

Massenkollisionen – Nicht justiziabel oder lösbar?

Von Dr. iur. h.c. STEPHAN WEBER*

Inhalt

1.	Einleitung.....	123
2.	Haftpflichtrechtliche Schwierigkeiten	124
	2.1 Kausalitätszweifel und Wege zur Überwindung	125
	2.2 Dominantes und umstrittenes Verschulden	127
3.	Das SVV-Abkommen	129
4.	Der Entwurf des CEA	130
5.	Der Vorschlag für ein Pflichtversicherungsgesetz	130
6.	Gegenüberstellung SVV-Abkommen/PflVG.....	133
7.	Würdigung	136
	Literaturverzeichnis	138
	Anhang 1: SVV-Abkommen	140
	Anhang 2: Entwurf CEA-Abkommen	145
	Anhang 3: Art. 74-77 E-PflVG	150
	Anhang 4: Auffahrunfälle von 1992-2011	153

1. Einleitung

Am Nachmittag des 9. April 2008 ereignete sich auf der A9 bei starkem Regen und Nebel eine Massenkollision an welcher 84 Fahrzeuge involviert waren. 55 Personen wurden verletzt eine starb. Ein ähnliches Ereignis geschah im November 2003 auf der Autobahn A1 zwischen Zürich und Bern. Auch hier waren es wieder die schwierigen Wetterbedingungen, die zur Kollision geführt haben. Bei Niderbipp hatte sich eine Nebelbank über die Fahrbahn gelegt, die Sichtweite war stellenweise weniger als 10 Meter. Damals haben sich auf beiden Fahrtrichtungen Kollisionen ereignet, Richtung Bern waren 50 beteiligt, in Fahrtrichtung Zürich 17. 60 Personen wurden leicht bis schwer verletzt. Auch bei diesem Ereignis starb eine Person. Solch tragische Ereignisse sind in der Schweiz glücklicherweise eher selten.

Haftpflichtrechtlich gelten solche Schadensvorgänge für viele als *nicht mehr justiziabel*. Die zur Verfügung stehenden haftpflichtrechtlichen Instru-

* Der Beitrag basiert auf dem Referat anlässlich der GV der Schweizerischen Gesellschaft für Haftpflicht- und Versicherungsrecht am 7. September 2012 und wurde unter Mithilfe von MLaw Remo Dolf erweitert, dem ich dafür herzlich danke.

mentarien sind nicht für solche Ereignisse mit einer Vielzahl von Haftpflichtigen und Geschädigten konzipiert, sie verlangen eine *individuelle Zurechnung* der Verletzungsfolgen und gerade das ist bei Massenkollision kaum je möglich.

Die *Schadenleiterkommission des Schweizerischen Versicherungsverbandes (SLK)* hat auf diesen Umstand reagiert und im Hinblick auf eine rasche und effiziente Schadenregulierung ein Abkommen zur Regulierung von Schäden aus Massenkollisionen ausgearbeitet, dem alle namhaften Versicherer beigetreten sind. Auch auf europäischer Ebene gibt es seit langem Bestrebungen, für die Massenkollisionsfälle eine Lösung zu finden. Der Dachverband der europäischen Versicherungsverbände «Insurance Europe» – bis vor kurzem als *Comité Européen des Assurances (CEA)* bekannt – hat schon vor längerer Zeit einen Entwurf für ein Abkommen vorgeschlagen, das aber bis heute nicht in Kraft getreten ist. Zudem hat die *Schweizerische Gesellschaft für Haftpflicht- und Versicherungsrecht (SGHVR)* im Herbst 2012 einen Entwurf zu einem Pflichtversicherungsgesetz veröffentlicht, mit welchem u.a. auch für die Massenkollisionen eine gesetzliche Sonderregelung vorgeschlagen wird.

Der Beitrag befasst sich mit den gemachten Vorschlägen, stellt sie einander gegenüber und weist auf wichtige Unterschiede hin. Zuvor wird kurz beleuchtet, mit welchen Schwierigkeiten die Geschädigten bei Massenkollisionen im geltenden Haftpflichtrecht zu kämpfen haben und welche Lösungsvorschläge sich dort anbieten würden.

