs. 2 SVG auch, 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 wurde. Nicht umfasst ist damit das Territorium des *Kosovo*, der aus serbischer Sicht immer noch Teil Serbiens ist². Zwar hat sich der Kosovo unabhängig erklärt, doch scheitert die Anerkennung durch die UNO weiterhin am Veto Russlands. Die *Anerkennung durch die UNO* ist *Voraussetzung* für die Schaffung eines nationalen Versicherungsbüros auf diesem Territorium. Dieses ist wiederum Voraussetzung für die *Mitgliedschaft* im europäischen Dachverband aller Versicherungsbüros, dem *Council of Bureaux* (CoB). Erst mit dieser Mitgliedschaft wird es auch möglich werden, mit Bezug zum Kosovo die Grüne Versicherungskarte als Dokument einzuführen, sowohl für kosovarische Motorfahrzeuge für deren Ausreise aus dem Kosovo bzw. Einreise in die verschiedenen Staaten des Grünen-Karten-Systems als auch für Fahrzeuge anderer Standorte für deren Einreise in den Kosovo. Bis es soweit ist, muss für die Einreise in den Kosovo eine *Grenzversicherung* gelöst werden, wie dies grundsätzlich für kosovarische Fahrzeuge im umgekehrten Fall bei der Einreise in andere Staaten ebenfalls erforderlich ist.

Was für den Kosovo eine mögliche Zukunft ist, konnte bezüglich *Montenegro* realisiert werden, nachdem auch dieser Staat sich von Serbien unabhängig erklärte. *Das nationale Versicherungsbüro Montenegros konnte als 46. Mitglied in den Council of Bureaux aufgenommen werden.* Für die Einreise nach Montenegro ist für eine Übergangszeit von 2 Jahren – also noch bis Ende 2013 – die Grüne Karte, ausgestellt für Serbien (SRB), gültig. Ab 2014 muss 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.

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

² Neuesten Medienberichten zufolge hat sich unter Vermittlung der EU jüngst eine Annäherung zwischen den bisher unversöhnlichen Standpunkten von Serbien und dem Kosovo ergeben, was auf eine baldige Lösung des Konflikts hoffen lässt.

NGF, ja der Ausdehnung dieser Deckung auf fahrzeugähnliche Geräte³. Der bisherige Ausfallschutz ging von einer an sich bestehenden Versicherungspflicht für die Fahrräder aus (obligatorische Vignette), so dass der NGF nur die ordnungswidrige Versicherungslücke zu decken hatte und im Umfang seiner erbrachten Leistungen auf die fehlbaren, nicht versicherten Verursacher regressierte. Die seit über einem Jahr bestehende *neue gesetzliche Regelung* sieht vor, dass die *Versicherungspflicht für Fahrräder und dergleichen entfällt* – für fahrzeugähnliche Geräte hat sie nie bestanden –, aber dennoch geraten wird, eine Versicherung abzuschliessen⁴, ohne jedoch für den Umfang einer solchen Versicherung Mindestdeckungssummen zu empfehlen und ohne dem Geschädigten ein direktes Forderungsrecht gegenüber der Versicherung des Schädigers einzuräumen. Im Fall einer künftigen Versicherungslücke oder wenn das Bestehen einer Haftpflichtversicherung strittig ist⁵, hat der Geschädigte ein *direktes Forderungsrecht gegenüber dem NGF*, der allenfalls vorab Leistungen zu erbringen hat, jedoch auf bestehenden Schadenversicherungen regressiert und bei fehlender Versicherung wie bisher auf die fehlbaren Verursacher zurückgreift. Besteht zwar Versicherungsdeckung in einem gewissen Umfang⁶, reicht diese aber nicht aus, ergänzt komplementär der NGF die fehlende Deckung bis zur maximalen gesetzlichen Deckung von 2 Mio. CHF⁷. Für den sehr unwahrscheinlichen Fall eines noch grösseren Schadens muss sich der Geschädigte ausschliesslich an den Haftpflichtigen und seine Mittel halten.

Eines der Hauptreferate an der *Claims Conference 2012* war der Vortrag von WOLFGANG REISINGER von der Wiener Städtischen Versicherung (Vienna Insurance Group). Es wurde ausgeführt und auch in *Workshops* geschult, wie wichtig beim Auslandsschaden einerseits das *Verständnis für andere Kulturen und Mentalitäten* sei und wie andererseits die *Kenntnis des ausländischen Rechts* wegen der Komplexität und Vielfalt zwangsläufig ein *rudimentäres Wissen* bleiben müsse, einmal abgesehen vom Bagatellbereich des einfachen Sachschadens und eventuell angeeigneten Kenntnissen vor allem im nachbarstaatlichen Haftpflicht- und Entschädigungsrecht. Der Schadensachbearbeiter muss erstens die vertraglich durch die Internal Regulations des Council of Bureaux⁸ ausbedungene *völlige Autonomie des ausländischen Versicherungsbüros* und seiner nominierten Korrespondenten im

³ Siehe SVG-Revision vom 1. Oktober 2010, AS 2010, S. 6557 ff. Die betreffende Referendumsfrist ist am 20. Januar 2011 unbenutzt abgelaufen. Neue Regelung nun unter SR 741.01.

⁴ Versicherung über eine private oder berufliche Haftpflichtversicherung. Die private Versicherung wird von Schweizer Versicherern meist zusammen mit der üblichen Hausratversicherung offeriert.

⁵ Der Schädiger bestreitet seine Haftung und/oder gibt seine Haftpflichtversicherung nicht an.

⁶ Zunächst über eine bestehende Unfallversicherung und sodann ergänzend für den Direktschaden eine private oder berufliche Haftpflichtversicherung.

⁷ Gemäss Art. 53a Abs. 2 VVV.

⁸ Siehe unter www.nbi.ch.

jeweiligen Unfallland in der Schadenregulierung anerkennen und beachten, so wie die ausländischen Versicherer die *völlige Autonomie der Schadenregulierer des Schweizer Versicherungsbüros, der Swiss Interclaims Correspondents*, zu berücksichtigen haben⁹. Das Auftragsverhältnis zwischen dem ausländischen Versicherer und dem Korrespondenten muss geprägt sein vom *Vertrauen* in die *Kompetenz* des ernannten Schadenregulierers und in die *Zuverlässigkeit*, die Interessen des Auftraggebers stets zu wahren, während gleichzeitig dem Geschädigten so rasch wie möglich *die ihm zustehende Entschädigung* zukommen soll.

