

## **Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes sowie des Versicherungsaufsichtsgesetzes**

vom 19. Oktober 1994

---

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
sehr geehrter Herr Präsident,  
sehr geehrte Damen und Herren

wir unterbreiten Ihnen mit der vorliegenden Botschaft die Entwürfe zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes und des Versicherungsaufsichtsgesetzes mit dem Antrag auf Zustimmung.

Gleichzeitig beantragen wir Ihnen, folgende parlamentarischen Vorstösse abzuschreiben:

- 1993 M 93.3195 Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeuge. Revision der Tarifkontrolle (S 27. 4. 93, Kommission für Wirtschaft und Abgaben; N 3. 6. 93)
- 1993 P 93.3128 Strassenverkehrsgesetz. Revision der Bestimmungen über die Motorfahrzeughaftpflicht (S 27. 4. 93, Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen)

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

19. Oktober 1994

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates  
Der Vizepräsident: Villiger  
Der Bundeskanzler: Couchepin

---

## Übersicht

*Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung gehört heute zu den am stärksten regulierten Versicherungszweigen. Die entsprechende aufsichtsrechtliche Regelung ist im wesentlichen dadurch gekennzeichnet, dass gestützt auf die von den Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherern gemeinsam vorgelegten Statistiken und Tarifberechnungen das Bundesamt für Privatversicherungswesen (BPV) einen verbindlichen Einheitstarif genehmigt; zudem ist eine sogenannte Konsultativkommission vorgesehen, die zuhauenden des BPV insbesondere Fragen der Tarifgestaltung und der Prämienfestsetzung begutachtet.*

*Zwei in Zusammenhang mit der Behandlung der Swissex-Vorlagen eingereichte parlamentarische Vorstösse verlangen, dass einerseits die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung liberalisiert und andererseits der Deckungsumfang dieser Versicherung dem EU-Recht angepasst wird. Mit den unterbreiteten Gesetzesänderungen werden diese Anliegen erfüllt.*

*Die Liberalisierung erreicht der Entwurf für eine Änderung des Versicherungsaufsichtsgesetzes im wesentlichen mit der Aufhebung der Bestimmungen über die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Konsultativkommission. Ausserdem ist vorgesehen, mit einer gleichzeitigen Änderung der Schadenversicherungsverordnung parallel zur Tariffreigabe die präventive und systematische Genehmigungspflicht von Allgemeinen Versicherungsbedingungen dieses Versicherungszweiges aufzuheben. Damit wird künftig die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung den anderen liberalisierten Versicherungszweigen gleichgestellt sein.*

*Die Anpassung des Deckungsumfangs an das EU-Recht würde im Vergleich zur heutigen Rechtslage bedeuten, dass einerseits der mit dem Fahrzeughalter nicht identische Lenker schlechtergestellt und andererseits der Fahrzeughalter als Passagier anderen im gleichen Fahrzeug mitfahrenden Personen bei Personenschäden gleich- und damit im Vergleich zu heute bessergestellt würde. Das entsprechende EU-Recht enthält aber nur Mindeststandards, weshalb zur Erreichung der Eurokompatibilität auf die genannte Schlechterstellung auch verzichtet werden kann. Der Entwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes ist dementsprechend konzipiert worden und sieht somit lediglich die Besserstellung des als Passagier mitfahrenden Halters vor.*

*Die Entwürfe enthalten als weitere Neuerung eine gesetzliche Pflicht für alle Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer zum Beitritt und zum Betrieb eines nationalen Versicherungsbüros und eines nationalen Garantiefonds. Damit wird das schweizerische Recht nicht nur eurokompatibel ausgestaltet, sondern es kann auch sichergestellt werden, dass unter der neuen Marktordnung trotz der nach Wegfall des Einheitstarifs zu erwartenden Entsolidarisierung unter den Versicherern das heutige Niveau beim Geschädigtenschutz erhalten bleibt. Ohne die neuen Vorschriften wären nämlich die Voraussetzungen für die Weiterführung des bestehenden grenzüberschreitenden Systems der Versicherungsdeckung («Grüne Karte») für in der Schweiz immatrikulierte Motorfahrzeuge nicht mehr gegeben.*

# Botschaft

## 1 Allgemeiner Teil

### 11 Ausgangslage

Der Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1992 über die Änderung des Versicherungsaufsichtsgesetzes (VAG; SR 961.01), der im Rahmen des Programms zur Anpassung des Bundesrechts an den EWR (Eurolex) erlassen worden war, sah entsprechend den im relevanten Acquis communautaire enthaltenen EU-Richtlinien vor, die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung bei der Versicherung von sogenannten Grossrisiken, d. h. für Versicherungsnehmer von einer bestimmten unternehmerischen Grösse, zu liberalisieren. Dies hätte bedeutet, dass der staatlich vorgeschriebene Einheitstarif bei diesen Risiken nicht zur Anwendung gelangt wäre.

Beim Deckungsumfang in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung wären mit einem Bundesbeschluss gleichen Datums über die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) auch Personenschäden des als Passagier mitfahrenden Fahrzeughalters eingeschlossen worden.

Nach der Ablehnung des EWR durch Volk und Stände am 6. Dezember 1992 hatte der Bundesrat beschlossen, im Rahmen eines Programms zur Revitalisierung der Wirtschaft bestimmte Eurolex-Vorlagen wieder aufzunehmen (Swisslex-Programm). Zu ihnen gehörten auch die Versicherungs- und die Strassenverkehrsvorlagen. Diese Gesetze sind mit Ausnahme der vom Parlament zurückgestellten Verbesserung für den Fahrzeughalter (vgl. Ziff. 122) am 18. Juni 1993 vom Parlament verabschiedet worden und am 1. Januar 1994 in Kraft getreten.

## 12 Parlamentarische Vorstösse

### 121 Motion

Bei der Behandlung der Swisslex-Vorlagen wurde vom Parlament eine Motion mit folgendem Wortlaut überwiesen:

Der Bundesrat wird beauftragt, so schnell wie möglich eine Revision der Tarifkontrolle in der Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeuge vorzulegen und dies unabhängig von einer allgemeinen Revision des Versicherungsaufsichtsgesetzes.