2. Haftpflichtrechtliche Schwierigkeiten

Das Problem der haftpflichtrechtlichen Schadensüberwälzung besteht vor allem darin, dass die geforderte individuelle Zurechnung der Schäden bei Massenkollision nur schwer zu bewerkstelligen ist. Das Haftpflichtrecht ist, von wenigen Ausnahmestimmungen¹ abgesehen, auf die Verantwortlichkeit einzelner Schädiger zugeschnitten. Ziel ist ein *Individualausgleich*, keine kollektive Schadensüberwälzung. Auch die im Zentrum der SVG-Haftung stehende Gefährdungshaftung hilft den Betroffenen nicht weiter, denn auch sie fordert letztlich, dass der geschädigten Person der Nachweis gelingt, dass einzelne Fahrzeuge resp. Personen den Schaden herbeigeführt haben.

Die Betroffenen laufen mit diesem Ansatz ausgerechnet dort Gefahr, auf dem Schaden sitzen zu bleiben, wo sich die Gefahren des Strassenverkehrs besonders eindrücklich manifestieren. Angesichts der vielen tatsächlichen, aber auch rechtlichen Unklarheiten drohen langwierige Auseinandersetzungen.

¹ Zu erwähnen ist namentlich Art. 50 OR, der bei gemeinsam verschuldeten Schädigungen zum Zuge kommt und eine kollektive Haftung vorsieht; dazu nachstehend Ziff. 2.

gen sowohl für die Abwicklung der Direktschäden wie auch der nachgelagerten Regress- und Ausgleichsansprüche.

2.1 Kausalitätszweifel und Wege zur Überwindung

Die geschädigte Person muss bei einem Verkehrsunfall nebst dem Schaden insbesondere den *Kausalzusammenhang* zwischen diesem und dem erlittenen Unfall nachweisen. Dieser Nachweis ist bei Massenkollisionen – auch mit der geforderten überwiegenden Wahrscheinlichkeit – schwer zu erbringen. Die Abläufe können bei Massenkollisionen häufig nicht mehr im Detail rekonstruiert werden. Wer wem welchen Schaden zugefügt hat, ob die nachfolgenden Fahrzeuge noch einen kausalen Beitrag für die bereits beschädigten und stillstehenden Fahrzeuge gesetzt haben und inwieweit diese für die Schäden an den auffahrenden Fahrzeugen und Personen ursächlich sind, all das kann vielfach nicht mehr hinreichend aufgeklärt werden.

Der Zurechnungsentscheid wird bei *Personenschäden* durch weitere Momente erschwert, etwa dadurch, dass bei gewissen Verletzungen nur aus dem Unfallablauf auf die Kausalität geschlossen werden kann, weil die Beschwerden nicht objektivierbar sind, oder weil gesundheitliche Vorbelastungen mit zu den Verletzungen beigetragen haben und immer wieder auch, weil die Sicherheitsgurte nicht getragen und die dadurch bewirkten Verschlimmerungen auch nicht ohne weiteres feststellbar sind.

Insgesamt haben es die Geschädigten bei einer Massenkollision schwer, mit der geforderten Wahrscheinlichkeit nachzuweisen, welche der durch die Schädiger gesetzten *Teil- oder Gesamtursachen*² letztlich den Schaden bewirkt haben. Bezüglich der *Beweisnot* wird allerdings zunehmend die Meinung vertreten, dass diese nicht die Geschädigten belasten soll. Es sei unerträglich, wenn die Geschädigten ausgerechnet in einer solchen Situation mit ihren an sich ausgewiesenen Schadenersatzansprüchen scheitern. Es sei an den Schädigern resp. Versicherern zu klären, wer letztlich den Schaden zu tragen habe. Zu diesem Ergebnis gelangt man mit ganz unterschiedlichen Begründungen:

Das adäquate Mittel zur Überwindung der Beweisnot wird von einem Teil der Lehre in einer *Beweislastumkehr* gesehen. Stehe fest, dass der Schaden durch die beteiligten Schädiger verursacht worden sei, könne aber nicht bestimmt werden, wer welchen Beitrag geleistet habe, rechtfertige es sich, die Ersatzpflichtigen und nicht die Geschädigten mit der Unsicherheit zu be-

