
René Schaffhauser (Hrsg.)

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht

2016



Stämpfli Verlag

René Schaffhauser (Hrsg.)

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2016

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2016

Redaktion

Prof. em. 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



Stämpfli Verlag

© Stämpfli Verlag AG Bern

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 · 2016

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

ISBN Print 978-3-7272-3228-2

ISBN Judocu 978-3-0354-1370-0

ISBN E-Book 978-3-7272-5963-0

© Stämpfli Verlag AG Bern

Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz und der Nationale Garantiefonds Schweiz: Geschäftsbericht 2015–2016

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

Inhaltsübersicht

Abstract	137
Vorbemerkungen und zusammenfassende Vorschau	138
1. Schwerpunkte vorab	140
2. Bund und Liechtenstein	147
3. Council of Bureaux (CoB)	150
4. Europa, insbes. Beziehungen zum IEVR	155
5. Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF	161
6. Ausblick	168

Abstract

Der vorliegende – für das Jahrbuch auf Inhalte von allgemeinem juristischen Interesse beschränkte – Geschäftsbericht NVB & NGF 2015–2016 umfasst wie jedes Jahr die Abschnitte «Schwerpunkte», beinhaltend u.a. Ausführungen zum Grüne-Karte-System, zur Entwicklung beim sog. Besucherschutz und zur abgeschafften Velo-Vignette; «Bund und Liechtenstein», u.a. mit Ausführungen zur Ausgestaltung der Konkursdeckung beim NGF und der Problematik der Transporte mit Anhängern im Ausland; «Council of Bureaux (CoB)», wo u.a. Fragen des Besucherschutzes, des Datenschutzes und allgemein der Schadenregulierung im internationalen Verhältnis sowie das Vnuk-Urteil des EuGH erörtert werden; «Europa, insbes. Beziehungen zum IEVR», mit einem Bericht von den im Oktober 2015 in Budapest durchgeführten Europäischen Verkehrsrechtstagen; «Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF», beinhaltend eine Statistik zu den Schadenzahlen und einen Überblick zum Prozessgeschehen im Rahmen der Schadenfälle gemäss Art. 74 und 76 SVG; sowie «Ausblick» mit einer Vorschau auf das zweite Halbjahr 2016 und darüber hinaus. Eine ausführlichere Übersicht zum Inhalt der einzelnen Abschnitte findet sich im einleitenden Abschnitt «Vorbemerkungen und zusammenfassende Vorschau».

Vorbemerkungen und zusammenfassende Vorschau

Seit sich die Herausgeber des Jahrbuchs mit dem Vorstand von NVB & NGF darauf einigten, jeweils einen Auszug aus dem Geschäftsbericht im Jahrbuch zu veröffentlichen¹, lag der Fokus stets bei den juristischen Themen bzw. den gegebenenfalls juristisch interessierenden Fakten und Informationen. Die Details zu den Vereinsfinanzen oder den Personalien wurden jeweils ausgeblendet. Die interessierenden Themen wurden hingegen ausführlich erläutert. Der so abgefasste «Geschäftsbericht» ist nun aber für die Bedürfnisse der Mitglieder zu umfangreich. Umgekehrt fehlen in der «Buchversion» die finanziellen Details und die Personalien, welche die Mitglieder aber sehr wohl interessieren. Entsprechend wurde für die Mitgliederversammlung 2015 erstmals eine neue Form des Geschäftsberichts realisiert. Dieser Geschäftsbericht «Portrait und Kennzahlen 2015» ist als digitale Broschüre für die Webseite der beiden Vereine konzipiert, kann aber bei Bedarf auch in Papierform abgegeben werden. Er porträtiert NVB & NGF anhand jeweils aktueller Kennzahlen zum vorausgegangenen Geschäftsjahr. Dem Bedürfnis des Jahrbuchs wird weiterhin in der bisherigen Form entsprochen, indem der Vorjahresbericht aktualisiert und ergänzt wird. Der kommentierte Gesamtbericht geht an die Mitglieder, eine gekürzte Version steht für die vorliegende «Buchversion» zur Verfügung².

Der vorliegende Geschäftsbericht umfasst das Jahr 2015 und berücksichtigt auch Aktuelles aus dem Jahr 2016 bis zur Mitgliederversammlung NVB & NGF vom 17. Juni 2016 in St. Gallen. Ab diesem Datum wird auf den künftigen Geschäftsbericht 2016–2017 verwiesen, der im Jahrbuch 2017 veröffentlicht werden soll. Nachstehend wird eine zusammenfassende Übersicht vorangestellt:

Im ersten Abschnitt «Schwerpunkte» wird einleitend zum Verständnis der grenzüberschreitenden Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung das Grüne-Karte-System und damit der Council of Bureaux (CoB) vorgestellt. Es wird erläutert, weshalb das Dokument der Grünen (Versicherungs-) Karte aufgrund des Kennzeichenabkommens weitgehend an Bedeutung verloren hat, aber doch nicht ganz, wie der jüngste Zuwachs im Mitgliederbestand zeigt. Im speziellen Abschnitt «Council of Bureaux (CoB)» interessiert nämlich, dass Aserbaidtschan 2016 dem CoB als 47. Mitglied beigetreten ist. In der Folge kann nun auch für dieses Land eine Grüne Karte ausgestellt werden bzw. können Fahrzeuge dank der Grünen Karte Europa³ bereisen, ohne jeweils teure Grenzversicherungen abschliessen zu müssen. Weiter interes-

¹ Seit 2009.

² Die Kürzungen betreffen vor allem Finanzielles, Personelles und Administratives.

³ Und darüber hinaus auch die dem CoB angehörigen aussereuropäischen Staaten.

siert, ob sich betreffend Ukraine- und Krim-Krise für die Grüne Karte eine Änderung gegenüber dem Vorjahr ergeben hat.

Weiter wird die Entwicklung beim sog. Besucherschutz thematisiert. Wie hat sich ferner das organisatorische Zusammenrücken der nationalen Versicherungsbüros und Garantiefonds sowie der Einrichtungen der «Kodifizierten Motorfahrzeughaftpflicht-Richtlinie» jüngst weiterentwickelt? Wie ist der Stand der Dinge beim grenzüberschreitenden Datenschutz, den Zahlungsfristen und den Regulierungsgrundsätzen?

Mit Blick auf die Schweiz und Liechtenstein wird dargelegt, wie sich die Fahrrad- und FäG⁴-Deckung seit der Abschaffung der Velo-Vignette 2012 entwickelt hat. 2015 hat sich das Bundesgericht zu den allgemeinen Vertragsbestimmungen im Zusammenhang mit der Grünen Karte unter dem Aspekt der Unklarheitenregel ausgesprochen⁵. Dieses Urteil wird eingehend erläutert. Ein eigener Abschnitt ist traditionell der Zusammenarbeit mit den Behörden in Bern (ASTRA und FINMA) und Liechtenstein (FMA) und den dabei thematisierten Problemkreisen gewidmet. Es ging 2015 vorrangig um die Frage der Ausgestaltung der Konkursdeckung beim NGF. Es wird dargelegt, weshalb diese eingeschränkt werden soll. Weiter um die bereits erwähnte Fahrrad- und FäG-Deckung durch den NGF. Sodann wurden die Mindestdeckungssummen der Schweiz und die Diskrepanz zu den europäischen Standards analysiert und die Problematik der Transporte mit Anhängern im Ausland erörtert.

Zur Schadenregulierung im internationalen Verhältnis wird die Odenbreit-Rechtsprechung des EuGH in Erinnerung gerufen, welche das Bundesgericht übernommen hat. Weiter wird das europaweit viel beachtete Vnuk-Urteil des EuGH und seine Bedeutung erläutert⁶.

Ein weiteres Kapitel befasst sich stets mit Themen des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR) mit Sitz in Luxemburg, weil NVB & NGF Gründungs- und Kollektiv-Mitglieder des IEVR sind und die Schweiz auch im Vorstand des Instituts vertreten ist. Es wird von den jährlich im Oktober vom IEVR organisierten «Europäischen Verkehrsrechtstagen» berichtet.

Das Kapitel «Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF» enthält eine Statistik zu den Schadenzahlen. Diese erfasst die Anzahl Unfälle, welche Ausländer in der Schweiz bzw. Schweizer im Ausland verursachen. Es wird wiederum ein Überblick zum Prozessgeschehen im Rahmen der Schadenfälle gemäss Art. 74 und 76 SVG gegeben. Diesbezüglich wird auch über die Qualitätsprüfung der Schadenregulierung berichtet.

⁴ FäG: Fahrzeugähnliche Geräte. Definition in Art. 1 Ziff. 10 VRV.

⁵ BGE 4A_177/2015.

⁶ EuGH-Urteil C-162/13; Damijan Vnuk gegen Zavarovalnica Triglav d.d.

Schliesslich folgt unter «Ausblick» eine Vorschau auf das zweite Halbjahr 2016 und darüber hinaus, soweit bereits heute Konkretes gesagt werden kann.

1. Schwerpunkte vorab

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

Doch ist dieser primäre Grundsatz in Europa heutzutage durch die sekundäre, aber *derogierende Spezialregelung des Kennzeichenabkommens* weitgehend überholt. Motorfahrzeuge und Anhänger aus allen EWR-Ländern, der Schweiz, Andorra und Serbien gelten gemäss diesem Abkommen allein aufgrund ihrer Kontrollschilder – also ohne Nachweis des Mitführens einer Grünen Karte – als versichert, soweit sie diesen Länderbereich nicht verlassen⁷. Tun sie dies, ist die Grüne Karte nach wie vor erforderlich.

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

Für die Schweiz bedeutet jeder Einbezug eines Staats-Territoriums⁸ durch Beitritt zum *Kennzeichenabkommen* gemäss Art. 63 Abs. 2 SVG, dass der von den Schweizer *Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherern* zu deckende *obligatorische Geltungsbereich* – er ist laut dem Gesetzeswortlaut kongruent mit den Kennzeichen-Abkommens-Staaten – um dieses Territorium erweitert wird. Es ist in den kommenden Jahren in diesem Sinn noch mit einem Zuwachs zu rechnen, vor allem auf dem Balkan⁹. Nicht umfasst ist bei einem der letzten Beitritte, nämlich bei Serbien, das *Territorium des Kosovo*,

⁷ Entsprechend muss die MFH-Versicherung diese Staaten ausnahmslos decken.

⁸ Soweit davon nicht ausdrücklich Ausnahmen stipuliert werden wie beispielsweise für Übersee-Territorien.

⁹ Bosnien-Herzegowina, Mazedonien und Albanien gehören noch nicht dem Kennzeichenabkommen an.

der aus serbischer Sicht immer noch Teil Serbiens ist¹⁰. Zwar hat sich der *Kosovo für unabhängig erklärt*¹¹, doch scheitert die *Anerkennung durch die UNO* weiterhin am *Veto Russlands* im Sicherheitsrat. Die Anerkennung durch die UNO ist Voraussetzung für die Schaffung eines nationalen Versicherungsbüros auf diesem Territorium. Dieses ist wiederum Voraussetzung für die Mitgliedschaft im europäischen Dachverband aller Versicherungsbüros, dem Council of Bureaux (CoB). Erst mit dieser Mitgliedschaft wird es auch möglich, bezüglich dem Kosovo die Grüne Versicherungskarte als Dokument einzuführen, sowohl für kosovarische Motorfahrzeuge für deren Ausreise aus dem Kosovo bzw. Einreise in die verschiedenen Staaten des Grüne-Karte-Systems als auch für Fahrzeuge anderer Standorte für deren Einreise in den Kosovo. Dies ist im Verkehr mit der Schweiz nicht unbeachtlich. 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, namentlich die Schweiz, ebenfalls erforderlich ist.

Das *Bundesgericht* hat sich am 16. Juni 2015 in einem Urteil¹² – im Zusammenhang mit der *Auslegung von AVB im Rahmen der Unklarheitenregel von Art. 33 VVG*¹³ – zur *fehlenden Grüne-Karte-Deckung des Kosovo* geäußert. Ein kosovarischer Kläger machte in der Folge eines schweren Unfalls vom 25. Juli 2007 in Kosovo geltend, dass der versicherungsvertragliche Ausschluss des Kosovo nicht zweifelsfrei aus den AVB bzw. der Grünen Karte, auf welche die AVB verweisen, hervorgehe. Es bestehe deshalb Deckung für den eingeklagten Anspruch. Die AVB erwähnen als örtlichen Deckungsbereich der MFH-Versicherung jene Länder, welche auf der Grünen Karte aufgeführt und nicht gestrichen sind. Auf der massgeblichen Grünen Karte wurden Serbien-Montenegro noch zusammen aufgeführt, obwohl es sich zu jenem Zeitpunkt – 2007 – bereits um zwei verschiedene Staaten handelte¹⁴. Die Grüne Karte enthielt sinngemäss den Hinweis, dass die Deckung für jene Länder gelte, deren *Kürzel in der Länderübersicht aufgeführt und nicht gestrichen* sind. Eine «Fussnote 4» zum nicht gestrichenen Kürzel für Serbien-Montenegro (SCG) enthielt eine *Präzisierung*, wonach die Versicherungsdeckung nur für *jene geographischen Gebiete gelte, die unter der Hoheit der Regierung des betreffenden Staates stehen*. Dies ist,

¹⁰ Medienberichten zufolge hat sich unter Vermittlung der EU eine gewisse Annäherung zwischen den bisher unversöhnlichen Standpunkten von Serbien und dem Kosovo ergeben, was auf eine denkbare Lösung des Konflikts hoffen lässt. Unmittelbar ist aber nicht damit zu rechnen.