Obwohl dies nicht ausdrücklich aus dem Wortlaut der Motion hervorgeht, ist aufgrund der stattgefundenen parlamentarischen Diskussionen davon auszugehen, dass die Motion eine Revision der Tarifkontrolle in dem Sinne verlangt, dass der heute im VAG verankerte Einheitstarif in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung nicht nur für Grossrisiken, wie dies die entsprechende Swisslex-Vorlage vorsieht, sondern für alle Risiken abgeschafft sowie die präventive Genehmigungspflicht für Tarife und Allgemeine Versicherungsbedingungen in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung aufgehoben werden sollen, um damit dem Wettbewerb in dieser Branche voll zum Durchbruch zu verhelfen.

### 122 Postulat

Ebenfalls in Zusammenhang mit der Behandlung der Swisslex-Vorlagen hat der Bundesrat ein Postulat des Parlaments entgegengenommen. Es lautet:

Der Bundesrat wird eingeladen, möglichst rasch eine Revision der Bestimmungen betreffend Haftpflichtversicherung im Strassenverkehrsgesetz in die Wege zu leiten, die dahin geht, dass bei einem Unfall die geschädigten Insassen eines in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuges nicht schlechter gestellt sind als diejenigen eines in einem EWR-Land immatrikulierten Fahrzeuges. Diese Revision soll den Grundsätzen für die allgemeine Revision des Haftpflichtrechtes entsprechen.

Wie die der Überweisung des Postulats vorausgegangenen Diskussionen gezeigt haben, will das Parlament den Geschädigten die vom Bundesrat im Rahmen von Swisslex vorgeschlagenen Verbesserungen nur gewähren, wenn gleichzeitig die SVG-Regelung auch dort an das EU-Recht angepasst wird, wo der Geschädigte heute bessergestellt ist.

### 13 Vorentwurf des EJPD

Zur Umsetzung dieser beiden parlamentarischen Vorstösse hat das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) entsprechende Entwürfe zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes und des Versicherungsaufsichtsgesetzes ausgearbeitet.

Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung bezweckt im wesentlichen den Schutz der Geschädigten vor finanziellen Beeinträchtigungen durch Motorfahrzeuge wie auch den Schutz des Halters vor Vermögensschäden, die ihm durch die Verursachung eines Schadenfalles entstehen können. Angesichts des beträchtlichen Gefahrenpotentials, das vom motorisierten Strassenverkehr ausgeht, ist der Abschluss einer Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung obligatorisch und zudem ist diese Versicherungsart gesetzlich stark reguliert. Das Ziel des Vorentwurfs bestand deshalb unter anderem darin, entsprechend den Intentionen der zugrunde liegenden Motion das heutige Einheitstarifsystem in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Interesse der Schaffung eines freien Wettbewerbs zu eliminieren. Inskünftig soll zudem mit einer Änderung der Schadenversicherungsverordnung parallel zur Tariffreigabe auch die präventive und systematische Genehmigungspflicht von allgemeinen Versicherungsbedingungen aufgehoben werden, um damit die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung wie die meisten anderen Versicherungszweige mit Bezug auf die Produktgenehmigung aufsichtsrechtlich weitgehend zu deregulieren. Mit weiteren Änderungen wurde vermieden, dass das Niveau des Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsschutzes absinkt und der heute gut funktionierende grenzüberschreitende Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsschutz durch die vorgesehene Liberalisierung beeinträchtigt wird.

In Erfüllung des eingereichten Postulats sah der Vorentwurf vor, dass die Fahrzeuginsassen Ansprüche gegen die Halterhaftpflichtversicherung nur im Rahmen der EU-Mindeststandards haben sollen.

Die heutigen Regelungen über die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung sind im Strassenverkehrsgesetz und im Versicherungsaufsichtsgesetz enthalten, weshalb der Vorentwurf vor allem diese beiden Gesetze in die Revision einbezog. Trotz der beabsichtigten Deregulierung des Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsmarktes war es unser Ansicht nach nicht notwendig, neu einen Kontrahierungszwang zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer gesetzlich zu verankern, da auch unter den neuen Gegebenheiten praktisch jeder Versicherungsnehmer eine Versicherungsdeckung erhalten sollte, allerdings zu einer seinem Risiko entsprechenden Prämie. Einzelne Verkehrsverbände hatten jedoch angesichts des obligatorischen Charakters der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung verlangt, dass den Vernehmlassungsteilnehmern als Variante die Regelung eines Kontrahierungszwangs zur Stel-

lungnahme unterbreitet wird. Zu diesem Zweck enthielt der Vorentwurf in Form einer Variante noch eine entsprechende Änderung des Bundesgesetzes über den Versicherungsvertrag (VVG; SR 221.229.1).

## 14 Vernehmlassungsverfahren

Am 1. Oktober 1993 unterbreitete das EJPD den Vorentwurf dem Bundesgericht, dem Eidgenössischen Versicherungsgericht, den Kantonen, den politischen Parteien sowie den interessierten Organisationen zur Vernehmlassung. Diese dauerte bis Ende November 1993. Insgesamt sind 64 Antworten eingegangen (25 Kantone, 6 politische Parteien, das Bundesgericht, das Eidg. Versicherungsgericht und 31 interessierte Organisationen). Die Mehrheit hat die angestrebte Liberalisierung ausdrücklich begrüsst oder war mit ihr einverstanden. Zwölf Vernehmlassungsadressaten haben auf eine Stellungnahme verzichtet. Viele der zustimmenden Vernehmlasser begrüsst die angestrebte Stärkung des freien Wettbewerbs sowie die Tatsache, dass als Folge der Freigabe des Einheitstarifs Fahrer, die einen hohen Schadenaufwand verursachen, inskünftig höhere Prämien zahlen müssen als bisher und die Vorlage damit eine verkehrserzieherische Wirkung entfaltet. Es wurde aber auch auf den mit der Liberalisierung verbundenen Nachteil hingewiesen, dass der Konsument die angesichts des Wegfalls des Einheitstarifs zu erwartende Vielzahl von Versicherungsangeboten nicht mehr überblicken könne.