² Der Nachweis beschlägt nicht nur die natürliche Kausalität an sich sondern auch *die Form des kausalen Zusammenwirkens*, denn erst sie entscheidet, ob der Schaden der haftpflichtigen Person zugerechnet werden kann oder nicht. Bei Massenkollisionen trifft man regelmässig auf eine Vielzahl möglicher Kausalitätsformen. Allein die Abgrenzung von Gesamt- oder blosser Teilursache kann oft nicht beantwortet werden und ebenso auch nicht, ob sie als Teilursache komplementär oder additiv miteinander verhängt sind. Zu den Spielarten des kausalen Zusammenwirkens und ihrer haftpflichtrechtlichen Relevanz, WEBER, Kausalität und Solidarität, 117 ff.

lasten. Die Beweisnot werde durch die Schädiger veranlasst und diese könnten u.U. auch besser zu deren Aufklärung beitragen. Die geschädigte Person habe lediglich nachzuweisen, dass der Schaden auf die infrage stehenden Ursachen zurückführe. Wer welchen Anteil zu übernehmen hat, müssten die Schädiger im internen Verhältnis klären. Den Ersatzpflichtigen steht bei dieser Lösung der Nachweis offen, dass der persönliche Tatbeitrag nicht kausal war³, doch dürfte diese Entlastungsmöglichkeit mehr Theorie als reale Chance sein.

Ein weiterer Lösungsansatz, wie der Beweisnot begegnet werden kann, stützt sich auf die *Solidarität*, die SVG 60 I und 61 III explizit anordnen. Begreift man die dort statuierte Solidarität als *echte* und geht man gleich wie bei einem gemeinsamen Verschulden nach OR 50 davon aus, dass damit ein *individueller Kausalitätsnachweis nicht nötig* sei, dann entschärft sich das Zurechnungsproblem bei den Massenkollisionsfällen erheblich. Wie das schuldhaft Zusammenwirken lege auch die durch mehrere Motorfahrzeuge herbeigeführte gesteigerte Gefahrenlage eine Zusammenfassung der Schädiger unter eine strikt verstandene Solidarität nahe. Für die Zurechnung genüge die Beteiligung am Verkehrsunfall, wobei die Anknüpfung am Gesamtgeschehen zu erfolgen habe und nicht an den Einzelbeiträgen, für die oft nicht nachgewiesen werden könne, inwieweit sie für die Schadensentstehung relevant seien. Mit dieser Lösung kann sich die geschädigte Person aussuchen, wen sie belangen will und es wäre ebenso wie bei der Beweislastumkehr dann im Rahmen der internen Auseinandersetzung zu klären, wer in welchem Umfang für den Schaden einzustehen habe⁴.

Andere wiederum wollen die Beteiligten *anteilmässig* nach *Wahrscheinlichkeitskriterien* haften lassen⁵. Für einen solchen Ansatz spricht, dass die Haftungsvoraussetzungen nicht voll nachgewiesen sind und es somit immer auch möglich ist, dass Personen zur Verantwortung gezogen werden, die mit dem Schadenereignis nichts zu tun haben. Das ist zumindest dann unerträglich, wenn der Schadenausgleich nicht mehr über eine Haftpflichtversicherung abgewickelt werden kann.

All diese Lösungen können die Probleme zwar wirksam überwinden, sie sind aber umstritten und bislang durch das Bundesgericht auch nicht abge-

³ WEBER, Kausalität und Solidarität, 120; gleicher Ansicht FELLMANN/KOTTMANN, N 2754; KÖRNER, N 221; GRIMM, 183 sowie auch SCHMIDT, 238 f., der auch darauf hinweist, dass sich die Beweislastumkehr nur auf den Nachweis der Kausalität bezieht, die weiteren Haftungsvoraussetzungen aber weiterhin vom Geschädigten zu beweisen sind. Vgl. aber auch BK-WALTER, Art. 8 N 313 ff., 358, der sich gegen eine allgemeine oder «kasuelle» Beweislastumkehr wegen Beweisnot ausspricht weil sie ebenfalls den Beweisgegner treffen können und es sich nicht rechtfertigen liesse, diesen den Nachteil der Beweislosigkeit alsdann tragen zu lassen. Immerhin gesteht er der beweisbelasteten (geschädigten) Person in Fällen von Beweisnot eine *Beweismassreduktion*, den *Anscheinsbeweis* oder die *tatsächliche Vermutung* als Beweiserleichterungen zu.