¹¹ Am 17. Februar 2008.

¹² BGE 4A_177/2015 vom 16. Juni 2015.

¹³ Art. 33 VVG verlangt eine zweifelsfreie Formulierung eines Deckungsausschlusses, widrigenfalls – bleibt der Ausschluss zweideutig – Deckung angenommen wird: «in dubio contra stipulatorem».

¹⁴ Montenegro erklärte am 3. Juni 2003 seine Unabhängigkeit, gefolgt von der entsprechenden Erklärung Serbiens vom 5. Juni 2003.

wie wir vom vorhergehenden Abschnitt wissen, für Kosovo nicht der Fall¹⁵. Das Bundesgericht hielt fest, dass der Beschwerdeführer selbst bekundet habe, dass er über die Versicherungsdeckung in Zweifel gewesen sei, musste er doch bisher bei jeder Einreise in den Kosovo eine *Grenzversicherung* abschliessen. Zudem hätte man von ihm als regelmässigem Besucher des Kosovo gewisse politische bzw. faktische Kenntnisse in diesem Zusammenhang voraussetzen und nach Treu und Glauben eine aufmerksame Lektüre der Grünen Karte und insbes. der massgeblichen Erklärung in der «Fussnote 4» erwarten dürfen. Die Vorinstanz habe daher in der Annahme der fehlenden Deckung für Kosovo unter den gegebenen Umständen kein Bundesrecht verletzt. Es handle sich nicht um eine mehrdeutige Klausel. Offen bleibt die Frage, wie das Bundesgericht geurteilt hätte, wenn es sich beim Kläger und Beschwerdeführer nicht um einen Kosovaren bzw. einen regelmässigen Besucher des Kosovo gehandelt hätte.

Seit 2012 gilt die Regelung, dass Fahrräder nicht mehr obligatorisch versichert werden müssen (Abschaffung der *Velo-Vignette*), aber die Deckung durch den NGF weiter besteht. Diese Deckung wurde auf fahrzeugähnliche Geräte, sog. FäG¹⁶, ausgedehnt¹⁷. Mit Ablauf des Berichtsjahres 2015 steht aufgrund einer vierjährigen Erfahrung fest, dass die neu definierte Ausfalldeckung durch den Garantiefonds keine namhaften Mehrkosten verursacht hat. Es scheint sich zu bewahrheiten, dass sozusagen fast lückenlos Schutz durch eine anderweitige (allgemeine) private Haftpflichtversicherung besteht. Übersehen wird jedoch, dass *Fahrgeräte mit Motoren* (auch batteriebetriebene), welche neuerdings in verschiedenen Macharten auf dem Markt angeboten werden, *weiterhin der Pflichtversicherung* unterliegen. Ausnahmen gelten lediglich für sehr wenige Typen, wie beispielsweise das «leichte Motor-Fahrrad (E-Bike)», soweit die Tretunterstützung auf 25 km/h beschränkt ist bzw. auf 0,5 Kilowatt¹⁸. Fehlt für die obligatorisch zu versichernden Motorfahrzeuge – gemeint sind insbesondere die vorerwähnten neuartigen motorisierten Geräte, Velos («schnelle E-Bikes mit mehr als 25 km/h Tretunterstützung») und Fahrzeuge – eine Versicherung, so greift nach allgemeinem *Grundsatz die Mindestdeckung durch den NGF*¹⁹. Diese Ausfalldeckung des NGF für die haftpflichtigen Schäden der Radfahrer und FäG-Benutzer, die sich bekanntlich nicht mehr versichern müssen, gilt auch für die Haftpflichtschäden jener «leichten Motorfahrzeuge», welche auch

¹⁵ Kosovo erklärte am 17. Februar 2008 seine Unabhängigkeit. Vorher stand Kosovo gemäss Resolution Nr. 1244 des Sicherheitsrats der UNO vom 10. Juni 1999 unter interimistischer Verwaltung der UNO. Folglich war dies im hier massgebenden Jahr 2007 auch der Fall.

¹⁶ Definition in Art. 1 Ziff. 10 VRV.

¹⁷ Darüber wurde im Jahrbuch 2015 und auch im Vorjahr ausführlich berichtet. Die Neugestaltung der NGF-Deckung seit 2012 wurde dort eingehend erläutert.

¹⁸ Art. 38 VVV bestimmt die Ausnahmen von der Versicherungspflicht gestützt auf Art. 89 SVG.

¹⁹ Gemäss Art. 76 SVG. Der Umfang der Deckung wird in Art. 53a VVV aufgeführt.

von der Versicherungspflicht befreit sind, also namentlich für das «leichte E-Bike»²⁰. Muss der NGF einen Ausfall decken, nimmt er vollen Regress auf die Haftpflichtigen, die sich nicht oder nicht ausreichend versichert haben.

Gemäss einem *Konzeptpapier*, das der Vorstand für die *Regressgrundsätze* beim Rückgriff auf nicht versicherte Motorfahrzeughalter oder im Nachhinein eruierte flüchtige Unfallverursacher erarbeitet hat, gilt im Grundsatz keine Toleranz²¹.

Für Schadenfälle, welche NVB & NGF letztlich zu decken haben²², besteht seit 2014 über eine vom CoB offerierte *Rückversicherung mit einer Untergrenze von 2 Mio. Euro* Deckung. Diese Rückversicherung deckt grundsätzlich auch jene Fälle ab, für welche das NVB im Ausland (z.B. B, F, GB etc.) eine «illimité»-Deckung garantieren muss²³. Beim NGF sind nun auch jene Fälle gedeckt, die im Falle eines Konkurses eines Versicherers²⁴ übernommen werden müssten und die massgebliche Schadenssumme übersteigen. Der vorerwähnte Umstand beim NVB führt dazu, dass der Solidaritätsfonds des NVB nicht mehr weiter geäufnet werden muss. Mittelfristig ist gar damit zu rechnen, dass die «NVB & NGF»-Beiträge der Automobilisten gemäss Art. 76a SVG auf Dauer gesenkt werden können. Bis dahin muss aber noch in ausreichendem Masse die NGF-Konkursdeckung sichergestellt werden²⁵.

Unter dem allgemein geführten Begriff «*Odenbreit-Rechtsprechung*» hatte der *Europäische Gerichtshof* bereits 2007 entschieden, dass in der EU ein Geschädigter durch Klage an seinem Wohnsitz sein direktes Forderungsrecht gegen einen ausländischen Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer des Schädigers ausüben kann²⁶. Der Gerichtshof stützte sich dabei auf die (EU-

²⁰ Art. 53a VVV. Der Gesetzgeber hat den Bundesrat in Art. 89 SVG ermächtigt, Motorfahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit und solche, die selten auf öffentlichen Strassen verwendet werden, von der Versicherungspflicht ganz oder teilweise auszunehmen. Von dieser Ermächtigung hat der Verordnungsgeber in Art. 38 VVV Gebrauch gemacht. Damit wären aber Haftpflichtschäden durch diese von der der Pflichtversicherung befreiten Motorfahrzeuge nicht mehr von der Ausfalldeckung des NGF erfasst, weil Art. 76 Abs. 2 lit. a Ziff. 1 dafür die Pflichtversicherung zur Voraussetzung macht. Damit wäre eine echte Gesetzeslücke entstanden. Diese hätte der Richter zuständigkeitshalber bei Gelegenheit im Sinne von Art. 1 ZGB schliessen müssen. Nun ist der Bundesrat in Art. 53a VVV dem Richter zuvor gekommen und hat die drohende Lücke vorsorglich selber geschlossen.

²¹ Die Grundsätze sind auf der Webseite des NGF veröffentlicht: www.nbi.ch.

²² Wo also kein Regress mehr möglich ist, so dass NVB oder NGF den Schaden selbst übernehmen müssen.

²³ Vorab steht jedoch der jeweilige MFH-Versicherer selbst in der Pflicht. *Das NVB hat aber die Erfüllung dieser Pflicht zu garantieren*, unabhängig von der Regressmöglichkeit auf sein Mitglied, den tatsächlichen MFH-Versicherer.

²⁴ Art. 76 Abs. 2 lit. b SVG.

²⁵ Um 20 % Marktanteil und damit einen der beiden Marktleader und einen entsprechenden Konkurs bei einem Deckungsgrad von 80 % absichern zu können, muss der derzeitige Stand der ungebundenen NGF-Reserve weiter geäufnet werden.

²⁶ EuGH, *Fall Odenbreit*, C-463/06 vom 13.12.2007.

interne) Brüsseler Verordnung 44/2001²⁷. Zwischen den Staaten der EU und den EFTA-Staaten Island, Norwegen und Schweiz besteht mit dem Lugano-Übereinkommen (LugÜ) eine der Brüsseler Verordnung inhaltlich entsprechende Regelung. Per 1.1.2011 wurde eine revidierte Fassung dieses Abkommens in Kraft gesetzt, mit der die vorher auf EU-Ebene vorgenommenen Änderungen nachgeführt wurden²⁸. Am 2. Mai 2012 fällt das *Schweizerische Bundesgericht* in dieser Sache dann einen Entscheid, mit welchem er die Rechtsprechung des EuGH übernahm²⁹. Seither 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 klagen³⁰. Hinzu kam dann noch ein in diesem Zusammenhang beachtlicher EuGH-Entscheid, wonach der *Schadenregulierungsbeauftragte* des Versicherers als für den *Empfang von Rechtsakten* zuständig erklärt wurde³¹. Dies erleichtert den Vollzug von Urteilen im grenzüberschreitenden Verhältnis erheblich. Das komplexe grenzüberschreitende Zustellprozedere kann so umgangen werden. Es ist nun allerdings nicht anzunehmen, dass das Bundesgericht hier nachziehen wird. Der EuGH begründete seinen Entscheid mit europarechtlichen Argumenten, vorab aus dem Richtlinienrecht. Das Bundesgericht kann offensichtlich nicht in gleicher Weise argumentieren. Auf den ersten Blick bietet sich der Schadenregulierungsbeauftragte gemäss Schweizer Recht, nämlich gemäss Art. 79b SVG, wo er ausdrücklich statuiert ist, förmlich an. Diese Bestimmung gilt aber nur unter dem Vorbehalt von Art. 79e SVG, nämlich dass zwischen den beteiligten Staaten eine diesbezügliche besucherschutzrechtliche Vereinbarung gilt. Schadenregulierungsbeauftragte von Schwei-

²⁷ Die EG-Verordnung Nr. 44/2001, *Verordnung des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen*, Kurzbezeichnungen EuGVVO, EuGVO oder Brüssel-I-Verordnung, vom 22. Dezember 2000, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 16.1.2001, L 12/1 ff.

²⁸ *Lugano-Übereinkommen*, LugÜ, SR 0.275.12; i.K. getreten für die Schweiz am 1.1.2011.

²⁹ BGE 4A_531/2011.

³⁰ Ein garantierter *Gerichtsstand am Wohnsitz des Geschädigten* ist hingegen für den Inlandunfall nach ZPO nicht gegeben:

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

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

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

³¹ *Urteil des EuGH* im Fall C-306/12. *Vorabentscheidungsersuchen* des Landgerichts Saarbrücken. Auslegung von Art. 21 Abs. 5 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. der EU vom 7.10.2009, L 263/11 ff., 22).

zer Versicherern im Ausland und von ausländischen Versicherern in der Schweiz gibt es bis dato nur nach dispositivem Vertragsrecht, sozusagen «nicht ex lege, sondern ex contractu», also nur soweit die Versicherer einen solchen Vertreter freiwillig ernannt haben und ihn im Schadenfall auch mit der Regulierung betrauen. Da nach den einschlägigen Besucherschutz-Abkommen *im Prozessfall die beschutzrechtlichen Behelfe gemäss Vertrag dahinfallen*, entfällt die Zustellungsmöglichkeit an den Schadenregulierungsbeauftragten. Da jedoch der Zustellungsaufwand letztlich zu den Rechtsfolgekosten zählt und diese regelmässig vom Versicherer zu tragen sind, tut dieser gut daran, im Prozess eine – *allenfalls von der Gegenseite beantragte – freiwillige Erklärung* abzugeben, die es dem Kläger und seinem Rechtsbeistand ermöglicht, die Rechtsakten, insbes. das Urteil, dem freiwillig benannten Schadenregulierungsbeauftragten im Staat zuzustellen, in dem das Urteil ergangen ist.

