

Zu 2634

## Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über Art. 52<sup>bis</sup> des  
Entwurfes zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und  
Fahrradverkehr.

(Vom 24. November 1931.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Bei der Beratung des Automobilgesetzes hat der Ständerat durch Schlussnahme vom 17. September 1931 von uns einen Bericht über den von Herrn Ständerat Klöti zur Aufnahme empfohlenen Art. 52<sup>bis</sup> verlangt.

Den Ausgangspunkt für Art. 52<sup>bis</sup> bildet Art. 36, Abs. 5, der folgenden Worflaut hat: «Ist das Motorfahrzeug ohne Verschulden des Halters von einem Dritten eigenmächtig gebraucht worden, so haftet der Dritte an Stelle des Halters.» Der Dritte haftet also nur dann, wenn den Halter kein Verschulden trifft. Kehrt der Halter in der Verwahrung des Automobils nicht genügende Vorsichtsmassnahmen vor, um dessen Gebrauch durch einen unbefugten Dritten zu verhindern, so haftet dem durch eine Strolchenfahrt Geschädigten primär der Halter. Dass in der Verwahrung des Fahrzeugs die nötige Sorgfalt getroffen wurde, ist vom Halter zu beweisen (Art. 8 ZGB). Für Schäden, die durch ein Motorfahrzeug verursacht werden, das durch Personen geführt wird, deren sich der Halter zum Betriebe des Fahrzeugs bedient oder die es mit seiner Einwilligung führen, haftet der Halter immer (Art. 36, Abs. 6).

Hat trotz der sorgfältigen Verwahrung des Automobils durch den Halter ein Dritter dieses zur Ausführung einer Strolchenfahrt entwendet, so haftet für den mit dem Fahrzeug verursachten Schaden der Dritte (Strolchenfahrer) selbst, und zwar nach den Grundsätzen des Automobilgesetzes und nicht etwa des Obligationenrechtes. Der Strolchenfahrer wird von der Ersatzpflicht nur dann befreit, wenn er beweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder — unter Ausschluss des eigenen Verschuldens — durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht wurde. In den Fällen, in denen der

Strolchenfahrer selbst für den verursachten Schaden aufkommen muss, kann nun aber ein sozial unbefriedigender Zustand eintreten, da dem Geschädigten in der Regel ein Schuldner gegenübersteht, der insolvent ist oder sich flüchtig gemacht hat. Die Folge ist die, dass der Geschädigte vielfach leer ausgehen muss. Anders beim Halter, hinter dem kraft gesetzlicher Vorschrift eine solvente Versicherungsgesellschaft steht. Damit meldet sich das soziale Bedürfnis, eine Schadenreparation auch für die Fälle zu schaffen, in denen ein Dritter von einem insolventen Strolchenfahrer verletzt wird.

Ein Antrag Bratschi im Nationalrat suchte das Problem in der Weise zu lösen, dass der Halter primär auch für die Folgen einer Strolchenfahrt haften sollte, jedoch nur bis zur Höhe der in Art. 50 vorgesehenen Versicherungssummen. Der Antrag unterlag in der Kommission mit 8 gegen 10 Stimmen. Er wurde im Gesamtrat als Minderheitsantrag wieder aufgenommen, unterlag aber mit 76 zu 77 Stimmen. Das knappe Abstimmungsresultat zeigt deutlich, dass es angezeigt ist, dem Gedanken Beachtung zu schenken.

Die ständerätliche Kommission, die sich hierauf mit dem Problem befasste, beauftragte das Justiz- und Polizeidepartement, sich mit den Automobilverbänden in Verbindung zu setzen, um sie anzufragen, ob sie bereit wären, für ihre Mitglieder eine freiwillige Versicherung abzuschliessen

1. für Schäden, die durch mittellose Strolchenfahrer verursacht werden;
2. für Schäden, deren Urheber nicht festgestellt werden kann;
3. für Schäden, die durch Motorfahrzeuge verursacht werden, für die keine Haftpflichtversicherung besteht.