Die *Workshops der Claims Conference* waren inhaltlich dem *Rechtsvergleich Deutschland/Frankreich* (deutsches und französisches Haftpflicht-, Schadenersatz- und Regulierungsrecht) gewidmet sowie der Bekämpfung des *Versicherungsbetrugs* und dem *Datenschutz*. Diesbezüglich wurde erkannt, dass die *Schadenregulierung mit Staaten ausserhalb der EU problematisch* sein kann, weil *Datenschutz-Garantien fehlen*¹⁰. Entweder sind mit ausländischen Büros Verträge betreffend Beachtung des europäischen und schweizerischen Datenschutzstandards zu vereinbaren oder Geschädigte müssen ausdrücklich für den Versand der sie betreffenden Daten die Einwilligung geben. Zum Abschluss der Konferenz wurde im *Podium* die *neue Odenbreit-Rechtsprechung* erläutert und festgestellt, dass unter dem neuen Lugano-Übereinkommen kein Zweifel mehr bestehen kann, dass Geschädigte den ausländischen Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer an ihrem Wohnsitz einklagen können, nicht aber den inländischen Versicherer beim reinen Inlandfall. Erkannt wurde auch die Schwierigkeit, vorab für den *Richter*, an diesem neuen Gerichtsstand grundsätzlich *ausländisches Recht* anzuwenden, entsprechend dem anwendbaren Recht des Unfalllandes¹¹.

Nach eingehender Analyse der bisherigen *Tätigkeit des geschäftsführenden Versicherers ZURICH* und der bisherigen Beziehung zwischen NVB & NGF und der ZURICH sowie auch nach Prüfen von alternativen Optionen erschien es dem Vorstand richtig, das Auftragsverhältnis im Rahmen eines aktualisierten *Geschäftsführervertrags* zu erneuern. So wurde der neue Vertrag im August 2012 beidseitig unterzeichnet. *Mithin werden die operativen Aufgaben von NVB & NGF weiterhin von der ZURICH als beauftragte Geschäftsführende Versicherung wahrgenommen*. Dies ist vor allem der grundsätzliche *Auftrag an die ZURICH, die Schadenfälle gemäss Art. 74 SVG (betreffend NVB) und Art. 76 SVG (betreffend NGF) zu regulie-*

⁹ Dies wird auch im Schadenreglement (SchR), insbes. in Art. 9 SchR, ausdrücklich ausbedungen (siehe unter www.nbi.ch).

¹⁰ <http://www.edoeb.admin.ch/datenschutz/00626/00753/index.html>.

¹¹ Art. 134 IPRG; SR 291.

ren¹², soweit nicht wegen Interessenkollision, anderweitiger Korrespondentennominierungen durch ausländische Versicherer oder aus anderen Gründen eine andere Mitgliedsgesellschaft von NVB & NGF zuständig ist oder ein Schadenregulierungsunternehmen. Weiter führt die ZURICH das *Generalsekretariat des NVB & NGF* und besorgt auch die Finanzbuchhaltung der Vereine unter der Leitung eines hierfür zuständigen *Direktors* und rapportiert über diesen bzw. generell über den *Delegierten des Geschäftsführenden Versicherers* an den Vorstand. Dieser behält sich vor, der ZURICH direkt Weisung zu erteilen, enthält sich aber jeglicher Instruktion an einzelne Mitarbeiter. Soweit der *Präsident von NVB & NGF* zugleich Angestellter der ZURICH ist, stellt die ZURICH ihn für seine präsidialen Aufgaben frei, so dass er direkt an den Vorstand rapportiert. Betreffend *Aufgabenteilung zwischen dem Direktor und dem Präsidenten NVB & NGF* kann im Wesentlichen festgehalten werden, dass der Direktor für das Tagesgeschäft des Generalsekretariats zuständig ist, währenddem sich der Präsident vor allem mit den statutarischen Vorstandsgeschäften befasst und die beiden Vereine nach aussen vertritt. Für die Vertretung von NVB & NGF in internationalen Gremien sprechen sich der Präsident und der Direktor ab. Entsprechend dieser Aufgabenteilung sind die Statuten an der Mitgliederversammlung 2012 angepasst worden. Das ASTRA hat diese Statutenrevision in der Folge gutgeheissen.

Unter dem allgemein geführten Begriff «Odenbreit-Rechtsprechung» – hiervon war schon weiter oben kurz die Rede – hat ein lang geführter Meinungsstreit unter Verkehrsrechtlern, ob ein Verkehrsoffer den ausländischen Versicherer auch an seinem Wohnsitz einklagen könne, zu einem europaweit in Fachkreisen beachteten Urteil geführt, welches nun auch in der Schweiz Folgen zeitigte. Bereits schon 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 kann¹³. Der Gerichtshof stützte sich dabei auf die (EU-interne) Brüsseler Verordnung 44/2001¹⁴. 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 Ab-

¹² Die zuständige Organisationseinheit bezeichnet sich als «*SWISS INTERCLAIMS ZURICH*», wobei im Komplexschadenbereich und bei Prozessfällen die speziellen Einheiten zuständig sind, jedoch werden sämtliche operativen Geschäfte von NVB & NGF im *Geschäftsbereich Schaden der ZURICH* abgewickelt.

¹³ EuGH, Fall Odenbreit, C-463/06 vom 13.12.2007.

¹⁴ Die EG-Verordnung Nr. 44/2001, Verordnung des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, Kurzbezeichnungen EuGVVO, EuGVO oder Brüssel-I-Verordnung, vom 22. Dezember 2000, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, L 12/01 S. 1.

kommens in Kraft gesetzt, mit der die vorher auf EU-Ebene vorgenommenen Änderungen nachgeführt wurden¹⁵. Am 2. Mai 2012 fällt das Schweizerische Bundesgericht in dieser Sache einen Entscheid von grosser praktischer Tagweite¹⁶. 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. Mit seinem Urteil beendete das Bundesgericht eine in Fachkreisen intensiv geführte Diskussion.