Abschliessend sei unter den Schwerpunkten auch ein jüngerer Entscheid des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) erläutert, der europaweit in Kreisen, die sich mit Verkehrsrecht befassen, unter dem Stichwort «Vnuk-Rechtssprechung»³² für Gesprächsstoff sorgte:

Zum Sachverhalt: Im August 2007 wurde auf einem Bauernhof in Slowenien Heu in einer Scheune untergebracht. Der Traktor manövrierte auf dem Gelände, um den an ihm befestigten Anhänger rückwärts in der Scheune abzustellen. Hierbei touchierte er die Leiter und brachte Damijan Vnuk – welcher sich auf dieser befand – zu Fall. In der Folge klagte dieser die Zavarovalnica Triglav – Versicherer des Traktors – unter dem Titel «immaterieller Schaden» auf den Betrag von 15'944.- Euro inkl. Verzugszins ein. Die Klage wurde von der Vorinstanz zunächst mit der Begründung abgewiesen, dass die Pflichtversicherung hinsichtlich des Gebrauchs eines Motorfahrzeuges nur die Nutzung eines Traktors als Transportmittel, nicht aber als Maschine oder Schubgerät deckt. Der oberste Gerichtshof Sloweniens gelangte – infolge der Berufung des Geschädigten – vorfrageweise selber an den EuGH und wollte wissen, ob der Begriff «*Gebrauch eines Fahrzeuges*» gemäss Richtlinie 72/166/EWG das Manöver eines Traktors – den befestigten Anhänger auf dem Gelände des Bauernhofs rückwärts in eine Scheune abzustellen – miterfasse. Der EuGH vermerkte vorab, im Sinne der erwähnten Richtlinie sei die Definition des «*Fahrzeugs*» nicht gesondert vom gemachten oder möglichen Gebrauch dieses Fahrzeugs zu sehen. Der Umstand, dass ein Traktor – allenfalls mit einem Anhänger gekoppelt – gelegentlich als Landwirtschaftsfahrzeug genutzt werde, habe demzufolge keine Auswirkung auf die Erkenntnis, dass ein solches Fahrzeug unter den *Begriff des «Fahrzeugs»* zu subsumieren sei. Schliesst ein Mitgliedstaat auf

³² EuGH-Urteil C-162/13; Damijan Vnuk gegen Zavarovalnica Triglav d.d.

seinem Staatsgebiet diesen Typus, einen Traktor mit Anhänger, nicht ausdrücklich von der Versicherungspflicht aus, so untersteht diese Art von Fahrzeug der Pflicht, dessen Nutzung gegen Haftpflicht zu versichern. Das in Frage stehende Manöver – einen Anhänger auf dem Gelände eines Bauernhofes rückwärts in eine Scheune fahren bzw. schieben – gilt als vom Begriff «*Gebrauch eines Fahrzeuges*» miterfasst. Der EuGH macht deutlich, dass die Beurteilung dieses Begriffs nicht den Mitgliedstaaten überlassen werden könne. Es sei nötig, europarechtliche Begriffe einheitlich, rechtsgleich und unabhängig auszulegen, soweit kein Vorbehalt zugunsten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Auslegung und dem Anwendungsbereich gemacht werde. Das betreffe nicht nur den Wortlaut an sich, sondern auch die Interpretation in seinem Zusammenhang und die Auswirkung seiner Zweckbestimmung. Die Entwicklung der europarechtlichen Gesetzgebung im Zusammenhang mit der Pflichtversicherung zeige, dass der Schutz der Verkehrstopfer stets verfolgt und verstärkt worden sei.

Der EuGH machte deutlich, dass der Begriff «*Gebrauch eines Fahrzeuges*» gemäss der Richtlinie 72/166/EWG jegliche Nutzung umfasst, die mit dem gewöhnlichen Betrieb des Fahrzeuges im Einklang steht. Was den konkreten Sachverhalt der Nutzung eines Fahrzeuges betreffe, liege es am zuständigen Gerichtshof, diesen festzustellen. Der vorliegend erfasste Sachverhalt – das Manöver des Traktors mit seinem Anhänger und der dabei verursachte Unfall – gehöre zum *gewöhnlichen Gebrauch und Nutzen des Fahrzeugbetriebs* und sei daher mit dem *richtlinienkonformen Begriff des Fahrzeugs* gedeckt.

Man darf sich mit Fug fragen, *ob dieser Entscheid sich auch auf die Schweiz und Liechtenstein auswirkt*. Für Liechtenstein ist beachtlich, dass zwar die sog. «Kodifizierte Richtlinie» für den ganzen EWR gilt, jedoch nicht die EuGH-Rechtsprechung dazu. Der EFTA-Gerichtshof muss diese Rechtsprechung übernehmen³³. Für die Schweiz hat der Entscheid bei *Unfällen von Schweizer Fahrzeugen im EWR* gegebenenfalls Auswirkungen auf die Auslegung der Haftung und die Deckung der Ansprüche. Was die Unfälle im Inland betrifft, wird sich zeigen, inwieweit das Bundesgericht die *Vnuk-Rechtsprechung zur Geltung und zum Umfang der Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung* in seinen Urteilsbegründungen heranzieht. Thematisch verwandt ist folgende Feststellung: Während die *Ausfalldeckung des NGF für Velo und FäG überall*³⁴, ist sie bei unbekanntem und nicht versicherten Motorfahrzeugen samt deren Anhängern auf den *Anwendungsbereich des öffentlichen Verkehrs* beschränkt, denn nur dort ist die Versicherungs-

³³ Entsprechend der Homogenitätsregel ist davon auszugehen, dass der EFTA-Gerichtshof der Rechtsprechung des EuGH folgt. Dies ist für das FL, N und IS beachtlich.

³⁴ Gemäss Art. 1 Abs. 1 SVG ordnet dieses Gesetz die Haftung und Versicherung ohne räumliche Einschränkung, also ausdrücklich nicht bloss auf öffentlichen Strassen bzw. im öffentlichen Verkehr.

pflicht für diese Fahrzeuge vorgeschrieben³⁵. Diese Ungleichheit lässt sich kaum durch die Rechtsprechung beheben. Sie erfordert gegebenenfalls gesetzgeberische Massnahmen. Es ist – was wiederum die Vnuk-Rechtsprechung betrifft – aber auch darauf zu achten, wie sich die Rechtslage in diesem Zusammenhang in der EU bzw. im EWR weiter entwickelt. Wird der EuGH weiterhin *mittels Auslegung von europarechtlichen Vorgaben in nationale Rechtsgebiete vorstossen* oder werden die Mitgliedstaaten Einfluss nehmen und diese Entwicklung auf dem Wege der europarechtlichen Gesetzgebung eindämmen?

2. Bund und Lichtenstein

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

Die Frage der *Konkursdeckung des NGF* steht weiterhin im Vordergrund. Der NGF deckt gemäss Art. 76 Abs. 2 lit. b SVG die Haftung für Schäden, die durch in der Schweiz zugelassene Motorfahrzeuge und Anhänger verursacht werden, wenn über den leistungspflichtigen Haftpflichtversicherer der Konkurs eröffnet worden ist³⁶. Eine Analyse ergab, dass für eine vorbehaltlose diesbezügliche Deckung erhebliche Rückstellungen im Bereich eines zwei- oder gar dreistelligen Millionenbetrags nötig wären. Angesichts der Sicherheiten, welche die Haftpflichtversicherer u.a. gemäss den einschlägigen Solvency-Vorschriften unter der Aufsicht der FINMA bereitzustellen haben, ist ein Konkurs höchst unwahrscheinlich. Dennoch einen erheblichen Sicherheitsfonds zu äufnen, um diese Unwahrscheinlichkeit abzusichern, entbehrt der rechtlichen Logik. Es fragt sich daher, ob die rechtlichen Vorgaben nicht diesem Umstand Rechnung tragen müssten. Inzwischen wurden die *Vor- und Nachteile analysiert, welche sich bei verschiedenen Lösungen ergäben*. Zu denken ist grundsätzlich auch an eine Aufgabe dieser sehr speziellen Deckungspflicht. Dies würde allerdings die sämtlichen betreffenden Sicherheiten im Konkursfall beseitigen und wäre ausserdem eine Abkehr von einem europaweit gehandhabten Garantiefonds-Standard. Naheliegender ist daher eine Beschränkung der Deckungspflicht. Man denkt dabei insbesondere an eine summenmässige Beschränkung der Einstandspflicht des Garantiefonds. Hier bieten sich selbstverständlich verschiedenste Grössenordnungen an. Pragmatisch wäre, hier einen Mittelweg zu beschreiten. Ei-

³⁵ Art. 63 Abs. 1 SVG schreibt vor, dass kein Motorfahrzeug *in den öffentlichen Verkehr* gebracht werden darf, bevor eine Haftpflichtversicherung (...) abgeschlossen ist. Gemäss Art. 76 Abs. 2 lit. a Ziff. 1 ist die *Versicherungspflicht Voraussetzung für die NGF-Deckung* bei nicht ermittelten oder nicht versicherten Motorfahrzeugen und Anhängern.

³⁶ Art. 79 Abs. 2 lit. b SVG, SR 741.01.

nerseits angemessene Rückstellungen zu tätigen, um einen ersten Bedarf abzudecken, aber andererseits auch zu beachten, dass die Beiträge für NVB & NGF gemäss Art. 76a SVG, welche die Motorfahrzeug-Halter zusammen mit der Motorfahrzeughaftpflicht-Prämie jährlich zu entrichten haben, in den Jahren nach einem Konkurs erhöht werden können, um einen weiteren Bedarf abzudecken.

Zweitens wurde in den Gesprächen mit der Aufsichtsbehörde die Entwicklung der NGF-Deckung infolge von unversicherten Velo- und FäG-Unfällen erörtert³⁷. Dabei durfte festgestellt werden, dass die Ausfalldeckung kaum in Anspruch genommen werden muss. Folglich darf angenommen werden, dass die freiwillige Versicherung ausreichend Gewähr bietet.

Drittens kam das Thema der obligatorischen *Mindestdeckungssummen* der Schweizer Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung, welche im Vergleich mit der EU – und auch im Vergleich zu Liechtenstein (EWR) – inzwischen erheblich tiefer liegen, wiederholt zur Sprache. Dazu noch weiter unten Näheres.

Viertens wurde befunden, dass die derzeitigen *Bestimmungen in der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) zur Beitragsberechnung und zur Beitragserhebung*³⁸ einiger Präzisierungen bedürfen. Es wurde ein mit dem Versicherungsverband und dessen Fachkommission FKM bereinigter *Revisionsvorschlag* vorgelegt, welcher bei der nächsten VVV-Revision mitberücksichtigt werden soll.

Schliesslich wurde die Situation der *Transporte mit Anhängern im Ausland* erörtert und dabei festgestellt, dass in zunehmendem Umfang Schweizer Anhänger mit ausländisch immatrikulierten Zugfahrzeugen verkehren und dabei versicherungsmässig nicht durch diese gedeckt sind. So gilt beispielsweise für den Verkehr in Deutschland, dass – gemäss einem ergangenen Urteil des BGH – ein haftpflichtiger Unfallschaden zu gleichen Teilen vom Versicherer des Zugfahrzeugs und vom Versicherer des Anhängers zu tragen ist³⁹. Dies führt dazu, dass Schweizer Anhänger als nicht versichert gelten, so dass das ausländische Versicherungsbüro zur Deckung des Schadenanteils für den Anhänger auf die *Garantenstellung des NVB* zurückgreift. Letzteres kann sodann nicht auf einen Haftpflichtversicherer regressieren. Die Schweizer Lösung der Deckung des Anhängers durch das Zugfahrzeug gilt in zunehmendem Masse nicht mehr jenseits unserer Grenzen. Eine

³⁷ Davon war weiter oben bereits ausführlich die Rede.

³⁸ Art. 58 ff. VVV.

³⁹ 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 Regelfälle nach einem durch das Gespann verursachten Schaden *der Haftpflichtversicherer des Kraftfahrzeugs und der des Anhängers* den Schaden im Innenverhältnis *je zur Hälfte* zu tragen.»

greifbare einfache Lösung bietet sich kaum an. Es müsste eigentlich eine Pflichtversicherung für alle Anhänger eingeführt werden, um die Lücke nachhaltig zu schliessen. Angesichts der Ausnahmesituation dieser Auslandsversicherungs-Lücke wird vorderhand in Kauf genommen, dass das NVB diese Lücken mit seinem Solidaritätsfonds abdeckt⁴⁰. Dabei soll die Situation aber laufend beobachtet werden, nicht nur hinsichtlich der Häufigkeit, sondern auch bezüglich des Missbrauchsrisikos. Massnahmen werden sich dann aufdrängen, wenn sich die Vorfälle häufen sollten oder zunehmend Missbrauch festgestellt wird. Inzwischen verzichtet das Deutsche Büro auf Regresse, weil es – offenbar mit entsprechendem Erfolg – vertragsrechtlich gegen die Inanspruchnahme argumentiert. Der Anhängerdeckung müsse eine entsprechende Prämieinnahme gegenüberstehen, um solche Ansprüche durchzusetzen.

Betreffend Thema «*Mindestdeckungssummen*» muss gemäss Art. 3 Abs. 1 VVV die Versicherung für Motorfahrzeuge grundsätzlich die Ersatzrechte der Geschädigten mindestens bis zum Betrag von 5 Millionen Franken je Unfallereignis für Personen- und Sachschäden zusammen decken⁴¹. 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 Schadensfall⁴². 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 werden⁴³. Inzwischen ist aber auch der

⁴⁰ Der *Solidaritätsfonds des NVB* ist eine Rückstellung, welche die Deckung von Kosten garantiert, welche das NVB gegenüber dem Ausland aufgrund von Abkommen oder Schiedsentscheiden übernehmen muss, ohne auf ein Mitglied regressieren zu können, so z.B. Schadenkosten aus gefälschten Grünen Karten, soweit ein Mitglied hieraus nicht haftbar gemacht werden kann. Gedeckt sind auch Kennzeichendeckungsfälle im Ausland im Sinne von Art. 63 Abs. 2 SVG. D.h., der Versicherer haftet noch 60 Tage nach seiner Meldung ans Strassenverkehrsamt, dass die Versicherung erloschen sei, weiter. Danach haftet an seiner Stelle im Inland der NGF, im Ausland das NVB, falls bei einem Unfall im Ausland nicht der dortige Garantiefonds die Deckung übernimmt; ausländische Gerichte oder das Schiedsgericht des CoB können das dortige Versicherungsbüro als deckungspflichtig bezeichnen, was aufgrund der internat. Vereinbarungen (Internal Regulations) regelmässig zu Regressen auf das NVB führt.