Die Verbände lehnten den Abschluss einer solchen freiwilligen Versicherung einstimmig ab. Wir können diese Haltung der Verbände nicht bedauern, denn die Lösung hätte den grossen Nachteil aufgewiesen, dass für Schäden im vorgenannten Sinne, die durch ein Fahrzeug der sehr zahlreichen nichtorganisierten Halter verursacht worden sind, keine Versicherung bestanden hätte.

In der Folge suchte die ständerätliche Kommission nach einer Lösung, welche die Versicherung durch den Bund durchführen lässt. Ihre Mehrheit stellte folgenden Antrag:

«1. Der Bund schliesst bei den zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassenen Versicherungsgesellschaften eine Versicherung zugunsten von Personen ab, die ohne eigenes grobes Verschulden durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges geschädigt worden sind, jedoch wegen Nichtfeststellbarkeit oder Mittellosigkeit des Urhebers oder wegen des Fehlens einer Haftpflichtversicherung für das betreffende Motorfahrzeug keine Entschädigung erlangen können. Die Ansprüche der Versicherten bemessen sich nach der eidgenössischen Gesetzgebung über die Unfallversicherung.

2. Die Prämien für diese Versicherung sind durch die haftpflichtversicherten Halter von Motorfahrzeugen aufzubringen.

3. Der Bundesrat bestimmt die Grenzen dieser Versicherung und erlässt die Vollziehungsvorschriften.»

Herr Klöti stellte einen Minderheitsantrag folgenden Inhalts:

«1. Der Bund schliesst bei zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassenen Versicherungsgesellschaften eine Versicherung ab zugunsten von Personen, die durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges geschädigt werden, jedoch wegen Nichtfeststellbarkeit oder Mittellosigkeit der Urheber, oder wegen des Fehlens einer Haftpflichtversicherung für das betreffende Fahrzeug keinen oder nur einen teilweisen Ersatz des Schadens erlangen können.

2. Die Gesamtentschädigung bemisst sich nach den Bestimmungen der Art. 36—41 dieses Gesetzes; sie kann jedoch bei Tötung oder Verletzung von Personen weder die in Art. 50, Ziff. 1—3, vorgesehenen Mindestversicherungssummen noch die gemäss Bundesgesetz über die obligatorische Unfallversicherung vorgesehenen Leistungen überschreiten. Bei Sachschaden wird nur der unmittelbare Schaden ersetzt; die Ersatzleistung soll die in Art. 50, Ziff. 4, vorgesehenen Mindestversicherungssummen nicht überschreiten.

3. Für den aus der Tötung oder Verletzung von gegen Unfall obligatorisch versicherten Personen entstehenden Schaden wird auf Grund dieser Versicherung keine Entschädigung gewährt.

4. Dem Versicherer steht im Umfange seiner Leistungen an die Geschädigten der Rückgriff gegen die haftpflichtigen Personen zu.

5. Die Kosten der Versicherung werden aus dem Anteil des Bundes am Ertrage des Benzinolles bestritten.

6. Die Versicherung wird durch den Bundesrat näher geregelt.»

Die beiden Anträge unterscheiden sich in der Hauptsache dadurch, dass nach dem Vorschlag der Mehrheit die Prämien von den Automobilisten, nach dem Vorschlag der Minderheit durch den Bund aufzubringen sind. Der Ständerat hat Art. 52<sup>bis</sup> zu neuer Prüfung und Berichterstattung an den Bundesrat zurückgewiesen.

Zu diesem Zwecke hat das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement auf den 28. Oktober 1981 eine Konferenz nach Bern einberufen, an der vertreten waren: das eidgenössische Finanzdepartement, das eidgenössische Versicherungsamt, das Bundesgericht, die Unfalldirektorenkonferenz, der Automobil-Club der Schweiz und der Touring-Club der Schweiz.

Die Konferenz behandelte in erster Linie folgende Fragen:

1. Welches sind die Prämien, wenn die vom Bund abzuschliessende Versicherung auf die Strolchenfahrten beschränkt wird?
2. Welches sind die Prämien, wenn die Versicherung auf Unfälle ausgedehnt wird, die durch Motorfahrzeuge verursacht werden, für die keine Haftpflichtversicherung besteht?
3. Welches sind die Prämien, wenn auch die durch unbekannte Autos verursachten Unfälle einbezogen werden?