Zu den wichtigsten Revisionspunkten haben sich die Vernehmlassungsteilnehmer wie folgt geäußert:

- Die aufgrund des vom Bundesrat entgegengenommenen Postulats vorgeschlagene Anpassung des Deckungsumfanges der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung an das EU-Recht ist im Vernehmlassungsverfahren unterschiedlich aufgenommen worden. Die Anpassung an die Mindeststandards der EU hätte im Vergleich zur heutigen Rechtslage bedeutet, dass einerseits der mit dem Fahrzeughalter nicht identische Lenker schlechtergestellt und andererseits der Fahrzeughalter als Passagier mit anderen im gleichen Fahrzeug mitfahrenden Personen bei Personenschäden gleich- und damit im Vergleich zu heute bessergestellt worden wäre. Während diese Besserstellung begrüßt worden ist, haben die Vernehmlassungsteilnehmer die vorgeschlagene Schlechterstellung abgelehnt.
- Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer haben im Vernehmlassungsverfahren verlangt, dass das heutige System der Deckung der von ausländischen Fahrzeugen (Art. 74) und nichtversicherten oder unbekanntem Fahrzeugen verursachten Schäden (Art. 76) auf neue Grundlagen gestellt wird. Heute erfüllen die Versicherer diese Aufgabe bezüglich Ausländerschäden auf der Grundlage eines Vertrages mit der Eidgenossenschaft. Sie befürchten nun, dass die nach Aufhebung der Einheitsprämie eintretende Entsolidarisierung unter den Versicherern zu Schwierigkeiten beim Einfordern von Beiträgen und Regressforderungen führen wird.
- Im Vernehmlassungsverfahren wurde von seiten der Versicherer darauf hingewiesen, dass die schweizerische Voraussetzung der «Gleichwertigkeit» für das Gegenrecht bezüglich der Garantiefondsleistungen in den EU/EFTA-Staaten, mit denen die schweizerischen Versicherer aufgrund der Interbüro-Abkommen («Grüne Karte») bei der grenzüberschreitenden Versicherungsdeckung eng zusammenarbeiten, kein Verständnis mehr findet. Sie verlangten, die schweizerische Regelung sei «europakompatibel» zu gestalten.

- Die im Vernehmlassungsverfahren vorgeschlagene Aufhebung der Konsultativkommission für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (KKMHV) ist von den Vernehmlassungsteilnehmern als zu wenig weitgehend bezeichnet worden. Da ein deregulierter Versicherungsmarkt gar keiner Konsultativkommissionen mehr bedürfe, sollte nach Ansicht der Vernehmlasser auf sie auch für andere Versicherungszweige verzichtet werden.
- Die als Variante vorgeschlagene Einführung eines Kontrahierungszwangs ist von einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer abgelehnt worden. Es wurde geltend gemacht, eine solche Regelung verstosse gegen die Handels- und Gewerbesowie gegen die Vertragsfreiheit; ausserdem widerspreche sie der angestrebten Liberalisierung und Deregulierung. Die Argumente, die den Bundesrat dazu führten, im Vernehmlassungsentwurf die Einführung eines Kontrahierungszwangs abzulehnen, sind somit im Vernehmlassungsverfahren bestätigt worden.

## **2 Besonderer Teil**

### **21 Vorbemerkungen**

Angesichts der breiten Zustimmung der Vernehmlassungsteilnehmer zum Vorentwurf beauftragte der Bundesrat das EJPD, unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens eine Botschaft sowie einen Gesetzesentwurf auszuarbeiten, der im wesentlichen die Grundzüge des Vorentwurfs übernehmen sollte, allerdings mit den folgenden hauptsächlichsten Änderungen:

- Verzicht auf die Schlechterstellung des mit dem Fahrzeughalter nicht identischen Fahrzeugführers (Art. 59 Abs. 3 SVG);
- gesetzliche Verankerung der Pflicht für alle in der Schweiz zugelassenen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer zur Bildung eines nationalen Versicherungsbüros und eines nationalen Garantiefonds, welche die Schadendeckung nach Artikel 74 und 76 SVG übernehmen;
- Aufhebung der Gleichwertigkeitsklausel als Voraussetzung für die Anspruchsberechtigung ausländischer Geschädigter gegenüber dem Garantiefonds (Art. 79 SVG);
- Beitritt zum nationalen Versicherungsbüro *und* zum nationalen Garantiefonds als Voraussetzung der Bewilligungserteilung zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Art. 8 Abs. 2<sup>bis</sup> VAG);
- Aufhebung der Bestimmung betreffend die Konsultativkommissionen (Art. 45 VAG).

Ausserdem sollte angesichts der mehrheitlichen Ablehnung durch die Vernehmlassungsteilnehmer darauf verzichtet werden, Ihnen die Einführung eines Kontrahierungszwangs mittels Änderung des Bundesgesetzes über den Versicherungsvertrag zu beantragen.

## 22 Erläuterung der einzelnen Bestimmungen

### 221 Strassenverkehrsgesetz

#### 221.1 Räumliche Mindestdeckung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Art. 63 Abs. 2)

Wir beantragen Ihnen, die räumliche Mindestdeckung der obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung auf diejenigen Staaten festzulegen, in denen das schweizerische Kontrollschild als Versicherungsnachweis gilt.

Schweizerische Kontrollschilder gelten für das damit versehene Motorfahrzeug als gültiger Versicherungsnachweis in allen Staaten, die dem Multilateralen Garantieabkommen vom 15. März 1991 beitreten. Es sind dies zur Zeit alle EU- und EFTA-Staaten sowie Ungarn, Tschechien und die Slowakei.

Jede Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungspolice muss daher weiterhin zumindest für das Gebiet der jeweiligen Vertragsstaaten gelten. Dies kann nach Wegfall der Bedingungsgenehmigung durch das Bundesamt für Privatversicherungswesen (BPV) nur durch eine entsprechende Ergänzung des SVG (Art. 63 Abs. 2) sichergestellt werden.

Vertragspartei auf Schweizer Seite ist das Schweizerische Syndikat der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer, das die Funktion des nationalen Büros der Schweiz inne hat. Ihm müssen alle in der Schweiz tätigen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer angehören (Art. 8 Abs. 2<sup>bis</sup> VAG). Seine Hauptaufgabe besteht darin, für die Entschädigung der in der Schweiz durch ausländische Motorfahrzeuge geschädigten Personen zu sorgen (Art. 74 SVG).