⁴ Nähere Begründung dieses Ansatzes bei WEBER, Kausalität und Solidarität, 124 ff.; gleich nun auch GRIMM, 198 f.

⁵ So QUENDOZ, 93 ff.; OFTINGER/STARK, Bd. I, § 3 N 123 ff.

segnet worden. Sie bieten den Betroffenen also keine Garantie, sie zeigen nur mögliche Lösungsansätze auf, das Risiko, mit der Forderung nicht durchzudringen, bleibt einstweilen gross. Zudem sollte auch eine Lösung für die *interne Aufteilung* unter den Haftpflichtigen gefunden werden. Auch wenn der Schutz der Geschädigten gerade im SVG Vorrang hat, muss auch für die Haftpflichtigen ein Weg gefunden werden, der ihren Interessen gerecht wird und die bestehenden Unklarheiten beseitigt.

2.2 Dominantes und umstrittenes Verschulden

Problematisch ist nicht nur der Kausalitätsnachweis, auch die *Verschuldenssituation* kann regelmässig nicht verlässlich geklärt werden. Auch wenn SVG 58 I eine Gefährdungshaftung vorsieht, spielt das Verschulden im SVG eine erstaunlich dominante Rolle. Ganz besonders bei der *Haftung unter Haltern* richtet sich das Ob und Wieviel der Haftung wesentlich nach dem Verschulden: Für Sachschäden wird nur dann gehaftet, wenn sie schuldhaft zugefügt worden sind. Die Gefährdungshaftung greift hier überhaupt nicht. Aber auch nach SVG 60 II und 61 I, die für die interne Aufteilung und den Personenschaden zum Zuge kommen, ist der Schaden «nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens» unter die Halter zu verteilen. Dabei wird der Artikel so verstanden, dass sich die Betriebsgefahren kompensieren, wenn sie gleich zu gewichten sind, wovon grundsätzlich ausgegangen wird. Als dann verbleibt aber wieder nur das Verschulden als relevantes Haftungskriterium⁶.

Die *Kompensationstheorie* ist umstritten, denn sie widerspricht den Grundsätzen des Schadenersatzrechts, die von einer Berücksichtigung sämtlicher Umstände bei der Schadenersatzbemessung ausgehen. Zunehmend wird daher die sog. *sektorielle Verteilung oder bildlich gesprochen das Kuchenprinzip* favorisiert⁷. Die Methodenwahl hat grösste Konsequenzen. Sie kann darüber entscheiden, ob überhaupt ein Schadenersatzanspruch gegeben ist. Bei einem bloss einseitigen Verschulden und einer Kompensation der Betriebsgefahren ist das nicht mehr der Fall. Auch im SVG sollte konsequent die

⁶ OFTINGER/STARK, Bd. I, § 9 N 15 ff.; HULLIGER, 153.

⁷ Auch das Bundesgericht bekennt sich heute ausserhalb des Halterhaftung klar zu dieser Methode, so in BGE 132 III 249, E. 3.1.

Methode der *sektoriellen Verteilung* praktiziert werden⁸. Der Wortlaut von SVG 61 I bringt zwar den Vorrang des Verschuldens zum Ausdruck, schliesst die Berücksichtigung weiterer Momente aber nicht aus und verlangt keineswegs, dass die beteiligten Betriebsgefahren kompensiert werden. Es bleibt Raum für Lösungskonzepte, die mit dem heutigen Verständnis der Haftungsprinzipien besser harmonisieren, gleiche Interessenlagen gleich werten und differenzierte Ergebnisse möglich macht. Lässt man die Kompensation der Betriebsgefahren zu, wird die Gefährdungshaftung des SVG in weiten Bereichen negiert. Es schleicht sich damit ein dogmatischer Fremdkörper ins SVG und mit ihm eine empfindliche Schutzlücke⁹.