2. Bund und Liechtenstein

In der Zusammenarbeit mit den Behörden in Bern (ASTRA und FINMA) und Liechtenstein (FMA) waren in der Berichtsperiode vor allem zwei Themen vorrangig: Die *Abschaffung der Velovignette* und die *neue Regelung*, wonach trotz Wegfalls der Versicherungspflicht für Fahrräder der NGF vorleistet, sollte eine Versicherung fehlen, und die entsprechende Ausdehnung der Deckung auf fahrzeugähnliche Geräte. Diskutiert wurden auch Fragen betreffend die *Mindestversicherung*. Gemäss Art. 3 Abs. 1 VVV muss die Versicherung für Motorfahrzeuge grundsätzlich die Ersatzrechte der Geschädigten mindestens bis zum Betrag von 5 Millionen Franken je Unfallereignis für Personen- und Sachschäden zusammen decken¹⁷. 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 Schadensfall¹⁸. Die Schweiz schreibt die *Deckung immer noch für beide Kategorien, Personen- und Sachschaden zusammen*, vor, währenddem *im EWR* und damit auch in Liechtenstein die *Deckungssummen getrennt* vorgeschrieben werden¹⁹. Inzwischen ist aber auch der

¹⁵ Lugano-Übereinkommen, LugÜ, SR 0.275.12; i.K. getreten für die Schweiz am 1.1.2011.

¹⁶ 4A_531/2011.

¹⁷ Für Motorwagen und Anhängerzüge, mit denen Personen befördert werden, gelten gemäss Art. 3 Abs. 2 höhere Deckungssummen, abhängig von der Platzzahl.

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

¹⁹ 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 Gesamtschaden-

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* anzupassen²⁰. Es wäre an der Zeit, die Schweizer Deckungssummen mit Blick auf die Entwicklung im EWR kritisch zu hinterfragen und allenfalls anzupassen. Das NVB wird sich in dieser Sache *in Absprache mit dem AST-RA* mit den zuständigen Gremien des *Schweizerischen Versicherungsverbands (SVV)* beraten.

3. Council of Bureaux (CoB)

Das NVB gehört als eines von insgesamt 46 Versicherungsbüros der Dachorganisation des *Council of Bureaux (CoB)* an. 2012 war auch für den CoB vor allem von zwei Ereignissen geprägt, nämlich dem *Beitritt Serbiens zum Kennzeichenabkommen* und die *Mitgliedschaft Montenegros im CoB*, wie bereits eingangs erläutert.

Der CoB hat zudem an seiner Generalversammlung Ende Mai 2012 in Bukarest ein *Musterabkommen zum Besucherschutz* verabschiedet und zur Unterzeichnung durch seine Mitglieder freigegeben²¹. Entsprechend diesem bilateral zu unterzeichnenden Abkommen vereinbaren zwei Versicherungsbüros, einander – auf Gesuch eines Verkehrsopfers 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 ein Schadensnachweis. Dies ist im Wesentlichen der Inhalt des sog. «*Basic Agreements*» des Musterabkommens zum Besucherschutz. Gemäss dem sog. «*Optional Agreement*», dem vertraglichen Zusatz zum Grund- oder Musterabkommen, benennt zumindest ein Mitglied oder benennen im besten Fall alle Mitglieder eines Versicherungsbüros im anderen Staat, dessen Versicherungsbüro das Abkommen unterzeichnet hat, einen *Schadenregulierungs-Beauftragten*, der im Wohnsitzstaat des Verkehrsopfers dessen Schadenersatz-Ansprüche reguliert. Dieser Schadenregulierungsbeauftragte handelt als direkter *Vertreter des Versicherers* und nur im Rahmen der ihm erteilten Vollmachten. Kommt es bei dieser Regulierung zu

ausmass abstellen muss, womöglich letztlich noch mit einer Quotenteilung, wenn die Deckungssumme nicht ausreicht.

²⁰ Gemäss Art. 9(2) der vorgenannten Richtlinie.

²¹ 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.

Verzögerungen, kann das Verkehrsoffer aus dem Abkommen keinerlei Rechte für sich ableiten. Das Muster-Abkommen kennt auch *keinerlei Sanktionen zu Lasten des Versicherers*. Das Verkehrsoffer kann sich mit seinen Ansprüchen gegen den Versicherer auch *nicht an eine Entschädigungsstelle* wenden, um die Leistungen vorschussweise von dieser Stelle zu erhalten. Im Gegenteil, wenn der Versicherer die Leistungen nicht erwartungsgemäss erbringt, hat der Geschädigte bloss die Möglichkeit, den Versicherer einzuklagen. Allerdings, nach dem unter dem ersten Titel Ausgeführten, steht ihm nunmehr der *Gerichtsstand am eigenen Wohnsitz* zur Verfügung. Der Versicherer wird daher die gütliche Regulierung über seinen Schadenregulierungs-Beauftragten vor Ort vorziehen und sich nicht ohne weiteres von solchen Verhandlungen zurückziehen. Zieht das Verkehrsoffer die gerichtliche Regulierung vor, so entfällt jegliche Wirkung aus dem Besucherschutzabkommen.

Was die *derzeitige und künftige Entwicklung des CoB* betrifft, ist ein weiterer Entscheid der Generalversammlung 2012 beachtlich. Danach wird für die *finale Ausdehnung des Grüne-Karte-Systems* vorab auf das *geographische Europa* abgestellt²² und sodann auf die aussereuropäischen Länder, soweit sie ans *Mittelmeer* angrenzen²³. Als einzige Ausnahme gilt Iran, welche Mitgliedschaft aufgrund des früheren Beitritts bestehen bleibt²⁴.

Für die künftige Entwicklung in Europa – zumindest was den EWR sowie die Schweiz betrifft – ist sodann beachtlich, dass die nationalen *Versicherungsbüros* und die nationalen *Garantiefonds* in auffälliger Weise administrativ und organisatorisch immer näher zusammenrücken. Hinzu kommen die *Einrichtungen der Besucherschutzrichtlinie*²⁵, die nationalen *Auskunftsstellen* und *Entschädigungsstellen*. Diese *Einrichtungen dienen alle letztlich einem möglichst lückenlosen und effektiven Verkehrsofferschutz in Europa*. Die langsam gewachsene vermehrte Zusammenarbeit dieser Einrichtungen zeigt sich etwa darin, dass die gesamteuropäische *administrative und organisatorische Zentrale* aller genannten operativen Einrichtungen aufgrund

²² Armenien, Aserbaidschan, Georgien, Kasachstan sind demzufolge noch verbleibende mögliche Kandidaten.