⁴¹ Für Motorwagen und Anhängerzüge, mit denen Personen befördert werden, gelten gemäss Art. 3 Abs. 2 höhere Deckungssummen, abhängig von der Platzzahl.

⁴² Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (*kodifizierte Fassung*) (Text von Bedeutung für den EWR), Amtsblatt der EU vom 7.10.2009, L 263/18 ff.

⁴³ Bei Unfällen mit grösserem Sachschaden (z.B. Tunnelunfälle), wo diesen Schaden betreffend langwierige Abklärungen zum Schadensausmass nötig sind, ist es von Vorteil, wenn die Per-

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 anzupassen⁴⁴. Es wäre an der Zeit, die gesetzlichen Schweizer Deckungssummen mit Blick auf die Entwicklung im EWR kritisch zu hinterfragen und allenfalls anzupassen. Allerdings ist zu vermerken, dass die in der Schweiz üblichen vertraglich vereinbarten Deckungssummen weit über den europarechtlichen Mindest-Vorgaben liegen.

3. Council of Bureaux (CoB)

Das NVB gehört als eines von insgesamt 47 Versicherungsbüros in Europa und im aussereuropäischen Mittelmeerraum der Dachorganisation der *Council of Bureaux (CoB)* mit Sitz in Brüssel an. Per 1.1.2016 ist Aserbaidschan als jüngstes Mitglied dem Grüne-Karte-Verbund beigetreten⁴⁵. Das NVB hat mit dem neuen Büro die sog. «Internal Regulations»⁴⁶ unterzeichnet, so dass die Schweizer Versicherer über die Grüne Karte auch für dieses Land Deckung anbieten können. Umgekehrt können Fahrzeuge aus Aserbaidschan mit der Grünen Karte u.a. auch in die Schweiz einreisen.

Der CoB hat bereits vor vier Jahren ein *Musterabkommen zum Besucherschutz* zur Unterzeichnung durch seine Mitglieder freigegeben. Diese Abkommen wollen den Besucherschutzstandard, wie er gemäss Richtlinienrecht im EWR verwirklicht ist, über diesen Rechtsraum hinaus verwirklichen. Versicherungsbüros des EWR sollten das Abkommen mit Nicht-EWR-Büros abschliessen und letztere unter sich. Entsprechend diesem bilateral zu unterzeichnenden Abkommen vereinbaren zwei Versicherungsbüros – 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. bei der Beschaffung eines Polizeirapports oder eines Schadensnachweises. Dies ist im Wesentlichen der Inhalt des sog. «*Basic Agreement*», des Musterabkommens zum Besucherschutz. Gemäss dem sog. «*Optional Agreement*», dem vertraglichen Zusatz zum Grund- oder Musterabkommen, benennen Versicherer im anderen Staat freiwillig

sonenschäden unabhängig davon reguliert werden können und man nicht auf das Gesamtschadenausmass abstellen muss, womöglich letztlich noch mit einer Quotenteilung, wenn die Deckungssumme nicht ausreicht.

⁴⁴ Seit dem 1.1.2012: 1.12 Mio. Euro für Sachschäden und 5.6 Mio. Euro für Personenschäden.

⁴⁵ Von der Grüne-Karte-Deckung für Aserbaidschan wird allerdings *Bergkarabach ausgenommen* (auf Bergkarabach – das völkerrechtlich zu Aserbaidschan gehört – erhebt auch Armenien Gebietsansprüche; das Territorium ist also zwischenstaatlich strittig). Ähnliche Deckungsausnahmen kennt das Grüne-Karte-System auch für den *Kosovo* (Ausnahme von der Serbien-Deckung: SRB) und *Nord-Zypern* (Ausnahme von der Zypern-Deckung: CY).

⁴⁶ Siehe unter www.nbi.ch (Suchbegriff eingeben).

einen *Schadenregulierungs-Beauftragten* (dafür kurz *SRB*), der im Wohnsitzstaat des Verkehrsopfers dessen Schadenersatz-Ansprüche reguliert.

Das Verkehrsoffer kann sich mit seinen Ansprüchen gegen den Versicherer im Rahmen der Besucherschutz-Abkommen allerdings *nicht* – wie gemäss Besucherschutzrichtlinie vorgesehen – *an eine Entschädigungsstelle* wenden, um die Leistungen vorschussweise von dieser Stelle zu erhalten. Dem Geschädigten bleibt jedoch die Möglichkeit, den Versicherer wenn nötig einzuklagen. Ja es steht ihm nunmehr sogar der Gerichtsstand am eigenen Wohnsitz zur Verfügung (gemäss der sog. Odenbreit-Rechtsprechung)⁴⁷. Der Versicherer wird daher die gütliche Regulierung über seinen Schadenregulierungs-Beauftragten (SRB) vor Ort vorziehen und sich nicht ohne weiteres von solchen Verhandlungen zurückziehen. Zieht das Verkehrsoffer die *gerichtliche Regulierung* dennoch vor, *so entfällt* nach dem Wortlaut des Besucherschutzabkommens *jegliche Hilfe gemäss dem Abkommen*, denn dieses basiert auf dem Entgegenkommen der Versicherer. Bereits in den Vorjahren wurde über die Bedeutung dieser Besucherschutzabkommen ausführlich berichtet. Wer sich diesbezüglich näher informieren möchte, sei auf jene Ausführungen verwiesen⁴⁸. Mit Bezug zur Schweiz sei festgehalten, dass das NVB mit allen EWR-Partnern Besucherschutzabkommen unterzeichnet hat. Zudem haben die Mitglieder des NVB, alle Schweizer MFH-Versicherer, an ihrer Mitgliederversammlung vom 14. Juni 2013 beschlossen, dass sie – auch mit Wirkung für künftige Mitgliedsgesellschaften – in allen EWR-Staaten einen Schadenregulierungsbeauftragten benennen und diese Benennung bei Bedarf aktualisieren. Derzeit sollen die früheren Abkommen durch das neue CoB-Abkommen ersetzt werden. Inhaltlich geht es im Wesentlichen um das Gleiche. Gegenüber der ursprünglichen Fassung (Musterabkommen des NVB mit den EWR-Partnern) ist das Musterabkommen des CoB aber ausführlicher formuliert. Während das NVB bestrebt ist, mit allen EWR-Partnern das «Optional Agreement» zu unterzeichnen, um so die bisherigen bilateralen Abkommen zu ersetzen, will es mit den andern Versicherungsbüros einstweilen nur das «Basic Agreement» unterzeichnen und auf dieser Basis erste Erfahrungen sammeln⁴⁹.

Die Arbeitsgruppe «Besucherschutz» des CoB⁵⁰ befasst sich zurzeit mit der Weiterentwicklung des Besucherschutzes, indem neu auch für die Garantiefonds ein Musterabkommen entworfen werden soll. Dieses würde den Schutz von Verkehrsopfern verbessern, wenn diese von unbekanntem, nicht ermittelbarem oder nicht versicherten Fahrzeugen im Ausland geschädigt werden. Es soll künftig möglich werden, bilateral verschiedene Optionen zu

⁴⁷ Dazu ausführlich weiter oben unter «1. Schwerpunkte vorab».

⁴⁸ Vgl. Jahrbuch 2014 und 2015.

⁴⁹ Was mit Marokko, der Türkei und der Ukraine bereits zutrifft.

⁵⁰ Mit Schweizer Vorsitz und Beteiligten aus allen Regionen Europas und aus Marokko.

unterzeichnen. In einer ersten Stufe kann vereinbart werden, Verkehrsopfer des jeweiligen anderen Staates über die Deckung des Garantiefonds zu informieren wie auch über die Aktivlegitimation von Anspruchstellern. In einer weiteren Stufe soll gegenseitige Deckung garantiert werden (Reziprozitäts-Garantie). Schliesslich soll vereinbart werden können, dass der Garantiefonds im Wohnsitzstaat eines Anspruchstellers diesem hilft, seine Ansprüche gegenüber dem ausländischen Garantiefonds geltend zu machen.

Die *Krise in der Ukraine (UA)* hatte auch Auswirkungen auf das «Grüne Karte»-System. Die Ukraine bzw. das UA-Büro kann in der *von Russland verwalteten Krim* – aber auch in den umstrittenen *Gebieten von Lugansk, Donetsk und Mariupol* – die Zuständigkeit faktisch nicht mehr wahrnehmen. Der CoB hat – *zumindest für die Krim* – in Zusammenarbeit mit den beiden betroffenen Versicherungsbüros *provisorische Regelungen* vorgesehen, um trotz unstabiler Lage möglichst grosse Rechtssicherheit zu realisieren. Neu sind ausländische *Fahrzeuge auf der Krim* nur unter der Voraussetzung gedeckt, dass die *Grüne Karte sowohl für die Ukraine als auch für Russland* gültig ist. Für Schadenfälle auf der Krim ist gemäss der derzeit geltenden provisorischen Regelung das russische Büro zuständig. Das NVB verfasste dazu ein *Rundschreiben* an seine Mitglieder⁵¹.

Bezüglich *Datenschutz* hat der CoB erkannt, dass die Schadenregulierung mit Staaten ausserhalb des EWR bzw. mit Staaten, welche kein äquivalentes Schutzniveau bieten, problematisch ist, weil klare Datenschutz-Garantien fehlen⁵². Entweder sind mit ausländischen Büros Verträge betreffend Beachtung des europäischen und schweizerischen Datenschutzstandards zu vereinbaren oder Geschädigte müssen in jedem Einzelfall ausdrücklich in den Versand der sie betreffenden Daten einwilligen. Aktuell ist in der EU die *neue Datenschutz-Grundverordnung*, welche am 14. April 2016 vom EU-Parlament beschlossen wurde und die aus dem Jahr 1995 stammende Richtlinie 95/46/EG (Datenschutzrichtlinie) ersetzen soll. Gemäss Art. 99 tritt die Datenschutz-Grundverordnung am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft; angewandt werden die in ihr enthaltenen gesetzlichen Regelungen ab dem 25. Mai 2018. Im Gegensatz zur Richtlinie, welche ins jeweilige nationale Recht der Mitgliedstaaten umgesetzt werden musste, wird die EU-Verordnung in allen Mitgliedstaaten direkt anwendbares Gesetzesrecht. Der CoB wird sich vor allem auch mit der Frage befassen müssen, wieweit der Datenschutz auch im Datenaustausch mit seinen Mitgliedern in den nicht EU-Staaten sicherzustellen ist.

⁵¹ Solche Rundschreiben sind samt weiteren Informationen über die *Webseite von NVB & NGF* www.nbi.ch abrufbar (allerdings nur für einen beschränkten Teilnehmerkreis, die *Swiss Inter-claims Correspondents*, im sog. *Intranet*).

⁵² <http://www.edoeb.admin.ch/datenschutz> (besucht am 20.5.2016).

Was die derzeitige und künftige Entwicklung des CoB betrifft, wird für die finale *Ausdehnung des Grüne-Karte-Systems* vorab auf das geographische Europa abgestellt⁵³ und sodann auf die aussereuropäischen Länder, soweit sie ans Mittelmeer angrenzen⁵⁴. Einzige Ausnahme bildet Iran, dessen Mitgliedschaft aufgrund des früheren Beitritts bestehen bleibt⁵⁵.

Zur *künftigen Entwicklung in Europa* – zumindest was den EWR sowie die Schweiz betrifft – ist zu beobachten, dass die nationalen *Versicherungsbüros* und die nationalen *Garantiefonds* administrativ und organisatorisch immer näher zusammenrücken. Hinzu kommen die Einrichtungen der Besucher-schutzrichtlinie⁵⁶, nämlich die nationalen *Auskunftsstellen und Entschädigungsstellen*. Diese Einrichtungen dienen alle letztlich einem möglichst lückenlosen und effektiven Verkehrsofferschutz in Europa. Die langsam gewachsene vermehrte Zusammenarbeit unter diesen Einrichtungen zeigt sich etwa darin, dass die gesamteuropäische administrative und organisatorische Zentrale aller genannten operativen Einrichtungen aufgrund von internationalen Vereinbarungen nunmehr beim *Generalsekretariat des CoB* in Brüssel liegt. Dort ist man bestrebt, alle internationalen Gremien möglichst effizient zu organisieren und nach Möglichkeit zusammenzulegen⁵⁷.

Die *Regionalgruppen* der Versicherungsbüros⁵⁸ und die grösseren Versicherungsmärkte⁵⁹ Europas entsenden je nach Profil und Grösse der Kommissionen einen oder zwei Vertreter in die *zentralen Gremien des CoB*, in welchen die *gemeinsam interessierenden Fragen* (meist organisatorischer, administrativer und technischer Natur) zur *internationalen Zusammenarbeit* im

⁵³ Armenien, Aserbaidschan (ab 1.1.2016 CoB-Mitgliedschaft vorgesehen), Georgien und Kasachstan sind demzufolge noch verbleibende mögliche Kandidaten.

⁵⁴ 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.*

⁵⁵ 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.

⁵⁶ 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.

⁵⁷ Eine Arbeitsgruppe des CoB befasst sich mit statutarischen Fragen, welche neuen organisatorischen Verbandsstrukturen die beiden Aspekte (Versicherungsbüros und Garantiefonds) am besten vereinen könnten. Es gilt dabei auch, die «Einrichtungen der Besucherschutzrichtlinie» (Auskunftsstellen und Entschädigungsstellen) in die neuen Strukturen miteinzubeziehen.