Selbstverständlich kann der Versicherer dem Fahrzeughalter auch in andern Staaten den gleichen Schutz gewähren. Dazu gibt er dem Halter als Versicherungsnachweis eine internationale Versicherungskarte (Grüne Karte) ab. Diese wird zusätzlich zu den Staaten des Multilateralen Garantieabkommens zur Zeit auch in Albanien, Bulgarien, Estland, Israel, Kroatien, Marokko, Polen, Rumänien, Slowenien, Tunesien und der Türkei als Versicherungsnachweis anerkannt. Auf eine obligatorische Ausdehnung der räumlichen Geltung der obligatorischen Mindestversicherung auch auf diese Staaten verzichten wir, weil der grösste Teil der Halter schweizerischer Fahrzeuge nur in West- und Mitteleuropa verkehren dürfte.

#### 221.2 Gleichstellung des Halters mit andern im gleichen Motorfahrzeug als Passagier mitfahrenden Personen bei Personenschäden (Art. 63 Abs. 3 Bst. a)

Wir beantragen Ihnen, den als Passagier mitfahrenden Fahrzeughalter in Übereinstimmung mit dem EU-Recht besser zu stellen. Er soll künftig bei Personenschäden die gleichen Ansprüche gegen seinen Haftpflichtversicherer haben wie andere im Fahrzeug mitfahrende Personen.

Heute können die Haftpflichtversicherer solche Ansprüche der Fahrzeughalter in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen vertraglich wegbedingen.

### 221.3 Gesetzliche Pflicht der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer zur Bildung eines nationalen Versicherungsbüros (Art. 74)

Wir beantragen, die in der Schweiz für den Bereich der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherer zu verpflichten, ein nationales Versicherungsbüro mit eigener Rechtspersönlichkeit zu bilden. Diesem soll die Deckung der von ausländischen Fahrzeugen in der Schweiz verursachten Schäden obliegen.

Heute erfüllen die Versicherer diese Aufgabe bezüglich Ausländerschäden auf der Grundlage eines Vertrages mit der Eidgenossenschaft<sup>1)</sup>, wobei aber nicht die Versicherer gemeinsam, sondern der vom EJPD bezeichnete geschäftsführende Versicherer den Geschädigten gegenüber zur Deckung verpflichtet (passivlegitimiert) ist.

Die Pflicht zur Bildung einer juristischen Person, welche diese Aufgabe übernimmt, wurde von der Schweizerischen Vereinigung der Haftpflicht- und Motorfahrzeug-Versicherer (HMFV), der fast alle in der Schweiz zugelassenen Versicherungseinrichtungen dieser Branche angehören, im Vernehmlassungsverfahren verlangt. Dadurch soll verhindert werden, dass sich einzelne Versicherer der Übernahme von im öffentlichen Interesse liegenden Lasten (grenzüberschreitender Versicherungsschutz) entziehen, wenn mit dem Wegfall der Einheitsprämie eine Entsolidarisierung eintritt.

Die hier vorgeschlagene Lösung trägt diesen Bedenken Rechnung und hat die Zustimmung der HMFV gefunden. Sie ermöglicht, den Status quo in den wesentlichen Punkten (private Trägerschaft für das nationale Versicherungsbüro und den Garantiefonds, direkter Anspruch des Geschädigten gegen einen schweizerischen Versicherer und grenzüberschreitende Versicherungsdeckung der schweizerischen Fahrzeughalter) beizubehalten. Die Neuerungen sind:

- Die Deckung der Schäden nach Artikel 74 obliegt einer juristischen Person, der alle in der Schweiz zugelassenen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer angehören müssen. Die Pflicht zur Bildung und zum Betrieb dieser Einrichtung wird im Gesetz verankert.
- Die juristische Person und nicht mehr der vom EJPD bezeichnete geschäftsführende Versicherer muss für die Deckungsansprüche der Geschädigten einstehen (Passivlegitimation).
- Jeder Fahrzeughalter entrichtet künftig mit der Versicherungsprämie auch einen Beitrag zur Deckung des Aufwandes (Art. 76a). Bereits heute wird ein solcher Beitrag für den Garantiefonds erhoben.

Auf diese Weise kann auch unter der neuen Marktordnung und trotz der nach Wegfall der Einheitsprämie erwarteten Entsolidarisierung unter den Versicherern das heutige Niveau beim Geschädigtenschutz sichergestellt werden.

*Absatz 5* räumt dem Bundesrat die Kompetenz ein, für ausländische Motorfahrzeuge, d. h. für Fahrzeuge mit ausländischen Kontrollschildern, zur Sicherstellung des Versicherungsobligatoriums (Art. 63 Abs. 1) den Abschluss einer Grenzversicherung zu verlangen. Diese Pflicht trifft Führer ausländischer Motorfahrzeuge, die keine gültige internationale Versicherungskarte («Grüne Karte») mitführen oder

<sup>1)</sup> Abkommen vom 15. Dezember 1967 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das Eidg. Justiz- und Polizeidepartement, und dem Schweizerischen Syndikat der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer



†  
deren Fahrzeuge Kontrollschilder tragen, die nach den Vereinbarungen zwischen den nationalen Versicherungsbüros nicht als Versicherungsnachweis gelten.

Ferner hat der Bundesrat auch die Befugnisse des nationalen Versicherungsbüros zu regeln. Dessen Aufgaben umfassen neben der Deckung der von ausländischen Fahrzeugen in der Schweiz verursachten Schäden auch die Entschädigung im Regressverfahren des nationalen Versicherungsbüros im Unfallstaat, wenn schweizerische Fahrzeuge im Ausland an Unfällen beteiligt sind. Dieses System funktioniert auf der Grundlage von Verträgen zwischen den nationalen Versicherungsbüros, die über die Schadendeckung hinaus den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr erleichtern. So ermöglichen diese Vereinbarungen, welche das schweizerische Versicherungsbüro aufgrund einer Ermächtigung im Abkommen mit der Eidgenossenschaft abgeschlossen hat, dass das schweizerische Kontrollschild bzw. die von einem schweizerischen Versicherer abgegebene Grüne Karte heute in zahlreichen Staaten als Versicherungsnachweis anerkannt wird. Ebenso brauchen umgekehrt die Führer von Motorfahrzeugen aus diesen Staaten bei der Einreise in die Schweiz keine Grenzversicherung abzuschliessen. Dadurch werden die Zollorgane wesentlich entlastet. Künftig ist auch denkbar, dass der Schutz der im Ausland verunfallten Personen auf der Grundlage von Vereinbarungen zwischen den nationalen Versicherungsbüros noch weiter ausgebaut wird (z. B. administrative Unterstützung der Geschädigten bei Unfällen im Ausland durch das Büro im Wohnsitzstaat).