Und noch eine Unsicherheit belastet die haftpflichtrechtliche Behandlung der Verkehrsunfälle, die Frage nämlich, wie grundsätzlich mit allfälligen *Herabsetzungsgründen* zu verfahren ist. Es ist zu entscheiden, ob bei mehreren Haftpflichtigen die Ansprüche *individuell* zu bemessen sind, oder ob den Geschädigten gegenüber den Haftpflichtigen *identische Ansprüche* zustehen. Auch diese Frage ist umstritten. Eine Mehrheit ist für eine individuelle Bemessung, was die Stellung der Geschädigten zusätzlich erschwert. Eine Mindermeinung, zu der sich der Schreiber zählt, will bei echter Solidarität nur eine einheitliche Bemessung zulassen¹⁰. Folgt man der Auffassung, dass auch für SVG 60 I und SVG 61 III von echter Solidarität auszugehen ist, bleibt für eine täterbezogene Abstufung der Haftung kein Raum. Die Haftpflichtigen können sich nur auf Reduktionsgründe berufen, die auch allen Beteiligten zustehen, allen voran auf ein Selbstverschulden¹¹.

Weiter stellt sich die Frage, wie die Anteile zu gewichten sind, ob im Wege einer *Einzelabwägung* oder mit einer *Gesamtabwägung*, die sämtliche Beiträge der Schädiger jenen der Opfer gegenüberstellt? Daraus können unterschiedliche Ergebnisse resultieren und auch in dieser Frage herrscht keine Einigkeit, soweit das Problem hierzulande überhaupt wahrgenommen wird¹².

Die aufgezeigten Unklarheiten und Kontroversen erschweren die Schadenabwicklung bei Massenkollisionen zusätzlich. Es herrscht in diesen Fällen

⁸ BERGER schlägt neuerdings mit Verweis auf ZGB 4 vor, die Verteilung nach «Recht und Billigkeit» und unter Berücksichtigung der Umstände im Einzelfall bald nach der Methode der sektoriellen Verteilung, bald nach der Kompensationsmethode vorzunehmen. Er spricht sich damit gegen eine einheitliche Methodenwahl aus: «Es geht um eine Entscheidung, welche sich nicht regelartig reproduzieren lassen muss, sondern um eine, welche sich ganz bewusst dem Wunsch nach «Rechtssicherheit» im Sinne einer immer gültigen Regel entziehen soll. Diese Entscheidung muss nur – aber unbedingt – dem konkreten Fall angemessen sein», BERGER, 156. Diese Ansicht mag bei der Selbstverschuldenskürzung angehen, nicht aber, wenn es im Rahmen des Ausgleichs unter Haltern darum geht, ob überhaupt ein Anspruch besteht. Die Nagelprobe liefern Umstände denen einiges Gewicht zukommt, nicht solche, die geringfügig und damit vernachlässig- und auch kompensierbar sind.

⁹ Vgl. dazu auch HULLIGER, 169 ff.; WEBER, Reduktion, 167 ff.

¹⁰ Vgl. die Aufstellung der Lehrmeinungen bei GAUTSCHI, N 206 ff.

¹¹ So für OR 50 auch BK-BREHM, Art. 50 N 46 ff.; GAUTSCHI, N 218 ff. Zur Übertragung auf das SVG: WEBER, Kausalität und Solidarität, 124 ff.

¹² Vgl. dazu WEBER, Reduktion, 148 ff.

– so kann man bildhaft resümieren – oft auf der tatsächlichen und durchwegs auf der juristischen Ebene dicker Nebel. Diese Ausgangslage erschwert freilich auch das Auffinden von neuen Lösungen.

Die gesuchten Alternativen sollen die Rechtslage *vereinfachen und mehr Rechtssicherheit* bringen. Das bedingt, dass man sich vom Einzelfall löst und ein Raster entwickelt, mit dem sich die Schadenersatz- und Regressansprüche ohne grössere weitere Abklärungen bestimmen lassen. Mit einer solchen Schematisierung sollten die Beteiligten aber übers Ganze gesehen weder schlechter noch besser fahren. Eine schwierige Aufgabe, wenn klare Referenzwerte fehlen.