²³ 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.

²⁴ 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.

²⁵ 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.

von internationalen Vereinbarungen nunmehr beim *Generalsekretariat des CoB in Brüssel* liegt. Dort ist man bestrebt, alle internationalen Gremien möglichst effizient zu organisieren und nach Möglichkeit zusammenzulegen. Die *Regionalgruppen* der Versicherungsbüros²⁶ und die *grösseren Versicherungsmärkte*²⁷ Europas entsenden je nach Grösse einen oder zwei Vertreter in die zentralen Gremien, in welchen die gemeinsam interessierenden Fragen zur internationalen Zusammenarbeit im Bereich des *internationalen Verkehrsrechts*²⁸ 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 oder der Garantiefonds und der Einrichtungen des Besucherschutzes werden dann die Lösungen abschliessend beschlossen.

Es würde den Rahmen dieses Berichts sprengen, die einzelnen Sachgeschäfte zu erläutern, welche jüngst Gegenstand von Diskussionen und Entscheidungen waren. Immerhin seien die wichtigsten Themen mindestens erwähnt: *Die internationale Bekämpfung des Versicherungsbetrugs*²⁹ (*combat of insurance fraud*) und *des nicht versicherten Fahrens* (*uninsured driving*), die Schulung und Einhaltung von *Datenschutzvorschriften* (*data protection*), *Zahlungsfristen* (*deadlines*) und *Regulierungsgrundsätzen* (*compliance*). Die Bemühungen in diesen Bereichen führen auf internationaler Ebene zwar mittel- und längerfristig zu messbaren Verbesserungen, doch braucht es für den erfolgreichen 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 Selbstverständlichkeit³⁰.

Oft einigt man sich nach der Grundsatzdiskussion auf die Bestellung einer *international zusammengesetzten Arbeitsgruppe*. Diese kommuniziert

²⁶ So die «Central European Bureaux (CEB)», welchem Regionalverband die Schweiz angehört, oder die «Nordic Group», welcher die skandinavischen und baltischen Versicherungsbüros, Garantiefonds und Einrichtungen der Besucherschutzrichtlinie angehören.

²⁷ Dies sind die sechs grössten Märkte gemessen an den versicherten Fahrzeugen: D, E, F, GB, I, PL.

²⁸ 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.

²⁹ Hier hat der Vorstand NVB & NGF beschlossen, ein Protokoll bzw. ein Memorandum of Understanding mitzuunterzeichnen, das die Betrugsbekämpfung bezweckt und vom kroatischen Versicherungsbüro initiiert worden ist und welches bisher zahlreiche zentral- und osteuropäische Einrichtungen unterzeichnet haben.

³⁰ 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.

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 CoB-Abkommen. Dies wird vermutlich auch der vorgezeichnete Weg sein, um den EU-Vorschriften betreffend Datenschutz auch im restlichen Europa Nachachtung zu verschaffen. Oder die Lösung für jene Fälle mit grenzüberschreitendem Charakter, in welchen ein Versicherungsbüro oder ein Garantiefonds die für ein bestimmtes Fahrzeug abgegebene *Deckungszusage infolge Irrtums widerrufen* will³¹. Die zuständige Arbeitsgruppe hat bereits ein internes Abkommen entworfen, welches sicherstellen soll, dass die Konsequenzen der irrtümlichen Deckungszusagen für diejenige Einrichtung, nämlich Versicherungsbüro oder Garantiefonds, die sie gutgläubig abgegeben hat, unter genau definierten Umständen soweit möglich wieder rückgängig gemacht werden können³².

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

Im EWR operieren die Versicherer teilweise grenzüberschreitend von jenen Mitgliedstaaten aus, in denen sie zugelassen sind³³, teilweise aber auch aufgrund der Niederlassungsfreiheit. Dies führt zu zahlreichen *nicht leicht überschaubaren Konstellationen*. Der CoB ist bemüht, hier *Transparenz* zu schaffen, vor allem wenn es darum geht, dass Versicherer im jeweils 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.

Es würde den Rahmen dieses Geschäftsberichts sprengen, möglichst alle im CoB in den verschiedenen Arbeitsgruppen und Kommissionen erarbeiteten Ergebnisse darzustellen. Dies wäre zudem nicht sinnvoll, denn zahlreiche Lösungen von Problemen sind von lediglich internem Interesse und für

³¹ Sog. Fälle von «Bona Fide»-Garantien, welche sich nachträglich als irrtümlich erteilt herausstellen. Die Arbeitsgruppe steht unter Schweizer Vorsitz; Daniel Wernli.

³² Das NVB gibt seine Deckungszusagen gemäss Art. 68 Abs. 2 SVG ab.

³³ Freier Dienstleistungsverkehr.

Aussenstehende nur schwer verständlich. Wichtig ist es aber, darauf hinzuweisen, dass diese Lösungen letztlich alle dem Ziel dienen sollen, auch international *klare Abläufe, Regeln und Zuständigkeiten bei der Regulierung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen* zu haben, denn nur so können im Interesse vorab der Verkehrsoffer Schadenfälle effizient abgewickelt werden. Letztlich dienen klare Verhältnisse aber auch dem Versicherer, der so die Abwicklung der Schadenregulierung Kosten sparend organisieren kann.

4. Europa, insbes. Beziehungen zum IEVR

NVB & NGF sind seit der Gründung Mitglieder des *Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR)* mit Sitz in Luxemburg³⁴. Das Institut organisiert jährlich im Oktober die *Europäischen Verkehrsrechtstage*, welche sich zum Ziele setzen, im «verkehrsrechtlichen Acquis communautaire» Trendsetter zu sein und über neueste Entwicklungen auf diesem Gebiet zu informieren.