⁵⁸ So die «Central European Bureaux» (CEB), welchem Regionalverband die Schweiz angehört (A, BY, CH, CZ, H, HR, SK, SLO, UA), oder die «Nordic Group», welcher die skandinavischen und baltischen Versicherungsbüros, Garantiefonds und Einrichtungen der Besucherschutzrichtlinie angehören.

⁵⁹ Dies sind die *sechs grössten Märkte* gemessen an den versicherten Fahrzeugen: D, E, F, GB, I, PL.

Bereich des *internationalen Verkehrsrechts*⁶⁰ erörtert werden und nach pragmatischen Lösungen gesucht wird. Die erwähnten Vertreter in den *Zentralgremien des CoB* diskutieren ihrerseits die aktuellen Themen mit den Regionalgruppen bzw. ihren Versicherungsmärkten. An den *Jahresversammlungen* der Versicherungsbüros bzw. der Garantiefonds und der Einrichtungen des Besucherschutzes werden dann die Lösungen abschliessend als *Verbandsbeschluss* genehmigt. Auch diese Jahresversammlungen werden früher oder später zusammengelegt, so dass nachhaltige Synergien gewonnen werden können.

Es würde den Rahmen dieses Berichts sprengen, die einzelnen Sachgeschäfte näher zu erläutern, welche in den letzten Jahren Gegenstand von Diskussionen und Entscheiden waren. Immerhin seien die *wichtigsten Themen* kurz erwähnt: Die internationale Bekämpfung des Versicherungsbetrugs⁶¹ (*combat against insurance fraud*) und des nicht versicherten Fahrens (*uninsured driving*) sowie die Schulung und Einhaltung von Datenschutzvorschriften (*data protection*), Zahlungsfristen (*deadlines*) und Regulierungsgrundsätzen (*compliance*). Die Bemühungen in diesen Bereichen führen auf internationaler Ebene zwar mittel- und längerfristig zu messbaren Verbesserungen, doch braucht es für den nachhaltigen Fortschritt weit intensivere und ausdauerndere Bemühungen von den mit der Materie befassten Personen als etwa auf rein nationalem Gebiet. Die Gründe liegen in den unterschiedlichen rechtlichen Kulturen, Systemen und Mentalitäten, aber auch die sprachliche Verständigung ist oft keineswegs eine Selbstverständlichkeit⁶².

Im EWR operieren die Versicherer teilweise grenzüberschreitend von jenen Mitgliedstaaten aus, in denen sie zugelassen sind⁶³, teilweise aber auch aufgrund der Niederlassungsfreiheit und insbes. der Dienstleistungsfreiheit. Dies führt zu zahlreichen *nicht leicht zu überschauenden Konstellationen*. Der CoB ist bemüht, hier *Transparenz* zu schaffen, vor allem wenn es darum geht, dass Versicherer im jeweils anderen Land Korrespondenten und Schadenregulierungsbeauftragte ernennen. Hier gilt es, klare Strukturen und

⁶⁰ 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.

⁶¹ Hier haben NVB & NGF 2013 ein vom kroatischen Versicherungsbüro initiiertes *Protokoll* bzw. ein *Memorandum of Understanding* mitunterzeichnet, das die Betrugsbekämpfung bezweckt. Bisher sind dem Protokoll zahlreiche zentral- und osteuropäische Einrichtungen beigetreten. Der CoB organisiert zudem zurzeit ein internationales *Netzwerk von spezialisierten Kontaktpersonen* bei den Versicherungsbüros, um die Zusammenarbeit und Effektivität zu professionalisieren.

⁶² 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.

⁶³ Freier Dienstleistungsverkehr.

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.

4. Europa, insbes. Beziehungen zum IEVR

NVB & NGF sind beide Gründungsmitglieder des *Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR)* mit Sitz in Luxemburg⁶⁴. Der Vertreter der Schweiz im Vorstand des Instituts hat von Anbeginn und stets darauf verwiesen, dass das europäische Verkehrsrecht nicht an den Aussengrenzen der EU oder des EWR Halt macht. Zumindest sollten alle Staaten, soweit sie auf der Grünen (Versicherungs-) Karte des CoB aufgeführt sind, berücksichtigt werden⁶⁵. So gesehen hat sich die Schweiz an vorderster Front für den *Einbezug von Drittstaaten* (d.h. nicht EU- bzw. EWR-zugehörig) eingesetzt. Sozusagen in Anerkennung dieses Standpunkts hat das IEVR beim *Europa Institut der Universität Zürich (EIZ)* eine «*Permanente Repräsentanz*» eingerichtet. Dieser Standort steht symbolisch für den Brückenschlag zwischen den Mitgliedstaaten der EU bzw. des EWR und den übrigen nationalen Territorien, soweit sie auf der Grünen Karte aufgeführt sind. Damit sind auch einige aussereuropäische Staaten, vor allem im Mittelmeerraum, miteinbezogen⁶⁶. Damit verbunden wurde auch der Auftrag an die «*Permanente Repräsentanz*» in Zürich und den dafür zuständigen Vertreter der Schweiz im Vorstand des IEVR, die Kontakte des IEVR zum Strassenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission für Europa der *UNO in Genf* zu pflegen⁶⁷, während das IEVR selbst hauptsächlich nach Brüssel ausgerichtet ist.

Das Institut organisiert jährlich anfangs Oktober den Verkehrsrechtskongress der «*Europäischen Verkehrsrechtstage*»⁶⁸. Dieser Anlass setzt sich zum Ziel, verkehrsrechtlicher Trendsetter zu sein und über neueste Entwicklungen auf diesem Gebiet zu informieren.

⁶⁴ Vormalis in Trier (D); www.ietl.org.

⁶⁵ Dazu gehören einige aussereuropäische Mittelmeerränderstaaten, nämlich Israel, Tunesien und Marokko (die Türkei gilt als mindestens teilweise europäisch), sowie darüber hinaus sogar ein zentralasiatischer Staat, nämlich der Iran.

⁶⁶ Wie erwähnt: Türkei (teilweise europäisch), Iran, Israel, Tunesien und Marokko.

⁶⁷ Dieser Ausschuss erarbeitete das «*Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr vom 8. November 1968*». Mit diesem Abkommen gelten sozusagen weltweit vereinbarte gleiche Standards für die Verkehrsregeln und Verkehrszeichen. Ergänzend trat am 6. Juni 1978 das «*Wiener Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen*» in Kraft. UNO Genf: «Subcommittee Road Traffic within the Transport Division of the Economic Commission for Europe (UNECE)».

⁶⁸ Am 8./9. Oktober 2015 organisierte das IEVR in Budapest die *XVI. Europäischen Verkehrsrechtstage* (EVRT). Am 6./7. Oktober finden in Warschau die *XVII. EVRT* statt. *Vgl. Näheres dazu unter: www.ietl.org.*

Die «*Europäischen Verkehrsrechtstage 2015*» in Budapest widmeten sich in einem Hauptthema den *Aspekten des Verkehrs von morgen*. Das Thema «*ITS*⁶⁹ – *Intelligente Verkehrssysteme*» war bereits im Vorjahr im Programm des Kongresses. Sozusagen als Fortsetzung referierten nun 2015 Vertreter der Forschungsabteilungen von namhaften Fahrzeugmarken über den Stand der technischen Entwicklungen im Bereich *Fahr-Assistenz-Systeme*. Weiter wurde darüber informiert, wo wir auf dem Weg zum völlig *autonomen Fahrzeug* stehen, das ohne Lenker auskommen soll. Hier zeigt sich, dass noch vieles unklar ist und noch viele Hürden technischer wie rechtlicher Natur zu nehmen sind, bis solche Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr anzutreffen sein werden. Dabei ist die *technische Entwicklung* nur eine Seite der Medaille. Die andere ist das Thema *Fahrzeugzulassung*. An die Weiterentwicklung von *Assistenzsystemen* wie Spurhalte- und Notbremsassistent, die den Fahrer zumindest in definierten Fahrzuständen von seiner Fahraufgabe entbinden, knüpfen sich Hoffnungen in Bezug auf mehr *Verkehrssicherheit*. Es geht aber auch um den Ausbau von Optionen für den Fahrer, während der Fahrt moderne *Kommunikationsmittel* nutzen zu können und nutzen zu dürfen. Auch hier muss vermehrt auf die Sicherheit geachtet werden⁷⁰. Allerdings ist zunächst, wie gesagt, eine Vielzahl technischer Hürden zu überwinden, damit die Systeme sicherer und jedenfalls nicht weniger sicher agieren als der Mensch mit seiner Lern- und Antizipationsfähigkeit. Um Investitionen in die Weiterentwicklung solcher Systeme für die Fahrzeughersteller planbar zu machen, müssen heute schon die Weichen gestellt werden, welche technischen *Anforderungen* die Fahrzeuge für eine *Zulassung* erfüllen müssen. Es geht für Hersteller und Fahrer letztlich aber auch um Fragen der *Verantwortung und Haftung* bei Unfällen. Dominiert der Fahrer oder die Maschine? Wer ist letztlich verantwortlich? Und wem gehören die auswertbaren Daten⁷¹? Wer hat Anspruch auf diese? Können die Fahrzeugdaten auch gegen den Willen des Fahrzeugeigentümers und gegen ihn verwendet werden?

Ein weiteres Thema waren wiederum Fragen zur *europäischen Harmonisierung von gewissen Rechtsgebieten*. Einerseits der Themenkomplex der «*Verjähmung*», zumal Fragen wie Beginn der Verjähmung oder Eintritt einer Verjährungsunterbrechung in den nationalen Rechtsordnungen unterschiedlich geregelt werden. Sodann die «*Rechtsfolgekosten*». Über die Frage, welche Kosten für den Rechtsbeistand aussergerichtlich⁷² von den Haftpflichtigen,

⁶⁹ ITS steht hier für: «*Intelligent Transport Systems*».

⁷⁰ Die Benutzung von Apparaturen während der Fahrt lenkt ab und verursacht u.U. gravierende Unfälle. Es geht also darum, technisch eine möglichst sichere Benutzung zu gewährleisten.

⁷¹ Allenfalls handelt es sich um bloss digitale Unfallspuren, welche die Untersuchungsbehörde von Amtes wegen abzuklären hat.

⁷² Gerichtlich ist der Richter zumeist auch für die Zusprechung von Entschädigungen unter diesem Titel zuständig, wobei allerdings auch bezüglich Gerichtskosten *keine einheitliche europäische*

insbes. von den Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherungen, geschuldet sind, besteht in Europa ein Spektrum von «gar keiner Kostenübernahmepflicht»⁷³ bis zur «vollen Kostenübernahmepflicht bei nachgewiesener Notwendigkeit». Ein klarer Trend, wohin die Reise führt, ist bis jetzt nicht auszumachen, es sei denn die Einsicht, dass gesamteuropäisch eine Einigung auf einen Minimalstandard der Anerkennung solcher Kostenübernahmen wünschbar wäre und die begriffliche Umschreibung, was dazu gehören soll⁷⁴.

Eine mögliche *künftige UNO-Charta zum Verkehrsrecht* wurde bereits wiederholt thematisiert. Auch an den «XVI. Europäischen Verkehrsrechtstagen 2015» in Budapest wurde der Stand der Arbeiten in diesem Projekt vom Schreibenden erläutert. Das IEVR möchte dem Strassenverkehrs-Ausschuss der UNO in Genf⁷⁵ eine künftige UNO-Charta vorschlagen. Dieser sandte Dr. Georges Georgiadis als Vertreter, um damit die Unterstützung des Projekts zu manifestieren. Das Projekt wurde im Geschäftsbericht des Vorjahres ausführlich vorgestellt.

Bereits eine Tradition der Europäischen Verkehrsrechtstage ist der *Überblick zu aktuellen Brennpunkten des europäischen Verkehrsrechts*: Auch 2015 präsentierte Oskar Riedmeyer, Rechtsanwalt und Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Anwaltvereins (DAV), München, in bewährter Weise aktuelle Entwicklungen des europäischen Gesetzgebers und der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH). Weiter erläuterte er die Neufassung der am 17. März 2015 in Kraft getretenen EU-Richtlinie 2015/413 zur «*grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten, welche die Strassenverkehrssicherheit gefährden*». Sodann legte Oskar Riedmeyer den Fokus auf die so genannte Bagatellverordnung; *Small Claims Verordnung (EGBagatellVO)* und deren Anwendbarkeit im Rahmen der grenzüberschreitenden Unfallregulierung. In der Bagatellverordnung ist das so genannte *Small-Claims-Verfahren* geregelt. Hierbei handelt es sich um ein einheitliches europäisches Zivilverfahren für grenzüberschreitende Sachverhalte, welches von den Gerichten der Mitgliedstaaten angewandt werden kann. Es ermöglicht derzeit die Durchsetzung von Forderungen bis zu einer Höhe von 2'000 Euro, die kürzlich vom Europäischen Parlament beschlossene Anhebung auf 5'000 Euro muss – bevor die Änderungen der Verordnung in Kraft treten können – noch vom Rat gebilligt werden.

Praxis ausgemacht werden kann. Es gibt auch Urteile, welche keinerlei Entschädigungen zusprechen.

⁷³ Beispielsweise Frankreich für aussergerichtliche Anwaltskosten.

⁷⁴ Thematisch gehören etwa *Anwalts- und Gerichtskosten* dazu, aber auch *Gutachterkosten* und Auslagen für die *Übersetzung* von Unfall- oder Schadennachweisdokumenten.