Die Fragen wurden wie folgt beantwortet:

Die Höhe der Prämien ist verschieden, je nachdem die vollen Haftpflichtleistungen oder aber nur die Suval-Entschädigungen ausbezahlt werden sollen. Die Leistungen der Suval betragen ca. 60% der vollen Haftpflichtleistungen. Bei Ausrichtung der Suval-Leistungen betragen die Prämien für die Deckung der unter 1—3 aufgezählten Schäden für

- |                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| a. Lastwagen und Motorräder . . . . . | Fr. 1. 50 |
| b. Personenautomobile . . . . .       | » 2. 50.  |

Es wäre möglich, je nach der Grösse des Wagens eine Abstufung der Prämien vorzunehmen, z. B. bei Personenautomobilen Fr. 2.—, 2.50 und 4.— für kleine, mittlere und grosse Wagen.

Für die ausländischen Automobile kommt eine Einheitsprämie von 20—30 Rappen in Betracht.

Da die Angabe der Prämien für die fragliche Versicherung sehr willkürlich ist, wäre es zweckmässig, in den Versicherungsvertrag, der vom Bund mit einer oder mehreren Versicherungsgesellschaften abzuschliessen ist, eine Gewinn-garantieklausel aufzunehmen und die Kündbarkeit nach wenigen Jahren vorzusehen.

Bei Ausrichtung der vollen Haftpflichtleistungen wurden sich die Prämien im Verhältnis von 60% zu 100% erhöhen.

Wenn die Versicherung auf Strolchenfahrten beschränkt werden soll, so hat dies eine Reduktion der Prämie von 20—25% zur Folge.

Des weitern sprach sich die Konferenz über den Umfang der Versicherung aus, d. h. ob sich die Versicherung auf die unter Ziff. 1 oder Ziff. 1—3 aufgezählten Schäden beziehen soll. In dieser Beziehung gingen die Meinungen auseinander. Währendem auf der einen Seite die Einbeziehung aller Schäden gewünscht wurde, wurde auf der andern Seite wohl mit Recht die Frage aufgeworfen, ob es überhaupt angezeigt sei, eine derartige Versicherung einzuführen, unter Hinweis auf die möglicherweise daraus abzuleitenden Konsequenzen.

Nach eingehender Prüfung der Frage gestatten wir uns, Ihnen folgende Formulierung von Art. 52<sup>bis</sup> vorzuschlagen:

### **Besondere Versicherung.**

1. Der Bund schliesst bei zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassenen Versicherungsgesellschaften eine Versicherung zugunsten von Personen ab, welche getötet oder verletzt werden durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs, das ohne Verschulden des Halters von einem Dritten eigenmächtig gebraucht wurde. Die Versicherung besteht für diese Personen nur insofern, als der Dritte für den Schaden gemäss Art. 36 aufzukommen hat.

2. Die Versicherungsleistungen bestimmen sich nach den für die obligatorische Unfallversicherung geltenden Grundsätzen. Den gegen Unfall obligatorisch versicherten Personen wird auf Grund dieser Versicherung keine Entschädigung gewährt.

3. Mitfahrende Personen, denen der eigenmächtige Gebrauch des Fahrzeugs bekannt ist, besitzen gegenüber der Versicherungsgesellschaft keinen Anspruch.

4. Dem Versicherer steht im Umfang seiner Leistungen an den Geschädigten der Rückgriff gegen die haftpflichtigen Personen zu.