Im Oktober 2012 war – auch wiederum mit aktiver Schweizer Beteiligung – ein Hauptthema dem Personenschaden gewidmet: Wie kann die *Reintegration gegenüber der Entschädigung* vermehrt gefördert werden und welche Aspekte sind bei der Entschädigung in Form von *Abfindung oder Rente* kritisch zu hinterfragen? Als gemeinsamer Nenner aller Vorträge und der Diskussionen konnte resümiert werden, dass eine Reintegration in den Vorunfallzustand einer Entschädigung soweit wie möglich vorgehen sollte. Rente ist dort angebracht, wo der Bedarf der Absicherung prioritär ist, etwa beim Pflegeschaden. Abfindung ist dagegen dort das Richtige, wo diese Absicherung nicht vorrangig beachtet werden muss, etwa bei der Genugtuung bzw. beim Schmerzensgeld. Zudem wurde erkannt, dass Tatsachen vor dem Unfall – generell Gegebenheiten aus der Vergangenheit – recht zuverlässig helfen, eine möglichst sichere Prognose in die Zukunft zu wagen, dazu gehören Entwicklungsprognosen wie auch Statistiken³⁵. Auf dieser Basis müssen Abfindungen und Renten errechnet werden, was in einem späteren Kongress noch vertieft thematisiert werden soll³⁶. Die genaue Berechnungsmethode ist keine Selbstverständlichkeit für gewisse Länder Eu-

³⁴ Vormals in Trier (D); www.ieltl.org.

³⁵ Der englische Referent brachte es auf den Punkt: «About the future we know nothing, about the past all».

³⁶ Daher ist für den IEVR-Kongress im Oktober 2014 ein Workshop unter der Leitung von STEPHAN WEBER, Geschäftsführer Leonardo Productions AG und Handelsrichter in Zürich, geplant, bei dem Hilfsmittel für die Berechnung des schwer fassbaren zukünftigen Personenschadens vorgestellt und diskutiert werden. Dabei sollen insbesondere auch die in den einzelnen Ländern verwendeten Rechnungsgrundlagen anhand einer neuen Software verglichen und zugänglich gemacht werden.

ropas, in denen Abfindungen eher als Pauschalsummen aufgrund von Kasualistik ermittelt werden³⁷.

Auch im Rahmen des IEVR wird zurzeit in einer Arbeitsgruppe das Thema «Harmonisierung der *Verjährungsregelung* bei Forderungen aus Verkehrsunfällen in Europa?» behandelt. Eine weitere Arbeitsgruppe erarbeitet *Vorschläge zum besseren Schutz der Kinder im Strassenverkehr*, welche später eventuell über Richtlinienrecht zu einer gewissen europäischen Harmonisierung von Grundsätzen führen könnten. Diese Bestrebungen gehen zurück auf ein Modul «Das Kind im Strassenverkehr», welches im Jahre 2011 unter Schweizer Vorsitz Kongressgegenstand war³⁸.

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 Gründen³⁹.

Generell kann man derzeit zur *verkehrsrechtlichen Entwicklung in Europa* feststellen, dass nach der kodifizierten Fassung der bisherigen Motorfahrzeughaftpflicht-Richtlinien der EU⁴⁰ und Rom II⁴¹ sowie dem Urteil des EuGH i.S. Odenbreit⁴² und letztlich der Revision des Lugano-Übereinkommens⁴³ eine *Phase der Konsolidierung* eingetreten ist. Immerhin sei erwähnt, dass im Bereich *Strassen- und Fahrzeug-Sicherheit* europaweit massgebliche Verbesserungen im Gange sind, auch was die *Sicherheit beim Lenker* betrifft, wie Massnahmen betreffend Fahrtauglichkeit und Fahrtüchtigkeit hinsichtlich Führerprüfung und Führerausweis-Erteilung und -Entzugspraxis⁴⁴. Allerdings besteht in den erwähnten Bereichen punkto Unfallverhütungsmassnahmen noch immer ein generell sehr grosses *Gefälle zwischen West und Ost*.

Abschliessend sei zum *multinationalen europäischen Verkehrsrecht* festgehalten, dass immer wieder Themen kursieren, welche offensichtlich suggerieren, dass hier allgemein eine *Weiterentwicklung* erwartet wird, al-

³⁷ Allerdings straft der zwangsläufig stets zu frühe oder zu späte Tod des entschädigten Verkehrsoffers jede akribische Berechnung Lügen.

³⁸ Damals präsiidierte RENÉ SCHAFFHAUSER einen internationalen Panel von Sachverständigen.

³⁹ www.ietl.org.

⁴⁰ Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.9.2009 (kodifizierte Fassung).

⁴¹ 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.

⁴² Fall Odenbreit, C-463/06.

⁴³ Lugano-Übereinkommen, LugÜ; SR 0.275.12, i.K. getreten für die Schweiz am 1.1.2011.

⁴⁴ So auch in der Schweiz im Rahmen der Massnahmen von «Via sicura»: <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html>.

lenfalls sogar eine *Harmonisierung* der Gesetzgebung in diesen Bereichen. Dazu gehört das Thema *Verjährung*. Man möchte im Rahmen des Verkehrsopferschutzes zumindest eine gewisse Mindestfrist nach dem Unfall einführen. Danach sollen bis Ablauf einer Minimalfrist keinerlei Ansprüche verjähren. Ein weiteres Thema sind die *Rechtsfolgekosten*. Über die Frage, welche Kosten für den Rechtsbeistand aussergerichtlich⁴⁵ von den Haftpflichtigen, insbes. von den Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherungen geschuldet sind, besteht ein Spektrum von «gar keiner Kostenübernahmepflicht» bis zur «vollen Kostenübernahmepflicht bei nachgewiesener Notwendigkeit». Anlässlich der 14. Europäischen Verkehrsrechtsage des IEVR befasst sich ein Workshop mit diesbezüglichen Fragen und wird versuchen, Wege zu einer europäischen Harmonisierung aufzuzeigen.