#### **221.4 Gesetzliche Pflicht der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer zur Bildung eines nationalen Garantiefonds (Art. 76)**

Die Neuerung besteht zunächst wie bei Artikel 74 darin, dass die in der Schweiz zugelassenen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer einen nationalen Garantiefonds mit eigener Rechtspersönlichkeit bilden müssen. Diese juristische Person und nicht mehr der vom EJPD bezeichnete geschäftsführende Versicherer muss die Schadendeckungsansprüche der Geschädigten erfüllen.

Ferner beantragen wir, dass die einzelnen Versicherer den Aufwand des Garantiefonds anteilmässig nach Massgabe der Anzahl und der Art der Risiken tragen müssen (*Abs. 1 und 4 Bst. c*). Die Regelung im einzelnen soll durch den Bundesrat erfolgen.

Die Aufhebung der Einheitsprämie lässt es als sachgerechter erscheinen, wenn künftig die finanzielle Beteiligung der einzelnen Versicherer nicht mehr nach dem Prämienvolumen, sondern nach der Anzahl Risiken bemessen wird. Vorgeschlagen wird deshalb, einen festen Betrag pro versichertes Risiko zu erheben, wobei den Unterschieden zwischen den einzelnen Risiken durch Einteilung der Fahrzeugarten in verschiedene Kategorien auf Verordnungsstufe Rechnung getragen werden soll. So wäre der pro Risiko abzuliefernde feste Betrag unterschiedlich hoch, je nachdem, ob es sich beispielsweise um einen Lastwagen oder einen Personenwagen handelt.

#### **221.5 Halterbeitrag zur Deckung des Aufwandes des nationalen Versicherungsbüros (Art. 76a Abs. 1-3)**

Die Neuerung besteht im wesentlichen darin, dass künftig jeder Fahrzeughalter mit der Versicherungsprämie auch einen Beitrag zur Deckung des Aufwandes nach Artikel 74 leistet. Mit diesen Beiträgen muss aber lediglich der Teil des Gesamtauf-

wandes gedeckt werden, den die Grenzversicherung (Art. 45 der Verkehrsversicherungsverordnung; SR 741.31) und die in- oder ausländischen Versicherer der schadenverursachenden Fahrzeuge dem nationalen Versicherungsbüro nicht auf dem Regressweg vergüten (z. B. wegen Zahlungsunfähigkeit des Versicherers oder Verunmöglichkeit des internationalen Zahlungsverkehrs durch kriegerische Ereignisse oder UNO-Embargo). Der Halterbeitrag bedarf der Genehmigung des BPV und besteht in einem für jedes Fahrzeug der gleichen Art (Klasse) gleich hohen Frankenbetrag. Der Bundesrat wird die Zusammensetzung der Klassen auf Verordnungsebene festlegen.

## **221.6 Aufhebung des Gleichwertigkeitsvorbehalts als Voraussetzung für die Anspruchsberechtigung im Ausland wohnhafter Geschädigter gegenüber dem schweizerischen Garantiefonds (Art. 79)**

Wir beantragen Ihnen eine Neufassung von Artikel 79, die nicht mehr auf die Gleichwertigkeit der Entschädigungsleistungen, sondern nur noch auf die Nichtdiskriminierung von schweizerischen Geschädigten im Herkunftsstaat des Anspruchers abstellt.

Obwohl die Kompetenzdelegation an den Bundesrat heute schon eine Kann-Vorschrift ist, wird der Beurteilungsspielraum des Bundesrates durch das Streichen des Gleichwertigkeitsvorbehalts erweitert. Der Bundesrat beabsichtigt, künftig bei der Regelung der Anspruchsberechtigung im Ausland wohnhafter ausländischer Geschädigter gegenüber dem Garantiefonds nicht mehr darauf abzustellen, ob die schweizerischen Geschädigten im Ausland gewährte Schadendeckung in etwa schweizerisches Niveau erreicht. Massgebend soll vielmehr sein, ob Schweizer bzw. in der Schweiz wohnhafte ausländische Geschädigte im betreffenden Staat eine Inländerbehandlung erfahren. Auf diese Weise wird das schweizerische Recht «europakompatibel». Dies ist im Vernehmlassungsverfahren von Seiten der Versicherer dringend gefordert worden, da die schweizerische Bedingung der «Gleichwertigkeit» in den EU/EFTA-Staaten, mit denen die schweizerischen Versicherer bei der grenzüberschreitenden Versicherungsdeckung aufgrund der Interbüro-Abkommen («Grüne Karte») eng zusammenarbeiten, kein Verständnis mehr findet.

Da aber die EU- und EFTA-Staaten von einer Gleichstellung mehr profitieren als die Schweiz, wird die Erfüllung dieser Forderung als Gegenleistung in die bilateralen Transportverhandlungen mit der EU eingebracht. Auf diese Weise kann der Bundesrat das Inkrafttreten der Gesetzesänderung und die Anpassungen in der Verkehrsversicherungsverordnung von Gegenleistungen abhängig machen.

## **221.7 Verzicht auf eine ziffernmässig festgelegte Mindestbusse beim Fahren ohne Versicherungsschutz (Art. 96 Ziff. 2)**

Der Gesetzgeber schreibt heute für Fahren ohne obligatorische Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung eine Mindestbusse vor, die sich nach der Höhe der Grundprämie richtet. Nach dem Wegfall der einheitlichen Grundprämie käme daher nur eine ziffernmässig festgelegte Mindestbusse in Frage. Ein starrer Mindesttarif scheint aber wegen der grossen Unterschiede zwischen den möglichen Tatbeständen wenig sinnvoll. Wir schlagen daher vor, darauf zu verzichten und die Bemessung der Busse dem Richter nach Massgabe der Kriterien des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches (StGB) zu überlassen.

## 221.8 Übergangsbestimmung

Der geänderte Artikel 63 Absatz 3 Buchstabe a soll für alle Schäden gelten, die nach Inkrafttreten dieser SVG-Änderung verursacht werden. Bestehende Haftpflichtversicherungsverträge sind an die neue Regelung anzupassen.