5. Die Kosten der Versicherung werden aus dem Anteil des Bundes am Ertrage des Benzinzolls bestritten.

Nach unserem Vorschlage soll sich die Versicherung nur auf Schäden beziehen, die durch Strolchenfahrer verursacht werden. Die Ausdehnung auf Schäden, die durch Motorfahrzeuge verursacht werden, für die keine Haftpflichtversicherung besteht, oder deren Führer nicht festgestellt werden kann, erachten wir aus verschiedenen Gründen als überflüssig. In erster Linie muss bemerkt werden, dass nach dem Antrag Bratschi, durch den die Frage aufgeworfen wurde, lediglich eine Schadenreparation für Strolchenfahrten angestrebt wurde. Die Fälle einzubeziehen, in denen die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung fehlt, erübrigt sich schon deshalb, weil nach Art. 49 des Entwurfes das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung der kantonalen Behörde mitgeteilt werden muss. Solange die Mitteilung nicht stattgefunden hat, haftet die Versicherungsgesellschaft weiter. Hat sie stattgefunden, so haftet sie noch während 14 Tagen seit Eingang der Meldung bei der kantonalen Behörde. Während dieser 14 Tage kann aber die kantonale Behörde dafür sorgen, dass dem in Frage stehenden Halter der Fahrzeugausweis und die Schilder entzogen werden. Nach unseren Erkundigungen ist die 14tägige Frist als genügend zu betrachten. Demnach kann es normalerweise unter der Herrschaft des eidgenössischen Automobilgesetzes nicht mehr vorkommen, dass anfangs eines Jahres, solange der Fahrzeugausweis noch nicht erneuert worden ist, Motorfahrzeuge zirkulieren, für die keine gültige Haftpflichtversicherung mehr besteht. Es bleiben somit nur noch die Fälle, in denen ein Fahrzeug zirkuliert, für das weder Fahrzeugausweis noch Schilder bestehen oder das mit den Schildern eines andern Fahrzeugs versehen wurde. Die erstgenannten Fälle kommen wohl überhaupt nie, die letztgenannten nach Angaben von fachmännischer Seite nur selten vor. Es rechtfertigt sich deshalb nicht, für diese seltenen Fälle eine besondere Versicherung einzuführen. Vielleicht würde dadurch nur bewirkt, dass die strafbare Übertragung der Schilder von einem Motorfahrzeug auf ein anderes in vermehrtem Masse stattfinden würde, da ja für die Folgen eines Unfalles eine «Bundesversicherung» aufkommen würde. Wollte man diese Fälle in die Versicherung einbeziehen, so wäre es logischerweise ebenso erwünscht, eine besondere Versicherung für die Fälle zu besitzen, in denen durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs ein Schaden verursacht wird, eine Ersatzpflicht des Halters jedoch deshalb nicht besteht, weil der Unfall durch höhere Gewalt oder durch grobes Verschulden eines insolventen Dritten verursacht wurde.

Unseres Erachtens sollten auch diejenigen Fälle nicht in die Versicherung einbezogen werden, bei denen der Führer durch Fluchtergreifung den Folgen seiner Haftpflicht zu entgehen sucht. Dies vor allem aus zwei Gründen. Einmal

kommen selten Fälle vor, bei denen der Täter nicht eruiert werden kann. Die Fahndung nach diesem ist eine so intensive, dass er in der Regel ermittelt wird. So ereignete sich beispielsweise im Jahre 1980 im Kanton Bern kein Unglücksfall, bei dem der Schadenstifter nicht gefasst werden konnte. Die Einführung einer besonderen Versicherung könnte der intensiven Fahndung nach dem Täter nur schaden. Der Einführung steht weiterhin ein mehr psychologischer Grund entgegen. Wenn zum vornherein bekannt ist, dass dem Verunfallten für den erlittenen Schaden Ersatz geleistet wird, so liegt die Gefahr nahe, dass für den nicht charakterfesten Automobilisten keine genügenden Gründe mehr vorliegen werden, um bei der Verursachung eines Unfalles anzuhalten. Ein solcher wird, da dem Verunfallten der erlittene Schaden durch den Bund ersetzt wird, wenn der Urheber unbekannt bleibt, wahrscheinlich nur noch an sich denkend das Weite suchen, um der strafrechtlichen Verfolgung und damit auch der Gefahr des Entzuges des Führerausweises zu entgehen. Diese Möglichkeit darf nicht bestehen. Der Gesetzgeber muss alles unterdrücken, was derartige Folgen nach sich ziehen könnte. Die Ausdehnung der Versicherung auf die durch unbekannte Autos verursachten Unfälle würde aber geradezu das Gegenteil bedeuten. Zudem gilt auch hier die Einwendung, dass, wenn dieser Fall in die Versicherung einbezogen werden soll, noch weitere darunter fallen müssten (die Fälle, in denen dem Geschädigten infolge höherer Gewalt usw. der Schaden nicht ersetzt wurde).