Sodann ist die Versicherung von *Anhängern* immer wieder ein Thema, solange diese nicht europaweit einheitlich geregelt ist. In gewissen Ländern – wie der Schweiz – ist der Anhänger durch das Zugfahrzeug versichert und der Haftpflichtschaden entsprechend gedeckt. In zahlreichen Ländern aber gilt für den Anhänger eine eigene Versicherungspflicht und der haftpflichtige Schaden wird bei einem Unfall teils vom Zugfahrzeug, teils vom Anhänger gedeckt. Gemäss einem bereits vor knapp 3 Jahren gefällten *Urteil in Deutschland* – das sich kürzlich spürbar auch auf die Schweiz ausgewirkt hat – wird der Schaden auf *Zugfahrzeug und Anhänger je hälftig* verteilt⁴⁶. Solange der Schweizer Anhänger dem Zugfahrzeug zugeordnet werden kann, begegnen wir keinen Schwierigkeiten, da letztlich derselbe Versicherer haftet. Was aber, wenn das *Zugfahrzeug ausländisch immatrikuliert* ist? In diesem Fall findet sich für die Anhängerdeckung kein Schweizer Versicherer. Das NVB hat den Versicherungsverband und die Behörden auf diese Umstände und die fehlende Versicherungsdeckung aufmerksam gemacht.

5. Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF

Wie bereits bei anderer Gelegenheit, so in früheren Geschäftsberichten, des Näheren erläutert wurde, *lassen sich NVB & NGF* in der sie betreffenden Schadenregulierung gemäss Art. 74 und 76 SVG vom Geschäftsführenden Versicherer, seinen Mitgliedern oder Schadenregulierungsunternehmen *vertreten*⁴⁷, soweit alle diese Vertreter das *Swiss Interclaims Agreement*

⁴⁵ Gerichtlich ist zumindest der Richter für die Zusprechung von Entschädigungen unter diesem Titel zuständig, obwohl auch bezüglich Gerichtskosten keine einheitliche europäische Praxis ausgemacht werden kann. Es gibt auch Urteile, welche keinerlei Entschädigungen zusprechen.

⁴⁶ BGH, Urteil vom 27.10.2010 – IV ZR 279/08; OLG Celle: «Bei der Doppelversicherung eines Gespanns aus einem Kraftfahrzeug und einem versicherungspflichtigen Anhänger haben im Regelfalle nach einem durch das Gespann verursachten Schaden der Haftpflichtversicherer des Kraftfahrzeugs und der des Anhängers den Schaden im Innenverhältnis je zur Hälfte zu tragen.»

⁴⁷ Art. 76b Abs. 4 lit. a SVG i.V.m. Art. 41 Abs. 1 und 53 Abs. 1 VVV.

unterzeichnet und damit das Schadenreglement NVB & NGF als für sie verbindlich akzeptiert haben. Der Geschäftsführende Versicherer regulierte über seine Organisationseinheit *Swiss Interclaims Zurich* 2012 insgesamt 4'196 NGF-Fälle (2011: 4'635, 2010: 4'824; Trend der letzten drei Jahre also rückläufig) gemäss Art. 76 SVG mit einem Schadenaufwand von rund 13,6 Mio. CHF (2011: 10,9 Mio. CHF, 2010: 12,3 Mio. CHF; je nach Schwere des Falls variieren die Kosten beträchtlich) inkl. Bearbeitungsaufwand⁴⁸ und MWSt. 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*⁴⁹ erledigte im 2012 insgesamt 15'103 NVB-Schadenfälle⁵⁰ gemäss Art. 74 SVG im geschätzten Umfang von gegen 100 Mio. CHF⁵¹. Bleiben wir kurz bei der *Unfallstatistik*: Mit Blick auf die entsprechenden Vorjahreszahlen lässt sich feststellen, dass sich die Anzahl der durch *ausländische Fahrzeuge in der Schweiz verursachten Unfälle* mit 15'103 (2012) zu 15'108 (2011) praktisch nicht verändert hat; offenbar wirkt hier tatsächlich «das Gesetz der grossen Zahl». 2010 waren es 7,3 % mehr, nämlich 16'212. 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 zu vertreten hat, so sind ausländische Fahrzeuge in weit mehr Fällen in einen Unfall verwickelt als obige Zahlen vermuten lassen. Zu präzisieren ist auch, dass es sich bei den erwähnten Zahlen um sämtliche Sach- und Personenschäden handelt, in welchen eine Entschädigung bezahlt wurde. In etwa 10 % der Fälle kommt es zu Personenschäden, davon in etwa einem Viertel der Fälle zu schweren Personenschäden oder gar zur Tötung von Verkehrsteilnehmern.

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

⁴⁸ Swiss Interclaims Zurich reguliert grundsätzlich alle NGF-Schäden mit Ausnahme der wegen Interessenkollision abzutretenden; Art. 53 Abs. 4 lit. a VVV.

⁴⁹ 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).

⁵⁰ Total der für die CoB-Statistik von den *Swiss Interclaims Korrespondenten* dem NVB mitgeteilten Fälle.

⁵¹ Bei einem von *Swiss Interclaims Zurich* ermittelten Durchschnittswert eines MFH-Schadens von CHF 6'333 (ohne Bearbeitungsaufwand).

Weit weniger oft verursachten Fahrzeuge aus dem vierten Nachbarland, nämlich *Österreich*, Verkehrsunfälle. Zahlenmässig liegt Österreich eher bei den Niederlanden, Spanien, Polen, Belgien, der Slowakei und Portugal als bei den drei ersterwähnten Ländern. Insgesamt 884 Unfälle gehen zu Lasten von Fahrzeugen und Versicherern aus dem restlichen Europa.

Ähnlich verhält es sich mit den durch *Schweizer Fahrzeuge im Ausland* verursachten Unfällen. 2012 waren es 10'063 Unfälle, 2011 etwas mehr, nämlich 10'722. Auch hier also kaum Veränderungen. Abgeleitet von den im Ausland verursachten Unfällen sind *Italien, Frankreich und Deutschland* auch 2012 in dieser Reihenfolge wohl die beliebtesten Reiseziele für Schweizer. Frankreich und Italien liegen in dieser Statistik praktisch gleichauf, gefolgt von Deutschland. Weit weniger besucht wurden Portugal, *Österreich*, Kroatien, Spanien, Grossbritannien, die Niederlande und Ungarn, wobei sich diese Reihenfolge gegenüber 2011 nicht verändert hat. Im restlichen Europa waren Schweizer Fahrzeuge insgesamt noch in 767 Unfälle verwickelt.