## 222 Versicherungsaufsichtsgesetz

### 222.1 Beitritt zum nationalen Versicherungsbüro und Garantiefonds (Art. 8 Abs. 2<sup>bis</sup>)

Nach den zur Revision vorgeschlagenen Artikeln 74 und 76 SVG ist neu vorgesehen, dass die in der Schweiz zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherer zusammen sowohl ein nationales Versicherungsbüro als auch einen nationalen Garantiefonds bilden und betreiben müssen. Damit dies verwirklicht werden kann, ist es notwendig, dass alle betreffenden Versicherungseinrichtungen diesen beiden Institutionen beitreten. Die einfachste Lösung, dies zu gewährleisten, besteht darin, dass die Erteilung der entsprechenden obligatorischen Betriebsbewilligung des EJPD zusätzlich auch vom Beitritt zum nationalen Versicherungsbüro und zum nationalen Garantiefonds abhängig gemacht wird. Diesem Zweck dient der vorgeschlagene neue Absatz 2<sup>bis</sup> von Artikel 8 VAG.

### 222.2 Anpassung und Aufhebung von Bestimmungen

(Art. 20 letzter Satz, Art. 37, 37a und Art. 42 Abs. 1 Bst. a)

Diese Bestimmungen enthalten die wesentlichen Regelungen über die Prämientarife der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung oder nehmen darauf Bezug. Sie müssen als Folge der Deregulierung aufgehoben oder angepasst werden.

### 222.3 Konsultativkommissionen (Art. 45)

Die bisherige Bestimmung normiert für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung explizit die Bestellung einer Konsultativkommission (KKMHV). Mit der vorzunehmenden Deregulierung ist eine solche Kommission nicht mehr notwendig, weshalb der bisherige Absatz 1 von Artikel 45 entfallen muss. Damit hätte nach der noch verbleibenden Bestimmung nach wie vor die generelle Möglichkeit bestanden, bei obligatorischen Versicherungszweigen eidgenössische Konsultativkommissionen zu bestellen. Es muss jedoch als ordnungspolitisch verfehlt betrachtet werden, im Zuge der Liberalisierung des Marktes noch Konsultativkommissionen vorzusehen, welche zuhanden der Bundesbehörden Fragen der Durchführung der betreffenden Versicherungszweige, insbesondere Fragen der Tarifgestaltung und der Prämienfestsetzung begutachten. Eine solche Tätigkeit widerspricht dem Grundgedanken der eingeleiteten Deregulierung. Ausserdem haben sich solche Kommissionen ausserhalb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung bis heute nie als notwendig erwiesen, weshalb es sich rechtfertigt, auf den heutigen Artikel 45 VAG gänzlich zu verzichten. Allerdings halten wir es für notwendig, dass die KKMHV noch solange weiterbestehen bleibt, bis das heutige System des Einheitstarifs in versicherungstechnischer Hinsicht liquidiert ist. Damit dafür die notwendige gesetzliche Grundlage vorhanden ist, beabsichtigen wir, die Aufhebung von Artikel 45 erst nach Abschluss der Tätigkeit der KKMHV in Kraft zu setzen.

## 222.4 Übergangsrecht

### 222.41 Vereinfachte Aufsicht (Art. 53)

Das Übergangsrecht im VAG wird mit einer neuen Bestimmung (Art. 53a) ergänzt. Deshalb beantragen wir Ihnen, den bestehenden Artikel 53 mit einer neuen Sachüberschrift zu versehen, die dieser Neukonzeption besser Rechnung trägt.

### 222.42 Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Art. 53a)

Die Abschaffung des bisherigen Systems des Einheitstarifs bedingt den Erlass verschiedener Regelungen, insbesondere die Festlegung der individuellen und globalen Nachkalkulation für das letzte Rechnungsjahr sowie die Auflösung der allfällig positiven Tarifaufgleichskonten und der Schwankungs-, Unkosten- und Sicherheitsrückstellungen. Im Prinzip könnten diese Arbeiten gestützt auf die Verordnung über die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Verordnung über die individuelle Nachkalkulation in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorgenommen werden. Da jedoch die Vorlage jene VAG-Bestimmungen, die Grundlage für diese Verordnungen bilden, aufhebt, müssen auch diese Verordnungen aufgehoben werden. Dies ist der Grund, warum im VAG eine neue übergangsrechtliche Bestimmung eingefügt werden muss.

Nach den Artikeln 8 ff. der Verordnung über die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (VMHV; SR 961.25) erstellen die Versicherungseinrichtungen jährlich eine gemeinsame Nachkalkulation über den Verlauf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung, die vom BPV genehmigt wird. Weil die Nachkalkulation über das letzte Jahr mit Einheitstarif für die Abwicklung des altrechtlichen Systems unerlässlich ist und erst im ersten neurechtlichen Jahr erstellt werden kann, ist sie in die Übergangsbestimmungen aufzunehmen. Dies gilt auch für die individuelle Nachkalkulation.

Die individuelle Nachkalkulation ist eine gesellschaftsindividuelle Gewinn- und Verlustrechnung für das Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgeschäft. Sie ist in der VMHV und der Verordnung über die individuelle Nachkalkulation in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (VINK; SR 961.253) geregelt. Überschüsse werden als Gewinnbeteiligung an die Versicherungsnehmer ausgeschüttet. Mit der letzten individuellen Nachkalkulation soll sichergestellt werden, dass die Versicherungseinrichtungen aus dem altrechtlichen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungssystem einerseits keine Überschüsse einbehalten und andererseits über die notwendigen Rückstellungen verfügen. Inhaltlich ändert die letzte individuelle Nachkalkulation, weil die Jahresergebnisse nicht mehr vorgetragen werden können und weil die Tarifaufgleichskonten über die letzte individuelle Nachkalkulation ausgeschüttet werden sollen.

Dank den Schwankungs-, Unkosten- und Sicherheitsrückstellungen können die Versicherer unvorhersehbare Verteuerungen der bereits eingetretenen und der kommenden Schäden auffangen; sollte ein Versicherer die Geschäftstätigkeit einstellen, dann könnte daraus zusätzlich die Abwicklung der noch nicht erledigten Schadenfälle finanziert werden.