⁷⁵ UNO Genf: «*Economic Commission for Europe (ECE)*, Transport Division, Subcommittee Road Traffic (UNECE)».

Der Zugang zu Unfalldokumenten, welche die für die Abwicklung eines Auslandsunfalls notwendigen Daten beinhalten (z.B. Name des gegnerischen Fahrzeughalters sowie dessen Haftpflichtversicherung), ist nach wie vor unbefriedigend gelöst: Zwar sah bereits die 5. KH-Richtlinie in Art. 26 die *Einrichtung einer Zentralstelle für Unfallprotokolle* vor, doch wurde diese Vorgabe bislang nur von wenigen Mitgliedstaaten (u.a. Österreich) umgesetzt.

Moderiert von Mag. Josef Schörghuber, AVUS-Group, Graz, befasste sich ein Workshop mit dem Thema «*Strassenmaut für PKW in Europa*». Der Leiter der Rechtsdienste des ÖAMTC, Mag. Martin Hoffer, Wien, stellte in seinem einleitenden Referat die unterschiedlichen weg- und zeitbezogenen PKW-Mautsysteme in Europa und die aus einschlägigen Verstößen resultierenden Sanktionen vor. Ergänzt wurden die Ausführungen durch eine nähere Betrachtung der Systeme in Polen und Ungarn. Die höchst unterschiedliche Ausgestaltung der jeweiligen Systeme macht deutlich, wie die – eigentlich grenzfreie – Mobilität innerhalb der EU wieder eingeschränkt wird. Rechtsvergleichend wurde der Frage nachgegangen, ob aus der Mautentrichtung eine vertragsähnliche Beziehung zum Strasseneigentümer bzw. -verwalter entsteht, welche bei erlittenen Schäden (z.B. durch versäumte Schneeräumung) deren Haftung begründet. Hierbei zeigte sich, dass dies nur in wenigen Ländern (z.B. Österreich) der Fall ist. In den meisten Ländern ist hier eine öffentlich-rechtliche Beziehung gegeben⁷⁶.

Der Kongress thematisierte neueste *Erkenntnisse der Trauma-Bio-Mechanik und Unfallanalyse von schweren Verkehrsunfällen*. Dr. med. Wolfram Hell, Leiter medizinisch-biomechanische Unfallanalyse beim Institut für Rechtsmedizin der LMU München, stellte in seinem Vortrag Verkehrsunfälle mit schwersten Verletzungsfolgen und deren Präventionsmassnahmen aus technischer und medizinischer Sicht vor. Er plädierte für mehr Investitionen in die Verkehrssicherheit. Gerade bei Unfällen von abbiegenden Lastwagen mit Radfahrern besteht trotz vorhandener technischer Möglichkeiten ein erhebliches Optimierungspotenzial.

Dr. Giovanni Cannavò, Facharzt und Präsident der Vereinigung Melchiorre Gioia, Italien, präsentierte das in Italien bereits weit verbreitete System der sog. *Blackbox im Fahrzeug*, mit der Daten über das Fahrverhalten (vor allem in Zusammenhang mit Unfällen) direkt an die Fahrzeugversicherung übermittelt werden, die sich letztlich auf die Prämienberechnung auswirken.

⁷⁶ Said Tabatabai, NVB & NGF merkt am 26.5.16 folgendes an: In Italien wird mit der neuen strafrechtlichen Bestimmung (Codice Penale art. 589-bis, omicidio stradale), welche seit 25.3.2016 in Kraft ist, die Verletzung der Unterhaltspflicht für sämtliche Verkehrsflächen – nicht nur für Mautstrassen – erfasst.

Unterschiedlich wird hierbei allerdings deren Beweistauglichkeit vor Gericht bewertet.

Eine Einführung in das *System der Schmerzensgeldbemessung in Spanien* aus medizinischer Sicht gab Dr. Carlos Sauca, Vizepräsident der Vereinigung CEREDOC, Barcelona.

Der letzte Teil der Tagung war – wie bereits in den Vorjahren – der *Regulierung internationaler Schadensfälle* gewidmet. Der Schwerpunkt wurde hierbei auf die *Mobilitätsströme von und nach Mittel-, Ost- und Südost-Europa* und die daraus resultierenden Folgen für die Schadenregulierung gelegt. Gerade *Unfälle von Wanderarbeitnehmern*, die z.B. zwischen Polen und Rumänien einerseits und Großbritannien und Italien andererseits quer durch Europa unterwegs sind, stellen Versicherungen, Schadenregulierungsbüros und Anwälte vor besondere Herausforderungen, nicht zuletzt in Bezug auf Fragen in Zusammenhang mit dem jeweiligen anwendbaren nationalen Schadenersatzrecht.

Die Generalsekretärin des Council of Bureaux (CoB) in Brüssel, Greet Floré, und Marc Henry, Rückversicherungsberater des CoB, machten zum Abschluss des Kongresses Ausführungen zur *finanziellen Stabilität des Grüne-Karte-Systems*.

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 Gründen⁷⁷. Auch hier wird der *wissenschaftliche Beirat des IEVR* künftig seinen Beitrag leisten.

Generell kann man derzeit zur *verkehrsrechtlichen Entwicklung in Europa* feststellen, dass nach der kodifizierten Fassung der bisherigen Motorfahrzeughaftpflicht-Richtlinien der EU⁷⁸ und Rom II⁷⁹ sowie dem Urteil des EuGH i.S. Odenbreit⁸⁰ und schliesslich der Totalrevision des Lugano-Übereinkommens⁸¹ eine *Phase der Konsolidierung* eingetreten ist. Immerhin sei erwähnt, dass im Bereich Strassen- und Fahrzeug-Sicherheit europaweit massgebliche Verbesserungen im Gange sind, auch was die Sicherheit beim Fahrer betrifft wie Massnahmen betreffend Fahreignung und Fahrfähigkeit

⁷⁷ www.ietl.org.

⁷⁸ Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.9.2009 (*kodifizierte Fassung*).

⁷⁹ 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.

⁸⁰ Fall Odenbreit, C-463/06.

⁸¹ *Lugano-Übereinkommen*, kurz: *LugÜ*, SR 0.275.12; i.K. getreten für die Schweiz am 1.1.2011.

hinsichtlich Führerprüfung und Führerausweis-Erteilung und -Entzugspraxis⁸². Allerdings besteht in den erwähnten Bereichen punkto *Verkehrssicherheit* noch immer ein generell sehr grosses Gefälle zwischen West und Ost, in einem gewissen Ausmass aber auch zwischen Norden und Süden.

Zum *internationalen europäischen Verkehrsrecht* kann allgemein und *zusammenfassend* beobachtet werden, dass sich gewisse immer wiederkehrende Themen im Laufe der Jahre zu Postulaten verdichten, welche eine rechtliche Harmonisierung fordern. Es scheint geradezu, dass hier die *Redundanz* – oder positiver ausgedrückt, die *«thematische Ausdauer»* – die eigentliche *Triebfeder* ist. Teilweise langjährige Themen, die weiter oben erörtert wurden. So beispielsweise die *«Verjähmung»* oder die *«Regelung von Rechtsfolgekosten»*, aber auch das *«Anhängerproblem»* gehören dazu. Jüngst wird auch ein verbesserter und einheitlicherer *«Schutz der Kinder im Verkehr»* postuliert⁸³. Eine *«harte Nuss»* in diesem Kontext ist das Problem, den *grenzüberschreitenden Autokauf* und die damit einhergehende Versicherung zu lösen. Sämtliche Ansätze einer Lösung haben bisher nicht überzeugend gegriffen⁸⁴. Das IEVR wirkt bei diesen Sachfragen – nebst dem CoB – nachweislich als Plattform und Quelle für Bestrebungen, welche schliesslich zu einer rechtlichen *Harmonisierung* führen, sei dies in Einzel- und Detailfragen durch *Urteile des EuGH* oder in grösserem Sachzusammenhang durch *EU-Richtlinien* oder gar *EU-Verordnungen*⁸⁵.

Das Thema Europa soll an dieser Stelle mit einem Blick über die Grenzen des Grüne-Karte-Systems abgeschlossen werden. Dies ist ein *Blick über Europa hinaus nach Zentralasien*. Dort entsteht im Rahmen der *«Economic Cooperation Organisation (ECO)»*⁸⁶, einer Art zentralasiatischer Wirtschaftsraum, ein *System der «Weissen Versicherungskarte»*, welches möglichst in Analogie zum «Grüne Karte»-System aufgebaut werden soll. Allerdings sind die Voraussetzungen dafür weitgehend noch nicht gegeben. Die Unterschiede zwischen den Ländern sind noch beträchtlich, ja teilweise enorm, sei dies hinsichtlich Einführung der Pflichtversicherung, deren Mi-

⁸² So auch in der Schweiz im Rahmen der Massnahmen von *«via sicura»*: <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html> (besucht am 18.6.2014).

⁸³ Hier fällt die französische Lösung der *«loi Badinter»* auf, welche dem Kind als Verkehrsofopfer zusammen mit behinderten und gebrechlichen Verkehrsteilnehmern einen privilegierten Status als *«victimes super-privilégiées»* einräumt.

⁸⁴ Auch der CoB befasst sich seit Jahren unter dem Arbeitstitel *«dispatched vehicles»* mit dem Thema. Eine Lösung muss zwingend eine internationale Regelung zur Motorfahrzeugregistrierung, zur Versicherung sowie betreffend Zuständigkeiten bei der Abwicklung von Ansprüchen aus Unfällen bei Überführungsfahrten umfassen.

⁸⁵ Eine *EU-Richtlinie* wird innert vorgeschriebener Frist *ins jeweilige nationale Recht umgesetzt*, wobei eine im Detail unterschiedliche Umsetzung systemimmanent ist. Eine *EU-Verordnung* wie bspw. Rom II ist hingegen in den Mitgliedstaaten der EU *direkt anwendbar*.

⁸⁶ Afghanistan, Aserbaidshan, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Pakistan, Tadschikistan, Türkei, Turkmenistan, Usbekistan.

nimaldeckungsvorschriften sowie hinsichtlich Bestand von Versicherungsbüros und Garantiefonds. Vieles steckt buchstäblich noch in den Kinderschuhen. Allerdings sind die Türkei und der Iran, welche im *ECO-Verbund* eingebunden sind, als langjährige Mitglieder im «Grüne Karte»-System die eigentlichen Vorbilder für eine künftige internationale verkehrsrechtliche Infrastruktur eines «*Systems der Weissen Karte*».

5. Schaden NVB & NGF und Entschädigungsstelle des NGF

Wie bereits bei anderer Gelegenheit erläutert wurde, *lassen sich NVB & NGF* in der sie betreffenden Schadenregulierung gemäss Art. 74 und 76 SVG vom *Geschäftsführenden Versicherer (ZURICH)*, seinen *Mitgliedern* (alle Schweizer MFH-Versicherer) oder *Schadenregulierungsunternehmen* (aktuell: APRIL, AVUS, CED, Crawford Partner, DEKRA, Inter-Europe, Swiss Schadenzentrum SSC AG, Toplis & Harding, Van Ameyde) *vertreten*⁸⁷, *soweit alle diese Vertreter das Swiss Interclaims Agreement unterzeichnet und damit das Schadenreglement NVB & NGF*⁸⁸ *als für sie verbindlich akzeptiert haben.*

Der *Geschäftsführende Versicherer (Zurich)* legte über seine Organisationseinheit *Swiss Interclaims Zurich 2015*⁸⁹ insgesamt 3'802 neue NGF-Fälle an (2014: 3'704, 2013: 4'482, 2012: 4'136). Der *Zahlungsaufwand* belief sich 2015 in rund 4'000 Fällen auf rund 7,4 Mio. CHF (2014: 7,7 Mio. CHF; 2013: 8,1 Mio. CHF; 2012: 9,8 Mio. CHF). Allerdings sind in diesem Aufwand die *Leistungen der Unfall-, Sozial- und Kasko-Versicherer* in den gleichen Schadenfällen nicht berücksichtigt, denn diese können aufgrund der *absoluten Subsidiarität der NGF-Leistungen* gemäss Art. 76 Abs. 4 SVG nicht wie sonst in MFH-Schäden üblich auf den MFH-Versicherer bzw. im Sinne des Ausfallschutzes den NGF regressieren. Der *Zahlungsaufwand pro Jahr* kann – wie weiter oben gezeigt wurde – angesichts der statistisch relativ geringen Anzahl Fälle erheblich schwanken, wenn in komplexen (meist Personen-) Schäden grössere Zahlungen fällig werden.

2015 wurden von den *Vertretern des NVB, den Swiss Interclaims Korrespondenten*, insgesamt 14'539 neue Schadenfälle gemeldet⁹⁰. Mit Blick auf die entsprechenden Vorjahreszahlen lässt sich feststellen, dass sich die Anzahl der neu gemeldeten, durch *ausländische Fahrzeuge in der Schweiz verursachten Unfälle* im Laufe der Jahre nur wenig verändert (14'402 im

⁸⁷ Art. 76b Abs. 4 lit. a SVG i.V.m. Art. 41 Abs. 1 und 53 Abs. 1 VVV.

⁸⁸ www.nbi.ch/schadenreglement.

⁸⁹ *Swiss Interclaims Zurich* reguliert grundsätzlich alle NGF-Schäden mit Ausnahme der wegen Interessenkollision abzutretenden; Art. 53 Abs. 4 lit. a VVV.