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. Als dann 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 ist⁵², also dann, wenn nicht *innert dreier Monate ein Schadenregulierungsangebot* vorgelegt wurde *oder eine begründete Antwort* erfolgte, wenn ersteres nicht möglich war⁵³. Auch im Jahre 2012 wurden *nur sehr wenige Gesuche* bei der Entschädigungsstelle eingereicht. *Alle Gesuche* mussten *abgewiesen* werden, soweit überhaupt darauf eingetreten werden konnte. Bei einigen Gesuchen waren die Voraussetzungen für das Eintreten nicht erfüllt. Die Entschädigungsstelle kam in den behandelten Fällen zum Schluss, dass die zur Schadenabwicklung verpflichteten Stellen ihren Pflichten entweder bereits innerhalb der ersten drei Monate nach Eingang der Forderung, auf welche sich das Gesuch bezieht, nachgekommen waren, oder dass sie den Gesuchstellern nachträglich, in-

⁵² Art. 79d Abs. 1 SVG.

⁵³ Art. 79c Abs. 1 SVG.

nert der zweimonatigen Nachfrist⁵⁴, eine begründete Antwort hatten zukommen lassen.

Aufgrund der wenigen Gesuche sowohl im 2012 als auch im Vorjahr sowie im laufenden Jahr 2013 wird festgestellt, dass die Einrichtung der Entschädigungsstelle kaum noch genutzt wird. Über die exakten *Gründe für den anhaltenden Rückgang* an Gesuchen können – genau wie in den Vorjahren – lediglich Annahmen getroffen werden. Eine nahe liegende *Erklärung* besteht darin, dass einerseits Versicherungs- und Schadenregulierungsgesellschaften ihre gesetzlichen Pflichten in der überwältigenden Mehrheit der Fälle korrekt wahrnehmen und die Geschädigten in Bezug auf deren Forderungen im Sinne des Gesetzes *ausreichend* und auch *terminlich korrekt informieren*. Andererseits scheint auch die Kenntnisnahme durch die Geschuchsteller 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*. Diese ist nur – aber immerhin – ein wirksames *Hilfsmittel gegen dilatorische Antworten* der Schadenregulierer.

Für den Fall, dass gegen das NVB oder den NGF selber Beschwerde geführt wird, also *bei Interessenkollision*, hat der Vorstand nun ein *eigenes Gremium* geschaffen, welches aus bisherigen Vorstandsmitgliedern besteht, 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*⁵⁵ selbständig und mittels eines Online-Tools ein im Voraus bestimmtes Fallgut an Dossiers zu überprüfen haben, die sie im Namen des NVB regulieren. Die Kontrolle der Fälle verlief im Berichtsjahr wie im Vorjahr wiederum technisch reibungslos. Das *Fachcontrolling* erlaubt es den Vertretern sowie dem auftraggebenden NVB zu prüfen, ob die spezifischen gesetzlichen und reglementarischen Anforderungen, welche an die Regulierung von Schadenfällen, die in den Anwendungsbereich von Art. 74 ff. SVG fallen, in der Praxis richtig umgesetzt werden.

Seit 2012 werden die im Namen des NVB regulierten Schadenfälle zudem einer *Fachrevision* unterzogen. Ein durch den Vorstand per 1.4.2012 eigens für diese Aufgabe ernannter *Beauftragter*⁵⁶ nimmt eine eingehende fachliche Überprüfung der Dossiers vor. Dieser Beauftragte ist nicht nur für

⁵⁴ Art. 54a VVV.

⁵⁵ Das sind Vertreter von NVB & NGF, welche in deren Auftrag Schäden gemäss Art. 74 und 76 SVG regulieren.

⁵⁶ Es ist dies Mario Sasso, ehemaliges Vorstandsmitglied NVB & NGF und vormals Leiter des Bereichs Komplexe Körperschäden beim geschäftsführenden Versicherer Zurich.

die Berichterstattung an den Vorstand über das Ergebnis der Fachrevision zuständig, sondern auch für die Berichterstattung über das Ergebnis des Fachcontrollings. Es ist vorgesehen, dass sich sämtliche Vertreter innert eines zweijährigen Zeitraumes der Revision unterstellt haben werden. Die erste Fachrevisionsperiode soll demnach per 31.12.2013 abgeschlossen werden.

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 2012 das 3. *Swiss Interclaims Meeting* durchgeführt, zu welchem alle leitenden Verantwortlichen der Swiss Interclaims Korrespondenten eingeladen wurden. Das gab auch die Gelegenheit, sich fachlich auszutauschen, namentlich auch bezüglich interessierenden Informationen. Anonymisiert wurden auch die Ergebnisse einer grösseren Fallanalyse (individuelle Revision) in einem grösseren Körperschadenfall bekannt gemacht, wobei wieder einmal besonders betont wurde, 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* inne hat 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. Im Juni 2013 ist unter den gleichen Vorzeichen bereits das 4. *Swiss Interclaims Meeting* terminiert.

Aufgrund der *Aktualisierung des Schadenreglements* (SchR)⁵⁷ sei hier sein Inhalt kurz überflogen und in Erinnerung gerufen:

Das SchR gliedert sich in *vier Abschnitte*, einen Allgemeinen Teil (Abschnitt A), einen Abschnitt B, der das Verhältnis der Schadenregulierer im Inland zu NVB & NGF umschreibt, einen Abschnitt C, der von den Schadenregulierungsbeauftragten ausländischer Versicherer im Inland handelt, und schliesslich einen Abschnitt D, der einige Punkte betreffend die Schadenregulierung im Ausland präzisiert.

Im *Abschnitt A* wird erläutert, was *Gegenstand* und wer *Adressat* des Reglements ist. Sodann werden gewisse *Begriffe* definiert, das Verhältnis zu *Liechtenstein* umschrieben und statuiert, dass das SchR über die *Homepage* von NVB & NGF zu veröffentlichen sei⁵⁸, sowie das Datum des *Inkrafttre-*

⁵⁷ Per 1.9.2011 wurde die Revision des SchR in Kraft gesetzt.