Derartige Sicherheitsrückstellungen braucht es für jeden Versicherungszweig; weil die Schadenfälle der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung wesentlich langsamer abgewickelt werden können als in andern Zweigen, kommt ihnen hier eine besondere Bedeutung zu. Aus Gründen der Transparenz werden sie heute für die Motor-

fahrzeug-Haftpflichtversicherung von den übrigen Zweigen getrennt ausgewiesen. Ihre Höhe wird im Rahmen der globalen Nachkalkulation und nach Massgabe des Jahresergebnisses festgelegt. Unter dem jährlich anpassbaren und für alle Gesellschaften verbindlichen Einheitstarif galten als Richtwerte für Personenwagen und Nutzfahrzeuge je 20 Prozent der technischen Einnahmen (Prämien plus Entnahme aus dem Tarifausgleichskonto) und für Motorräder 25 Prozent.

Nach der Auflösung des Einheitstarifs werden die Schwankungs-, Unkosten- und Sicherheitsrückstellungen nicht mehr separat ausgewiesen. Sie gehen in die technischen Rückstellungen der Versicherer über, wo sie den gleichen Zwecken dienen.

Die Tarifausgleichskonten sind Fremdkapital. Sie werden geäufnet mit den Zinserträgen auf Prämien und Schadenrückstellungen, allfälligen Gewinnen aus der Schadenabwicklung und technischen Überschüssen. Bisher haben sie die Prämien mitfinanziert in einem jährlich zusammen mit den Prämien vom BPV genehmigten Ausmass. Um sicherzustellen, dass sie bei der Auflösung des altrechtlichen Systems an die Versicherungsnehmer zurückfliessen, sollen sie über die letzte individuelle Nachkalkulation vollständig – d. h. ohne Verrechnung mit einem allfälligen negativen Stand der Konten und ohne Anspruch der Versicherer auf einen Gewinnanteil – ausgeschüttet werden, zusammen mit einem allfälligen positiven Stand der individuellen Konten.

### **3      Auswirkungen**

#### **31     Finanzielle und personelle Auswirkungen**

Für den Bund hat die Vorlage keine finanziellen Auswirkungen. Sie ist nicht haushaltrelevant.

Mit Bezug auf die personellen Auswirkungen ist mit einer geringen Arbeitsentlastung des BPV zu rechnen, die aber durch die in Anlehnung an das EU-Recht vorzunehmende verstärkte Solvenzaufsicht der Versicherungseinrichtungen mindestens kompensiert wird.

#### **32     Andere Auswirkungen**

Durch die vorgesehene Liberalisierung wird im Bereich der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung der freie Wettbewerb ermöglicht. Es ist mit einer grösseren Produktevielfalt zu rechnen. Mit der Aufgabe des Einheitstarifs werden sich die Prämien inskünftig vermehrt am Risiko orientieren. Als Folge davon werden Fahrer, die einen hohen Schadenaufwand verursachen, höhere Prämien zahlen müssen. Die Vorlage schafft somit einen Anreiz zum unfallfreien Fahren und entfaltet damit eine verkehrserzieherische Wirkung.

### **4      Legislaturplanung**

Die Vorlage ist in der Legislaturplanung 1991–1995 nicht angekündigt. Angesichts des dem Bundesrat mit der Motion erteilten Auftrags, die Liberalisierung in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung «so schnell wie möglich» vorzunehmen, musste die Vorlage unterbreitet werden.

## **5 Verhältnis zum europäischen Recht**

Der Zweck der Vorlage besteht in Ausführung der ihr zugrundeliegenden parlamentarischen Vorstösse mehrheitlich gerade darin, das schweizerische Recht an das EU-Recht anzupassen. Mit der vorgeschlagenen Ausdehnung des Versicherungsschutzes des als Passagier mitfahrenden Fahrzeughalters wird einerseits eine Anpassung an bestehendes EU-Recht vorgenommen, während andererseits mit der Freigabe des Einheitstarifs und dem vorgesehenen Wegfall der Bedingungsgenehmigung eine Liberalisierung erreicht wird, die in der EU mit dem Inkrafttreten der dritten Versicherungsrichtlinien ab 1. Juli 1994 verwirklicht ist.

## **6 Verfassungsmässigkeit**

Das VAG ist unter anderem gestützt auf die Artikel 34 Absatz 2 und 37<sup>bis</sup> der Bundesverfassung (BV), das SVG unter anderem gestützt auf die Artikel 37<sup>bis</sup>, 64 und 64<sup>bis</sup> BV erlassen worden. Die vorliegenden Änderungen der beiden Erlasse stützen sich auf die gleichen Verfassungsbestimmungen ab.

**Änderung vom**

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 19. Oktober 1994<sup>1)</sup>,  
beschliesst:*

I

Das Strassenverkehrsgesetz<sup>2)</sup> wird wie folgt geändert:

*Art. 63 Abs. 2 und 3 Bst. a*

<sup>2)</sup> Die Versicherung deckt die Haftpflicht des Halters und der Personen, für die er nach diesem Gesetz verantwortlich ist, mindestens in allen Staaten, in denen das schweizerische Kontrollschild als Versicherungsnachweis gilt.

<sup>3)</sup> Von der Versicherung können ausgeschlossen werden:

- a. Ansprüche des Halters aus Sachschäden, die Personen verursacht haben, für die er nach diesem Gesetz verantwortlich ist;

*Art. 74 Ausländische Fahrzeuge; nationales Versicherungsbüro*

<sup>1)</sup> Die in der Schweiz zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherungseinrichtungen bilden und betreiben gemeinsam ein nationales Versicherungsbüro mit eigener Rechtspersönlichkeit.

<sup>2)</sup> Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement bezeichnet den geschäftsführenden Versicherer.

<sup>3)</sup> Das nationale Versicherungsbüro deckt die Schäden, die ausländische Motorfahrzeuge, Anhänger und Fahrräder in der Schweiz verursachen, im gleichen Umfang, wie wenn der Unfall durch ein schweizerisches Fahrzeug verursacht worden wäre.

<sup>4)</sup> Der Geschädigte hat ein Forderungsrecht unmittelbar gegen das nationale Versicherungsbüro.

<sup>5)</sup> Der Bundesrat regelt die Pflicht zum Abschluss von Grenzversicherungen für ausländische Motorfahrzeuge und die Befugnisse des nationalen Versicherungsbüros zur Schadendeckung im In- und Ausland sowie zur Förderung und Entwicklung des Versicherungsschutzes und des Schutzes von Verkehrsoptionen im grenzüberschreitenden Verkehr. Er kann den Arrest zur Sicherung von Ersatzansprüchen für Schäden, die von ausländischen Motorfahrzeugen oder Fahrrädern verursacht werden, ausschliessen oder beschränken.