3. Das SVV-Abkommen

Der Ursprung des SVV-Abkommens zur Regulierung von Schäden aus Massenkollisionen¹³ findet sich in einer Ad-hoc-Lösung, die anlässlich einer Massenkollision auf der A1 im November 2003 durch die beteiligten Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer unter Einbezug der Sozialversicherungen erarbeitet wurde. Die dort getroffenen Massnahmen stiessen auf breite Akzeptanz und erwiesen sich als sinnvoll und effizient, weshalb die Ad-hoc-Lösung 2006 von der SLK in ein Abkommen überführt wurde. Nachdem das Abkommen auch beim BSV und der Suva Zuspruch fand, trat es auf den *1. Januar 2008 in Kraft*¹⁴. Noch bevor man die für die Umsetzung des Abkommens nötigen Schritte an die Hand nehmen konnte, geschah die eingangs beschriebene zweite Massenkollision, die so zur Hauptprobe des Abkommens geworden ist. Die wesentlichen Punkte des Abkommens präsentieren sich wie folgt:

- Das Abkommen ist nur anwendbar bei Beteiligung von mindestens 25 Fahrzeugen und wenn die Ursachen oder der Ablauf der Kollision nicht oder nur mit unverhältnismässig grossem Aufwand abklärbar sind.
- Die Regulierung der Sachschäden erfolgt durch den Kaskoversicherer oder subsidiär durch Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer des betroffenen Fahrzeugs, wobei alsdann höchstens der Zeitwert entschädigt und ein Selbstbehalt von CHF 1'000 in Abzug gebracht wird. Die gleiche Regelung gilt auch für mitgeführte Sachen, wenn dafür keine Deckung aus der Kasko-, Hausrat- oder einer allfälligen Transportversicherung besteht.
- Die beteiligten Privatversicherer verzichten auf einen Regress, selbst wenn auf Wunsch des Geschädigten nach Rechtslage reguliert wird.
- Die Geschädigten müssen der Abwicklung nach den Grundsätzen des Abkommens zustimmen.

¹³ Abgedruckt in Anhang 1, hinten S. 140 ff.

¹⁴ Eingehend zur Entstehungsgeschichte des Abkommens HAGMANN, 161 f.

- Die Regulierung der Personenschäden übernehmen ebenfalls die Motorfahrzeughaftpflichtversicherer des Fahrzeugs, in dem sich die verletzte Person im Kollisionszeitpunkt befindet.
- Die Direktansprüche werden um 20 % beim Lenker und um 30 % resp. 40 % beim Halter gekürzt, je nachdem, ob er selber am Steuer sitzt oder nicht. Die Fahrgäste erhalten ihre Ansprüche ungekürzt.
- Das Quotenvorrecht kommt nicht zur Anwendung
- Die Sozialversicherer regressieren im Umfange von 50 % der gesetzlichen Leistungen.

Aktuell haben sich aus der Privatassekuranz zehn Versicherer¹⁵ sowie das BSV und die SUVA dem Abkommen angeschlossen¹⁶.

4. Der Entwurf des CEA

Auf europäischer Ebene hat das damalige Comité Européen des Assurances¹⁷, der Dachverband der europäischen Versicherungsverbände, schon vor längerer Zeit einen Entwurf für ein Abkommen zur Regulierung von Schäden aus Massenkollisionen¹⁸ ausgearbeitet, das aber bis heute nicht in Kraft getreten ist.

Das Abkommen soll bei Kollisionen von 10 und mehr Fahrzeugen zum Zuge kommen, wenn ein ausländisches Fahrzeug beteiligt ist, in dem eine Person einen Personenschaden erleidet. Das Abkommen gilt *nur für Personenschäden* und sieht ebenfalls ein *Direktschadenregulierungssystem* vor, für das aber keine weiteren Vorgaben gemacht werden. Im Gegensatz zum Schweizerischen Abkommen gewährt der CEA-Entwurf den Versicherern ein gegenseitiges Rückgriffsrecht. Im Abkommen nicht eingebunden sind die Sozialversicherungen, was angesichts der unterschiedlichen Ausgestaltung der Sozialversicherungssysteme in Europa nicht erstaunt¹⁹.