Aus diesen Gründen erachten wir es als gegeben, die Versicherung auf Strolchenfahrten zu beschränken, wie es bereits der Antrag Bratschi vorsah.

Die Rechtfertigung der Versicherung liegt in rein sozialen Gründen. Dem Verunfallten soll Gewähr geleistet werden, dass er für den erlittenen Unfall eine Entschädigung erhält. Damit ist aber nicht gesagt, dass ihm die vollen Haftpflichtleistungen (Ersetzung des gesamten Schadens, Genugtuung) ausgerichtet werden sollen. Er soll nur erhalten, was sozial notwendig ist. Deshalb sollen sich die Versicherungsleistungen nach den für die obligatorische Unfallversicherung geltenden Grundsätzen bestimmen. Dies hat auch eine erhebliche Herabsetzung der vom Bund übernommenen Prämienlast zur Folge. Den gegen Unfall obligatorisch Versicherten soll auf Grund dieser Versicherung keine Entschädigung gewährt werden.

Unser Vorschlag, dass mitfahrende Personen, denen der eigenmächtige Gebrauch des Fahrzeugs bekannt ist, gegenüber der Versicherungsanstalt keinen Anspruch besitzen sollen, spricht wohl für sich selbst.

Es ist denkbar, dass der Strolchenfahrer, der zur Zeit des Unfalls insolvent war, nachträglich zu Vermögen kommt. In diesem Falle soll dem Versicherer im Umfang seiner Leistungen an den Geschädigten ein Regressrecht gegen die haftpflichtige Person gegeben sein.

Was die Kosten der Versicherung anbelangt, so sind wir der Meinung, dass die Entnahme aus dem Anteil des Bundes am Benzinzoll zu erfolgen hat. Wir folgen damit der Lösung, die wir grundsätzlich mit dem Bundesbeschluss über die Benzinzollverteilung akzeptiert haben, indem ja tatsächlich auch hier ein

Zusammenhang zwischen den von den Automobilisten aufgebrachten Leistungen und einer zu ihrer Entlastung vorgenommenen und gleichzeitig einer sozialen Idee dienenden Leistung des Bundes besteht.

Wenn die Prämie für die Schweizerautos mit durchschnittlich Fr. 2.— (Lastwagen und Motorräder Fr. 1.50; Personenautomobile Fr. 2.50) eingesetzt und mit einem Zukunftsbestand von ca. 150,000 Motorfahrzeugen gerechnet wird, so beträgt die Prämie für Schweizerautos Fr. 300,000. Dazu kommt die Prämie für die ausländischen Fahrzeuge. Diese macht, wenn wir mit 200,000 ausländischen Automobilen und mit einer — hoch angesetzten — Prämie von 30 Rp. rechnen, einen Betrag von Fr. 60,000 aus. Durch die Beschränkung der Versicherung auf Strolchenfahrten reduziert sich die Gesamtsumme von Fr. 360,000 um mindestens 20 %, d. h. auf ungefähr Fr. 280,000. Die Gesamtbelastung des Bundes für die abzuschliessende Versicherung dürfte jedoch noch geringer sein, da durch diese nur Personen-, nicht aber Sachschäden erfasst werden sollen. Selbstverständlich handelt es sich nur um schätzungsweise Angaben, die jedoch der Entwicklung des Automobilverkehrs einigermassen Rechnung tragen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 24. November 1931.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Häberlin.**

Der Bundeskanzler:

**Kaeslin.**



**Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über Art. 52bis des Entwurfes zum Bundesgesetz aber den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. (Vom 24. November 1931.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1931
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	48
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2634
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1931
Date	
Data	
Seite	669-675
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 523

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.