<sup>1)</sup> BBl 1995 I 49

<sup>2)</sup> SR 741.01

**Art. 76** Unbekannte oder nichtversicherte Schädiger; nationaler Garantiefonds

<sup>1</sup> Die in der Schweiz zum Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugelassenen Versicherungseinrichtungen bilden und betreiben gemeinsam einen nationalen Garantiefonds mit eigener Rechtspersönlichkeit. Sie tragen den Aufwand dafür anteilmässig.

<sup>2</sup> Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement bezeichnet den geschäftsführenden Versicherer.

<sup>3</sup> Aus dem nationalen Garantiefonds werden nach den Grundsätzen der Halterversicherung die Personen- und Sachschäden gedeckt, die von unbekanntem oder nicht versicherten Motorfahrzeugen, Anhängern und Fahrrädern verursacht worden sind.

<sup>4</sup> Der Bundesrat regelt:

- a. die Aufgaben nach Absatz 3;
- b. einen Selbstbehalt des Geschädigten für Sachschäden;
- c. die Anteile der Versicherungseinrichtungen am Aufwand nach Massgabe der Zahl und der Art der versicherten Risiken.

<sup>5</sup> Der nationale Garantiefonds kann Rückgriff nehmen auf:

- a. Haftpflichtige, die nachträglich ermittelt werden, oder ihre Versicherer;
- b. Personen, die den Schaden verschuldet haben oder für die Verwendung des Fahrzeugs verantwortlich waren.

<sup>6</sup> Gedeckt wird nur der Schaden, für den der Geschädigte nicht anderweitig Ersatz beanspruchen kann. Leistungen aus privaten Lebensversicherungsverträgen sowie als Kapitalabfindung oder Taggeld geleistete Entschädigungen aus privaten Unfallversicherungsverträgen werden jedoch nicht angerechnet.

<sup>7</sup> Der Geschädigte hat ein Forderungsrecht unmittelbar gegen den nationalen Garantiefonds.

**Art. 76a Abs. 1–3**

<sup>1</sup> Der Halter eines Motorfahrzeuges leistet jährlich je einen Beitrag nach Massgabe der Art des versicherten Risikos zur Deckung des Aufwandes nach den Artikeln 74 und 76.

<sup>2</sup> Das nationale Versicherungsbüro und der nationale Garantiefonds bestimmen diese Beiträge; sie sind vom Bundesamt für Privatversicherungswesen zu genehmigen.

<sup>3</sup> Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer erheben diese Beiträge mit der Prämie.

**Art. 79** Im Ausland wohnhafte ausländische Geschädigte

Der Bundesrat kann im Ausland wohnhafte ausländische Geschädigte von der Anspruchsberechtigung nach den Artikeln 74 und 76 ausschliessen, sofern der Wohnsitz- oder Heimatstaat schweizerische Geschädigte schlechter stellt als inländische.



Art. 96 Ziff. 2

2. Wer ein Motorfahrzeug führt, obwohl er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen könnte, dass die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung nicht besteht, wird mit Gefängnis und mit Busse bestraft.

In leichten Fällen werden Fehlbare mit Busse bestraft.

II

*Übergangsbestimmung*

<sup>1</sup> Der geänderte Artikel 63 Absatz 3 Buchstabe a ist auf alle Schadenereignisse anwendbar, die ab Inkrafttreten dieser Änderung eintreten. Anders lautende Bestimmungen des Versicherungsvertrages sind unwirksam.

<sup>2</sup> Die Versicherungsverträge sind bis Ende des Versicherungsjahres an den geänderten Artikel 63 Absatz 3 Buchstabe a anzupassen.

III

*Referendum und Inkrafttreten*

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

(VAG)

Änderung vom

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 19. Oktober 1994<sup>1)</sup>,  
beschliesst:*

I

Das Versicherungsaufsichtsgesetz vom 23. Juni 1978<sup>2)</sup> wird wie folgt geändert:

*Art. 8 Abs. 2<sup>bis</sup>*

<sup>2bis</sup> Versicherungseinrichtungen, welche den Betrieb der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung aufnehmen wollen, müssen ausserdem nachweisen, dass sie dem nationalen Versicherungsbüro und dem nationalen Garantiefonds beigetreten sind.

*Art. 20 letzter Satz*

... Artikel 38a Absatz 3 bleibt vorbehalten.

*1. Abschnitt: Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Art. 37, 37a und 38)  
Aufgehoben*

*Art. 42 Abs. 1 Bst. a*

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt:

- a. ergänzende Bestimmungen zu den Artikeln 3 Absatz 1, 5 Absatz 3, 12, 13 Absatz 3, 14 Absatz 3, 15, 21 Absatz 3, 24, 38a Absätze 4 und 5, 39 Absatz 5 und 44 dieses Gesetzes sowie zum Einschreiten gegen Missstände, welche die Interessen der Versicherten gefährden;

*Art. 45*

*Aufgehoben*

*Art. 53 Sachüberschrift*

Vereinfachte Aufsicht

<sup>1)</sup> BBl 1995 I 49

<sup>2)</sup> SR 961.01

*Art. 53a* Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung

<sup>1</sup> Zur Beendigung des Systems der einheitlichen Prämientarife in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung bestimmt der Bundesrat Inhalt und Zeitpunkt der letzten globalen und individuellen Nachkalkulationen.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt im Rahmen der letzten globalen Nachkalkulation die Höhe der Schwankungs-, Unkosten- und Sicherheitsrückstellungen, die den Versicherungseinrichtungen als Eigenmittel zustehen.

<sup>3</sup> Allfällige Überschüsse auf den Tarifausgleichskonten, die sich aufgrund der globalen Nachkalkulation des letzten Rechnungsjahres ergeben, werden über die individuelle Nachkalkulation vollständig an die Versicherungsnehmer rückerstattet.

II

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

7191

## **Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes sowie des Versicherungsaufsichtsgesetzes vom 19. Oktober 1994**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	94.088
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.01.1995
Date	
Data	
Seite	49-67
Page	
Pagina	
Ref. No	10 053 311

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.