5. Der Vorschlag für ein Pflichtversicherungsgesetz

Die Schweizerische Gesellschaft für Haftpflicht- und Versicherungsrecht hat 2012 eine Expertenkommission eingesetzt, die einen ausformulierten Entwurf

¹⁵ Assura, AXA-Versicherungen, Bâloise, Generali, Group Mutuel, Helvetia, Mobiliar, Nationale Suisse, Vaudoise und die Zürich.

¹⁶ Die rechtliche Grundlage für die Sozialversicherungen, sich an solchen Abkommen zu beteiligen, findet sich in Art. 13 ATSV. Zur Rechtsnatur des Abkommens und der Zulässigkeit einer Beteiligung durch die Sozialversicherer, GRIMM, 212 ff.

¹⁷ Das CEA wurde 2011 in *European insurance and reinsurance federation*, kurz «Insurance Europe» umbenannt.

¹⁸ Abgedruckt in Anhang 2, hinten S. 145 ff.

¹⁹ Ausführliches zum CEA-Abkommen bei CHAPPUIS, 172 ff.

zu einem Pflichtversicherungsgesetz ausgearbeitet hat, welcher anlässlich der Vereinsversammlung am 7. September 2012 veröffentlicht und mit einer Resolution verabschiedet worden ist²⁰.

Das Pflichtversicherungsgesetz soll die heute über die gesamte Rechtsordnung verstreuten Bestimmungen über die obligatorische Haftpflichtversicherung bündeln, *vereinheitlichen* und modernisieren, um so mehr Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit zu schaffen. Im dritten Teil des vorgeschlagenen Entwurfs finden sich vier Artikel – Art. 74 bis 77²¹ – die sich mit Massenkarambolagen befassen. Das mag erstaunen, wird aber damit begründet, dass die im SVV-Abkommen getroffene Regelung angesichts ihrer einschneidenden Auswirkungen auf die Rechtslage der Betroffenen auf eine gesetzliche Grundlage gestellt werden müsse. Zudem schlägt die Arbeitsgruppe namentlich bei den Anwendungsvoraussetzungen und beim Umfang der Entschädigung erheblich abweichende Modalitäten vor.

Und so sieht die Lösung im Entwurf des Pflichtversicherungsgesetzes aus:

- Die Sonderlösung gilt bereits ab 10 Motorfahrzeugen (analog zum CEA-Übereinkommen), aber nur, soweit durch die Kollision Personenschaden entstanden ist und der Ablauf unklar ist. Die Polizeibehörde entscheidet ob die Voraussetzungen erfüllt sind und der Entscheid kann beim Verwaltungsgericht angefochten werden (Art. 74).
- Übernommen wurde das Muster aus dem SVV-Abkommen, wonach die eigenen Versicherer die Schäden am Fahrzeug regulieren (sog. Direktregulierung).
- Bei den Personenschäden wird gegenüber der Abkommenslösung moderater gekürzt, nämlich nur gegenüber dem Halter um 20 %. Nach der vorgeschlagenen Variante soll der Anspruch des Lenkers 10 % gekürzt werden und im gleichen Umfange auch jener des Halters, wenn er nicht gleichzeitig Lenker ist.
- Anders als im Abkommen ist aber bei Grobfahrlässigkeit eine weitere Kürzung möglich und zwar unlimitiert, nach Massgabe des Verschuldens.
- Im Gegensatz zum Abkommen gilt das Quotenvorrecht.
- Für den Regress des Sozialversicherers wird keine Quote festgelegt, der Regress folgt damit der Erledigung des Direktschadens.
- Reicht die Deckung nicht, so haften die anderen Motorfahrzeugversicherer solidarisch.

²⁰ Der Gesetzesentwurf mit einem erläuternden Bericht ist abgedruckt in: SCHWEIZERISCHE GESELLSCHAFT FÜR HAFTPFLICHT UND VERSICHERUNGSRECHT (Hrsg.), *Pflichtversicherung/Assurances RC obligatoires – Entwurf einer gesetzlichen Regelung/Projet d'une réglementation légale*, Zürich 2012.

²¹ Abgedruckt in Anhang 3, hinten S. 150 ff.