⁹⁰ Quelle NVB: Meldung der schweizerischen Zahlen für die Statistik 2015 des Council of Bureaux.

Jahre 2014, 15'589 im Jahre 2013 und 15'103 im Jahr 2012). Offenbar wirkt hier tatsächlich das «Gesetz der grossen Zahl». Rechnet man zu recht auch damit, dass ausländische Fahrer Unfälle nicht nur verursachen, sondern – zusammen mit ihren anderen Fahrzeuginsassen – auch erleiden, also ein anderes ausländisch oder schweizerisch immatrikulierte Fahrzeug den Unfall verursachte, so sind ausländische Fahrzeuge in weit mehr Fällen in einen Unfall verwickelt, als obige Zahlen vermuten lassen. In etwa 10 % der Fälle kommt es zu Personenschäden, davon in etwa einem Viertel der Fälle zu schweren Personenschäden oder gar zur Tötung von Verkehrsteilnehmern.

An der Spitze der Statistik hat sich 2015 in der *Reihenfolge der Herkunftsländer der Unfallverursacher* nichts geändert: *Frankreich, gefolgt von Deutschland und Italien, je mit rund einem Fünftel der verursachten Unfälle*. Weit weniger oft verursachten Fahrzeuge aus dem vierten Nachbarland, nämlich Österreich, Verkehrsunfälle. Danach folgen nach Häufigkeiten: Polen, Spanien, die Niederlande, Tschechien, Portugal, Rumänien und Belgien.

Ähnlich verhält es sich mit den durch *CH- und FL-Fahrzeuge im Ausland* verursachten Unfällen. 2014⁹¹ waren es 10'487 gemeldete Vorfälle, 2013: 11'133, 2012: 10'063⁹². Auch hier also kaum Veränderungen. Abgeleitet von den im Ausland verursachten Unfällen sind *Frankreich, Italien und Deutschland* in dieser Reihenfolge wohl die beliebtesten Reiseziele für Schweizer Autofahrer (2012 stand Italien allerdings noch vor Frankreich). Weit weniger besucht wurden offenbar Portugal, *Österreich*, Kroatien, die Niederlande, Grossbritannien, Bosnien und Mazedonien, aufgelistet nach der Häufigkeit der verursachten Unfälle. Im restlichen Europa verursachten 2014 insgesamt noch 697 weitere CH- oder FL-immatrikulierte Motorfahrzeuge Unfälle, im Vorjahr waren es 631. Täglich verursachen also fast 30 Schweizer Motorfahrzeuglenker einen Unfall im Ausland. Allerdings sind jährlich mehr Schweizer in Europa in Verkehrsunfälle verwickelt, denn die obigen Angaben betreffen nur die (mit-)verursachten Unfälle und damit nicht alle Vorfälle, an welchen Schweizer beteiligt waren. Hinzu kommen schuldlos in Verkehrsunfälle verwickelte Automobilisten und etwa jene Reisenden, die mit dem Zug oder Flugzeug unterwegs sind und dann als Fussgänger oder mit Mietfahrzeugen in Unfälle verwickelt werden.

Betrachten wir nun nach der Schadenstatistik einen ganz anderen Aspekt, nämlich den der *Qualität der Schadenregulierung*. Vorab unter dem Aspekt der *Effizienz der Schadenregulierung*, für welche die *Entschädigungsstelle des NGF* gewissermassen eine *gesetzliche Prüfstelle* darstellt. Alsdann wen-

⁹¹ Die Zahlen für 2015 liefert der CoB, jedoch erst im August, also nach Drucklegung der vorliegenden Buchausgabe.

⁹² Quelle: Statistik 2014 des Council of Bureaux.

den 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 ist⁹³. Dies ist dann der Fall, wenn nicht *innert dreier Monaten ein Schadenregulierungsangebot vorgelegt wird oder eine begründete Antwort* erfolgt, wenn ersteres nicht möglich ist⁹⁴. Im Jahre 2003, als die Entschädigungsstelle eingeführt wurde, musste sich diese noch mit 15 Gesuchen befassen⁹⁵. Seither nahm die Zahl der Gesuche stetig ab. 2012 musste die Entschädigungsstelle nur noch über zwei Gesuche entscheiden. Im Jahre 2013 wurde kein einziges Gesuch mehr verzeichnet. Im Jahre 2014 gab es eine leichte, statistisch nicht relevante Erhöhung auf 2 Gesuche und 2015 blieb es bei einem einzigen Gesuch. Über die exakten *Gründe für die geringe Anzahl* an Gesuchen⁹⁶ können nur Annahmen getroffen werden. Eine nahe liegende *Erklärung* besteht darin, dass einerseits Versicherungs- und Schadenregulierungsgesellschaften ihre gesetzlichen Pflichten in der überwältigenden Mehrheit der Fälle korrekt wahrnehmen und die Geschädigten in Bezug auf deren Forderungen im Sinne des Gesetzes *ausreichend* und auch *terminlich korrekt informieren*. Andererseits scheint auch die Kenntnissnahme durch die Gesuchsteller Wirkung zu zeitigen, dass die Entschädigungsstelle die *materielle Richtigkeit* der Antworten der Gesuchsgegner in Übereinstimmung mit der gesetzlichen Regelung *nicht überprüft*, denn dies ist *ausschliesslich Sache des Richters*. Jene ist nur – aber immerhin – ein wirksames *Hilfsmittel gegen dilatorische Antworten* eines Schadenregulierers. Für den Fall, dass gegen das NVB oder den NGF selber Beschwerde geführt wird, also *bei möglicher Interessenkollision*, hat der Vorstand nun ein *eigenes Gremium* geschaffen, so dass ausgeschlossen wird, dass derzeitige Vorstandsmitglieder sozusagen in eigener Sache mit einer Beschwerde befasst werden.

⁹³ Art. 79d Abs. 1 SVG.

⁹⁴ Art. 79c Abs. 1 SVG.

⁹⁵ Wir geben den Eingang der Gesuche an ohne zu präzisieren, wieviel davon zurückgezogen wurden bzw. zu einem Entscheid führten. Das einzige Gesuch 2015 wurde zurückgezogen. 2014 führte ein Fall zur Gegenstandslosigkeit zufolge Rückzugs, das andere Gesuch führte zu einem abwesenden Entscheid.

⁹⁶ Die Anzahl *Gesuche an die Entschädigungsstelle* muss im Verhältnis zur *Anzahl jährlich gemeldeter neuer MFH-Schadenfälle* betrachtet werden, die sich im Jahre 2015 auf ca. 300'000 belief.

Fachcontrolling und Fachrevision: Beim *Fachcontrolling* handelt es sich um eine Dossierkontrolle, im Rahmen welcher sämtliche *Swiss Interclaims Korrespondenten*⁹⁷ selbständig und mittels eines Online-Tools ein im Voraus bestimmtes Fallgut an Dossiers zu überprüfen haben, die sie im Namen des NVB regulieren. Die Kontrolle der Fälle verlief im Berichtsjahr wie in den Vorjahren technisch reibungslos. Das *Fachcontrolling* erlaubt es den Vertretern sowie dem auftraggebenden NVB zu prüfen, ob die spezifischen gesetzlichen und reglementarischen Anforderungen, welche an die Regulierung von Schadenfällen, die in den Anwendungsbereich von Art. 74 ff. SVG fallen, in der Praxis richtig umgesetzt werden. Das per 1. Juli 2010 eingeführte *Fachcontrolling* ist mittlerweile fester Bestandteil der Bearbeitung der SVG-74-Fälle geworden. Die Vertreter müssen jedes Jahr 5 % der Fälle (minimal 20 Fälle, maximal 100 Fälle) überprüfen («Self-Audit») und im Online-Tool erfassen. Ein Drittel der Fälle sollten solche mit Personenschäden sein. In der Prüfung sind 20 Fragen zu beantworten. Die einzelnen Vertreter erhalten einerseits ihr Detailergebnis (sog. «Rating») und andererseits – anonymisiert – den durchschnittlichen, den tiefsten sowie den höchsten Mittelwert aller Vertreter, um sich vergleichen zu können. Sie erfahren also, wo sie hinsichtlich Qualität der Schadenregulierung stehen. Die Gesamtzahl der von den Vertretern in den Jahren 2011 bis 2015 im Rahmen des «Self-Audit» geprüften Fälle bewegt sich zwischen 838 und 860.

Seit 2012 werden die im Namen des NVB regulierten Schadenfälle zudem einer *Fachrevision* unterzogen. Ein durch den Vorstand eigens für diese Aufgabe ernannter *Beauftragter nahm* eine eingehende fachliche Überprüfung der Dossiers vor. Dieser Beauftragte ist nicht nur für die Berichterstattung über das Ergebnis der summarischen Überprüfung des *Fachcontrollings* an den Vorstand zuständig («Self-Audit»), sondern vor allem auch für die Berichterstattung im Rahmen der eigentlichen *Fachrevision*. 2014 lag erstmals ein Gesamtbericht über die in den letzten beiden Jahren durchgeführten *Fachrevisionen* vor. Geprüft wurden 346 Fälle – vom kleinen Sachschadenfall bis zum grossen, komplexen Personenschadenfall –, welche von 15 Vertretern (10 Versicherer und 5 spezialisierte Schadenregulierungsunternehmen) erledigt wurden. *Im Ergebnis* konnte erstmals festgestellt werden, dass die Regulierung der Schadenfälle gemäss Art. 74 SVG im Auftrag des NVB – über das Ganze gesehen – *auf gutem bis sehr gutem Niveau* erfolgt. Der Revisionsbeauftragte erörterte mit den jeweiligen Korrespondenten bzw. den verantwortlichen Personen allfällige festgestellte Mängel. Auf solche wurde im Jahr 2014 besonders aufmerksam gemacht. Sowohl am 6. Swiss Interclaims Meeting vom 26. Juni 2014 als auch an der 17. Claims Conference vom 30./31. Oktober 2014 wurden die Schwachstellen der

⁹⁷ Das sind Vertreter von NVB & NGF, welche in deren Auftrag Schäden gemäss Art. 74 und 76 SVG regulieren.

Schadenregulierung thematisiert und Mittel und Wege aufgezeigt, wie diese Mängel künftig beseitigt werden können. An der Claims Conference 2014 wurde zudem im Rahmen von Workshops das Thema «Zeitnahe und serviceorientierte Schadenerledigung» anhand von Beispielen aus der Fachrevision behandelt.

Nebst dem *Fazit*, dass die materielle Bearbeitung und Erledigung insgesamt auf gutem bis sehr gutem Niveau erfolgt, zeigt das Ergebnis der ersten Fachrevision der SVG-74-Fälle jedoch auch, dass es – *allerdings auch nur einzeln und in einigen Punkten* – Optimierungspotential gibt, so zum Beispiel bei der *zeitnahen und serviceorientierten Bearbeitung und Erledigung der Ansprüche*. Auch konnten Unklarheiten oder Fehler bei der Abgabe von Verjährungseinrede-Verzichtserklärungen oder der Formulierung von Entschädigungsvereinbarungen festgestellt werden: passiv legitimiert ist einerseits das NVB und andererseits der ausländische Versicherer, nicht jedoch der Korrespondent bzw. Vertreter des NVB in der Schweiz⁹⁸. Bereits mit dem Fachcontrolling wurde vereinzelt festgestellt, dass die *Information über das Vertretungsverhältnis* ungenügend ist: Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Schadenreglements sind die *Vertreter verpflichtet, in ihrem Auftritt Dritten gegenüber in klarer und deutlicher Weise auf das Vertretungsverhältnis zu NVB & NGF hinzuweisen*⁹⁹. Nach wie vor besteht, wie auch die Fachrevision klar bestätigt hat, bei dieser Anforderung das grösste Verbesserungspotential. Ein weiteres Verbesserungspotential liegt in der *Sachverhaltsabklärung*. Erfreulich ist, dass die *Deckungsanfragen* an die ausländischen Versicherer rasch erfolgen und auch die *Deckungsbestätigungen* – eine entscheidende Voraussetzung für die rasche Abwicklung der SVG-74-Fälle – in den meisten Fällen auch innert nützlicher Frist bei den Vertretern eingehen¹⁰⁰. Die nächste Fachrevision wird zu prüfen haben, inwiefern die in den

⁹⁸ Art. 74 SVG i.V.m. Art. 41 VVV. *Weitere Materialien zum Thema «Gerichtsstand»*: «Odenbreit»-Entscheid, EuGH, Urteil C-463/06 vom 13.12.2007; Verordnung (EG) Nr. 44/2001 (Brüsseler Verordnung); BGE 138 III 386; Urteil des Bundesgerichtshofs vom 23.10.2012 (VI ZR 260/11); nLugÜ vom 16.09.1988; nLugÜ vom 30.10.2007; Art. 84 SVG (in Kraft vom 01.10.1959 bis 31.12.2000); Art. 26 GestG (in Kraft vom 01.01.2001 bis 31.12.2010); Art. 38 ZPO vom 19.12.2008, in Kraft seit 01.01.2011. Diese Fundstellen sind einem Referat von Stéphanie Knöpfli-Schraner, lic. iur., Rechtsanwältin bei NVB & NGF, zum Thema «Gerichtsstand» vom 4.3.2013 entnommen.