⁵⁸ Das Dokument ist unter www.nbi.ch abrufbar.

tens⁵⁹ festgelegt. *Abschnitt B* enthält die wichtige Bestimmung, dass NVB & NGF die *Schadenregulierung* gesetzeskonform an *Vertreter*⁶⁰ delegieren. Die beiden Vereine befassen sich also grundsätzlich nicht mit der eigentlichen Schadenregulierung, obwohl sie für die Entschädigungsansprüche und Forderungen stets *passivlegitimiert* bleiben. Hingegen wird festgehalten, dass das *vertragliche Verhältnis zu den nominierten Korrespondenten* dem *Auftragsrecht* untersteht. Für den *Inhalt* dieses Auftrags wird auf das *SchR* verwiesen. Sodann werden *Befähigung und Bevollmächtigung zur Schadenregulierung* näher umschrieben, die *Zuständigkeiten* festgelegt und *Regulierungsgrundsätze* vorgeschrieben⁶¹. Ferner wird allen Vertretern abverlangt, dass Sie das *Swiss Interclaims Agreement* mit NVB & NGF unterzeichnen, womit sie die Bestimmungen des *SchR* als für sie verbindlich annehmen. Ohne Unterzeichnung des *Swiss Interclaims Agreements* gibt es keine *Vertretungsvollmacht*. Mit der Unterzeichnung unterstellen sie sich auch gewissen *Compliance-Regeln* sowie den *Vorschriften des Controllings* und den vorgezeichneten *Beschwerdeverfahren*. Was Schadenregulierungsbeauftragte ausländischer Versicherer betrifft, weist das *SchR* in *Abschnitt C* klar auf die *fehlende Weisungskompetenz* des NVB hin, zeigt aber dennoch die Mitwirkung bei Beschwerden in diesem Bereich auf. Im Zusammenhang mit der *Schadenregulierung im Ausland* werden schliesslich im *Abschnitt D* die Rechte und Pflichten der Mitglieder verdeutlicht⁶².

Das *Schadenreglement* wurde mit sechs *Anhängen* ergänzt⁶³. Mit diesen Anhängen soll die konkrete Umsetzung der gesetzlichen und reglementarischen Anforderungen, welche bei der Regulierung von Schäden im Namen der beiden Vereine berücksichtigt werden müssen, erleichtert werden. So enthält Anhang I Hinweise und Beispiele dafür, wie das komplexe *Verhältnis*, das zwischen *NVB und NGF*, deren *Vertretern* und dem *ausländischen Versicherer* besteht, Dritten kommuniziert werden soll. Anhang II enthält die Bedingungen, welche für die erstmalige Genehmigung der *Nominierung einer Schadenregulierungsstelle* zum Korrespondenten eines ausländischen MFH-Versicherers in der Schweiz und Liechtenstein erfüllt sein müssen. Anhang III enthält ein Formular zur *Meldung von Prozessfällen* durch die

⁵⁹ 1. Mai 2009, Inkrafttreten der Revision per 1. September 2011.

⁶⁰ Einen geschäftsführenden Versicherer, Mitglieder oder Schadenregulierungsunternehmen.

⁶¹ So z.B. der Grundsatz der Transparenz, indem alle Vertreter angewiesen werden, NVB & NGF in der Korrespondenz mit den Geschädigten als Auftraggeber zu nennen, damit die letztlich verantwortlichen Einrichtungen offenkundig werden und der Gesetzesauftrag von Art. 74 und 76 SVG deutlich wird.

⁶² Es wird – mit Verweis auf die *Internal Regulations* – vor allem auf die Kompetenz der ausländischen Versicherungsbüros hingewiesen, welche betreffend Regulierung der Schadenfälle aus Verkehrsunfällen in ihrem Zuständigkeitsbereich autonom sind. Die Schweizer Versicherer haben auf diese Kompetenz Rücksicht zu nehmen, verfügen jedoch über weitgehende Freiheit, ihre Partner im Ausland, welche namens des ausländischen Versicherungsbüros Schäden regulieren, selbst zu bestimmen.

⁶³ Zugänglich über www.nbi.ch, Stichwort: Schadenreglement.

Swiss Interclaims Vertreter an NVB und NGF, dies mit Blick auf die Einhaltung der entsprechenden, im Schadenreglement enthaltenen Pflichten. Anhang IV enthält Vorlagen für die Abgabe von *Verjährungseinredeverichts-Erklärungen* durch die Swiss Interclaims Vertreter im Namen von NVB & NGF. Anhang V regelt die Modalitäten der *Ersatzregulierung* zwischen den Parteien, wenn ein Schadenfall infolge einer Intervention von NVB & NGF von einem Vertreter an Stelle eines anderen abgewickelt wird. Anhang VI regelt schliesslich die Einzelheiten der Pflicht der Swiss Interclaims Vertreter, NVB & NGF *Auskünfte zu statistischen Zwecken* zu liefern.

Der *Schaden-Ausschuss* des Vorstands NVB & NGF musste in der Berichtsperiode einige offene Fragen verbindlich beantworten⁶⁴. So wurde klar festgehalten, dass Rechtskosten von einer *Rechtsschutzversicherung* – so eine besteht – zu tragen sind, soweit sie nicht von einer Haftpflichtversicherung gedeckt werden. Rechtsschutzversicherungen gelten ebenfalls als Schadenversicherungen, welche in Konkurrenz mit dem NGF leistungsmässig vorzugehen haben⁶⁵.

Stichwörter

Anhänger; Besucherschutz; CoB; Council of Bureaux; Entschädigungsstelle; Fahrradvignette; fahrzeugähnliches Gerät; Grüne Karte; Haftung; Harmonisierung; IEVR; Institut für Europäisches Verkehrsrecht; international; Kennzeichenabkommen; nationaler Garantiefonds; nationales Versicherungsbüro; NGF; NVB; Schadenreglement; Schadenregulierung; Strassenverkehr; Swiss Interclaims; Versicherungsbetrug.

⁶⁴ Es ist zu präzisieren, dass dieser Ausschuss dem Vorstand Antrag stellt. Wird dieser angenommen, handelt es sich in der Folge um einen Vorstandsbeschluss.

⁶⁵ Gemäss Art. 76 Abs. 4 SVG entfällt die Leistungspflicht des NGF in dem Umfange, in dem der geschädigte Leistungen aus einer Schadenversicherung oder einer Sozialversicherung beanspruchen kann.