⁹⁹ Die *ratio legis* von Art. 74 SVG besteht gerade darin, dem in der Schweiz von einem ausländischen Motorfahrzeug geschädigten Anspruchsteller eine *solvente Schweizer Stelle*, nämlich das NVB, zur Verfügung zu stellen, welche für diese Ansprüche *passivlegitimiert* ist, damit er seine Ansprüche nicht im Ausland verfolgen muss. *Daher hat sich auch der ausländische Versicherer einer Instruktion in der Schadenregulierung zu enthalten*. Sein Korrespondent muss in *eigener Verantwortung* bzw. in derjenigen des vertretenen NVB diese Schadenfälle nach dem *anwendbaren Recht*, meist dem *Schweizer Recht*, regulieren.

¹⁰⁰ Obwohl die *Deckung durch das NVB* gegeben ist, sobald feststeht, dass es sich um ein *ausländisches Motorfahrzeug* handelt (Art. 39 VVV). Es ist nachvollziehbar, weshalb die *Deckungszusage* aus dem Ausland für die Abwicklung des Schadenfalls *hilfreich* ist. Eine vorher erfolgte

Revisionsberichten aufgezeigten Massnahmen umgesetzt wurden. Das *Fachcontrolling* und die *Fachrevision* tragen zweifellos massgeblich dazu bei, die Qualität der Fallerledigung zu verbessern. Mit der Einführung des Fachcontrollings bzw. der Fachrevision nimmt NVB & NGF zudem eine *Pionierrolle in Europa* ein.

Die in den Jahren 2015 und 2016 erledigten NVB-Fälle werden in der nächsten Revision im Jahre 2018 einer näheren Prüfung unterzogen. Es wird sich dann weisen, inwieweit die Bekanntmachung der ersten Revisionskenntnisse vor allem im Jahr 2014 Ergebnisse gezeitigt haben.

2015 erfolgte zudem eine *NGF-Fachrevision*, ebenfalls durch einen unabhängigen Revisor, auch hier ein ehemaliges Vorstandsmitglied. Erstmals wurden Fälle erfasst, welche der Geschäftsführende Versicherer Zurich infolge Interessenkollision jeweils an andere NGF-Mitgliedsgesellschaften abtritt. Dem Revisionsbericht lagen so 110 Schaden-Dossiers verschiedener Schadenskategorien zugrunde. Darin wurde das fachliche Niveau als «gut bis sehr gut» bezeichnet. Verbesserungen seien im administrativen Bereich möglich, wobei hier ähnliche Kritikpunkte ausgemacht wurden wie in der 2014 erfolgten NVB-Revision. Die in einigen Punkten festgestellte unterschiedliche Erledigungspraxis wurde inzwischen in zwei Rundschreiben thematisiert, wobei eine «*unité de doctrine*» angestrebt wird. Im Februar 2016 wurde ein *spezielles NGF-Seminar* für die Regulierer solcher Schäden abgehalten. Der Revisor hielt dabei einen Vortrag, in dem er seine Erkenntnisse an die richtige Adresse weitergeben konnte.

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 2015 das *7. Swiss Interclaims Meeting* durchgeführt, zu welchem alle leitenden Verantwortlichen der Swiss Interclaims Korrespondenten eingeladen wurden. Das gab auch Gelegenheit, sich fachlich auszutauschen, namentlich bezüglich allgemein interessierender Informationen.

Das *Schadenreglement von NVB & NGF* wurde seit dessen Einführung im Jahre 2008 laufend mit neuen *Anhängen* ergänzt¹⁰¹. Mit diesen Anhängen soll die konkrete Umsetzung der gesetzlichen und reglementarischen Anforderungen an die korrekte Schadenregulierung erleichtert werden. So enthält *Anhang I* Hinweise und Beispiele dafür, wie das komplexe *Verhältnis*, das zwischen *NVB und NGF, deren Vertreter* und dem *ausländischen Versicherer* besteht, Dritten kommuniziert werden sollte. *Anhang II* enthält die Bedingungen, welche für die erstmalige Genehmigung der *Nominierung einer*

Regulierung ist oft schwieriger zu kommunizieren, weil der Versicherer gerne vorab informiert ist, nicht zuletzt auch, um seine Reserven zu bewirtschaften.

¹⁰¹ Zugänglich über www.nbi-ngf.ch, Stichwort: Schadenreglement.

Schadenregulierungsstelle zum Korrespondenten eines ausländischen MFH-Versicherers in der Schweiz und Liechtenstein erfüllt sein müssen. *Anhang III* enthält ein Formular zur *Meldung von Prozessfällen*, dies mit Blick auf die Einhaltung der entsprechenden, im Schadenreglement enthaltenen Pflichten. *Anhang IV* enthält Vorlagen für die Abgabe von *Verjährungseindeverzichts-Erklärungen*. *Anhang V* enthält eine Vorlage für *Entschädigungsvereinbarungen* und *Anhang VI* regelt schliesslich die Einzelheiten der Pflicht der Swiss Interclaims Vertreter, NVB & NGF *Auskünfte zu statistischen Zwecken* zu liefern.

Das Schadenreglement¹⁰² verpflichtet die Korrespondenten, bei *Einleitung von Prozessen* gegen NVB oder NGF Klageschrift, Klageantwort sowie Urteil zwecks Orientierung dem Generalsekretariat von NVB & NGF einzureichen. Das Gleiche gilt für das Verfahren vor Rechtsmittelinstanzen.

NVB & NGF sind im Zivilprozess *passivlegitimiert*¹⁰³. Mit anderen Worten, die Klage richtet sich immer gegen NVB & NGF selbst und nicht gegen deren Vertreter (Mitglieder oder Schadenregulierungsunternehmen). Aufgrund dieses Umstandes haben NVB & NGF ein unmittelbares Interesse daran, über die Einleitung eines Prozesses, dessen Fortsetzung sowie über dessen Ausgang informiert zu werden. Letztlich soll auch eine *«unité de doctrine»* erzielt werden, jedenfalls in dem Sinne, dass die *von NVB oder NGF aufgestellten Grundsätze* einheitlich gehandhabt werden¹⁰⁴.

Seit 2013 wird ein jährliches *Prozess-Tracking* geführt, um alle Prozessfälle optimal zu erfassen und analysieren zu können. Im 1. Quartal 2015 wurde das jährliche Tracking zum dritten Mal erfolgreich durchgeführt¹⁰⁵. Danach kann Folgendes festgestellt werden:

- Verhältnis von SVG 74 zu SVG 76: 2 zu 1;
- strittige Hauptpunkte: Kausalität, Haftung, Schadenshöhe;
- prozessiert wird nicht primär bei höheren Streitwerten, Fälle mit einem tieferen Streitwert (\leq CHF 10'000) werden ebenso eingeklagt;
- Häufigkeit der Klageorte: 1) Zürich, 2) Genf und 3) BE/VD;
- nur ein verschwindend kleiner Teil ($<1/1000$) wird überhaupt prozessual, praktisch alle Fälle werden aussergerichtlich erledigt;

¹⁰² Art. 9 Abs. 4 SchR.

¹⁰³ Art. 74 Abs. 1 lit. a SVG und Art. 76b Abs. 1 SVG.

¹⁰⁴ So z.B. besondere Beschlüsse des Vorstands, welche *NVB- oder NGF-spezifisch* sind. Generell sind hier auch die Grundsätze des Schadenreglements gemeint, die einzuhalten die Korrespondenten verpflichtet sind.

¹⁰⁵ Der Teil Prozess-Tracking wurde vom Legal Adviser NVB & NGF, Said Tabatabai, auf der Basis der Prozessstatistik für das Geschäftsjahr 2015 aktualisiert.

- Geschädigte klagen vermehrt auch ausländische Haftpflichtversicherungen an ihrem Wohnsitz ein (Odenbreit-Rechtsprechung). Dabei wurde festgestellt, dass Geschädigtenvertreter bisweilen fälschlicherweise das NVB einklagen, wofür dieser Wohnsitz-Gerichtsstand nicht gegeben ist¹⁰⁶. Dieses ist gemäss Art. 74 SVG lediglich bei Verkehrsunfällen in der Schweiz (und gemäss analoger Regelung im liechtensteinischen SVG bei Unfällen im Fürstentum Liechtenstein) passivlegitimiert, wenn es sich um einen haftpflichtigen ausländischen Haftpflichtversicherer handelt.

6. Ausblick

Es wird im zweiten Halbjahr 2016 und darüber hinaus weiterhin zu beobachten sein, wie sich die künftigen *Unfallgeschehen im Ausland* entwickeln, bei denen ein *Schweizer Anhänger beteiligt* ist. Es wurde weiter oben bereits dargelegt¹⁰⁷, dass das NVB u.a. in Deutschland für einen Teil des Schadens aufkommen musste, wenn es sich um ein ausländisches Zugfahrzeug handelte, das den Schweizer Anhänger-Schadensanteil nicht deckte. Seit kurzem lehnt das Deutsche Versicherungsbüro solche Ansprüche aus versicherungsvertraglichen Gründen ab, wie an angegebener Stelle ebenfalls erläutert wurde. Vermutlich wird ein weiteres Urteil darüber zu befinden haben, ob das Deutsche Büro auf solche Ansprüche eintreten muss oder nicht. Konsequenterweise wird damit auch über den Regress auf das NVB entschieden.

Von Interesse ist ferner, wie die *NGF-Konkursdeckung*¹⁰⁸ im Detail ausgestaltet wird. So wie dies jetzt im Gesetz steht, müsste der NGF für alle pendenden Schadenfälle eines – oder gar von mehreren – konkursiten Versicherern eintreten. Es wird sich weisen, ob das Parlament hier demnächst eine *sinnvolle Beschränkung der Haftung* vorsehen wird, um eine fast unbegrenzte Äufnung der besonderen NGF-Rückstellungen auf Kosten der beitragspflichtigen Automobilisten zu vermeiden.

Die obligatorischen *Mindestdeckungssummen* der Schweizer Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung, welche im Vergleich mit der EU – und auch

¹⁰⁶ Das NVB – und auch der NGF – können an ihrem *statutarischen Sitz* (Stadt Zürich; c/o Geschäftsführendem Versicherer: Zurich) eingeklagt werden oder am *Sitz der Zweigniederlassungen* (c/o Zurich in: Lausanne, Lugano und Vaduz). Ausserdem steht der Gerichtsstand am *Unfallort* zur Verfügung (Art. 38 ZPO, SR 272) oder, was kaum je zur Anwendung kommt, der Wohnsitz des (ausländischen!) Schädigers (bei internationalen Verhältnissen gilt es, Art. 2 ZPO zu beachten: «Bestimmungen des Staatsvertragsrechts und die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 18. Dezember 1987 über das Internationale Privatrecht [IPRG] bleiben vorbehalten.» [IPRG, SR 291]). Vgl. auch Fn. 19, wo der *Wortlaut von Art. 38 ZPO* wiedergegeben ist.

¹⁰⁷ Siehe Ziff. 2, Abschnitt 6.

¹⁰⁸ Art. 79 Abs. 2 lit. b SVG, SR 741.01.

im Vergleich zu Liechtenstein (EWR) – inzwischen erheblich tiefer liegen, warten auf eine sinnvolle Anpassung an die *Standards, welche im «blauen Europa» gelten.*

Die derzeitigen *Bestimmungen in der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV) zur Beitragsberechnung und zur Beitragserhebung*¹⁰⁹ sind überholt, wie wir weiter oben dargelegt haben¹¹⁰. Der vorliegende und *dem ASTRA eingereichte Revisionsvorschlag* dürfte demnächst umgesetzt werden.

An der am 27./28. Oktober in Lausanne stattfindenden *Claims Conference 2016* wird sich auch dieses Jahr der Teilnehmerkreis aus unseren Mitglieds-gesellschaften mit Gästen aus dem Ausland *im Rahmen aktueller Fragen* aus dem *nationalen, ausländischen und internationalen Recht* weiterbilden und das individuelle Netzwerk pflegen. Die in Vorbereitung stehenden Themen umfassen die *Mobilität von morgen*. Wie beim Kongress des IEVR wollen wir auch unseren Tagungsteilnehmern diese Thematik näher bringen. Vorgesehen ist sodann ein Vortrag zur *Bio-Mechanik*; mit welchen technischen Einrichtungen lassen sich schwere Verletzungen bei Unfällen vermeiden oder zumindest mildern? Sodann wollen wir die *Kürzungspraxis rechtsver-gleichend* studieren, wenn vorgeschriebene Sicherheitsmassnahmen wie Gurten und Helm nicht getragen werden. Inwieweit sind Kürzungen unter dem Aspekt der *«acceptation du risque»* üblich, wenn Schutzvorrichtungen nicht vorgeschrieben und daher nicht genutzt werden? Weiter wird ein *Gast-vortrag des neuen CoB-Präsidenten*¹¹¹ erwartet. Schliesslich wird Zsuzsa Teleki vom Generalsekretariat in Brüssel über den aktuellen *Stand des Be-sucherschutzes in Europa* referieren. Workshops sind zu den Themen *«ge-wöhnlicher Standort eines Fahrzeugs»* und zum *anwendbaren Recht gemäss Haager Strassenverkehrs-Abkommen* geplant wie auch zum Thema *automa-tisiertes Fahren*, dies in Form einer Fallstudie im Anschluss an den Vortrag zum gleichen Thema. Schliesslich wird in einem speziellen Workshop ver-mittelt werden, wie die *Regeln des internationalen Verkehrsrechts* auch *spielerisch erlernt* werden können.

¹⁰⁹ Art. 58 ff. VVV.

¹¹⁰ Siehe Ziff. 2, Abschnitt 4.

¹¹¹ Jean Zenners, Luxemburg.