- Ebenso gilt Solidarität gegenüber Personen, die nicht Insassen der beteiligten Fahrzeuge sind.
- Ein Rückgriff der Versicherer gibt es gegenüber Haftpflichtigen ausserhalb der Motorfahrzeuge, wie namentlich einem Werkeigentümer oder allenfalls Garagisten bei einer fehlerhaften Beschaffenheit des Fahrzeugs.
- Soweit kein Sachversicherer einspringt, übernehmen die Motorfahrzeugversicherer der betreffenden Fahrzeuge auch den Sachschaden. Darunter fallen auch die Mietwagen- und Abschleppkosten sowie Standgebühren, die nicht eigens geregelt sind (Art. 76).
- Die Modalitäten punkto Regress sind gleich wie beim Personenschaden. Dritte ausserhalb der Fahrzeuge haben damit für Sachschäden ebenfalls einen solidarischen Anspruch auf die Motorfahrzeugversicherer.
- Im Art. 77 wird zudem der Datenaustausch geregelt, der, soweit für die Regulierung der Schäden notwendig, zwischen den Versicherern, inklusive Sozialversicherer und Nationales Versicherungsbüro resp. Garantiefonds, gewährleistet sein soll.

Die erleichterten Anwendungsvoraussetzungen werden dazu führen, dass die Sonderregelung häufiger zum Zuge kommen wird, nämlich 1 bis 2 Mal pro Jahr, in dieser Kadenz jedenfalls ereignen sich Kollisionen mit 10 oder mehr Fahrzeugen²². Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass bereits bei dieser Zahl, ja sogar schon bei weniger Fahrzeugen die Unklarheiten punkto Ursachen und Auswirkungen einer Kollision akut sein können. Mit einer gesetzlichen Regelung entfällt das beim Abkommen notwendige Einverständnis der geschädigten Person²³.

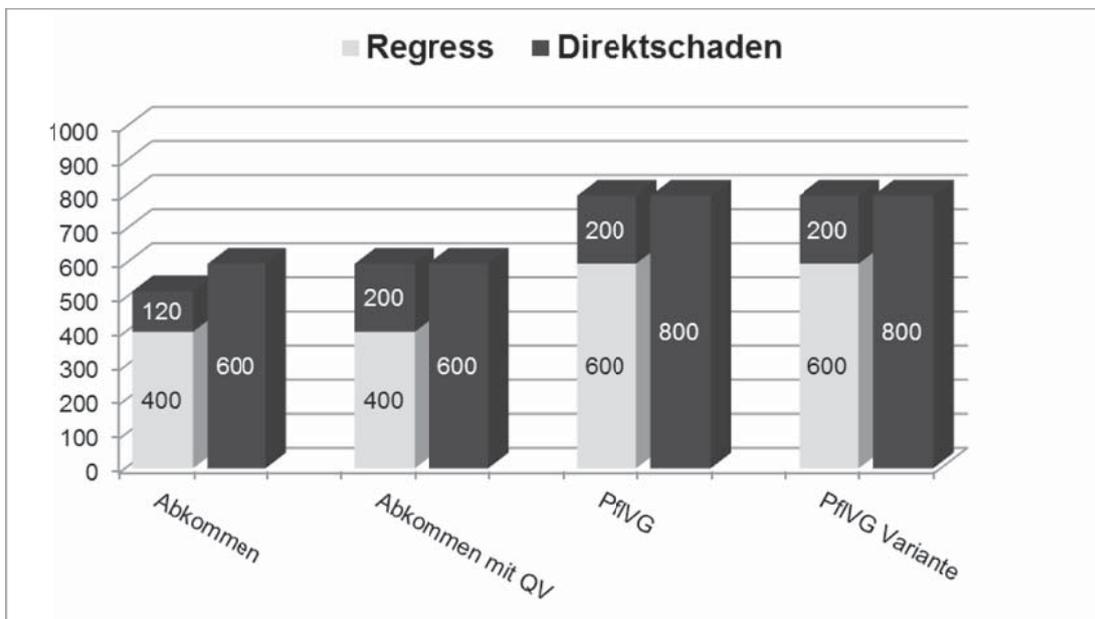
²² Siehe Tabelle in Anhang 4, Anzahl Auffahrunfälle 1992-2011, S. 140.

²³ Erläuternder Bericht (Fn. 20), 197.

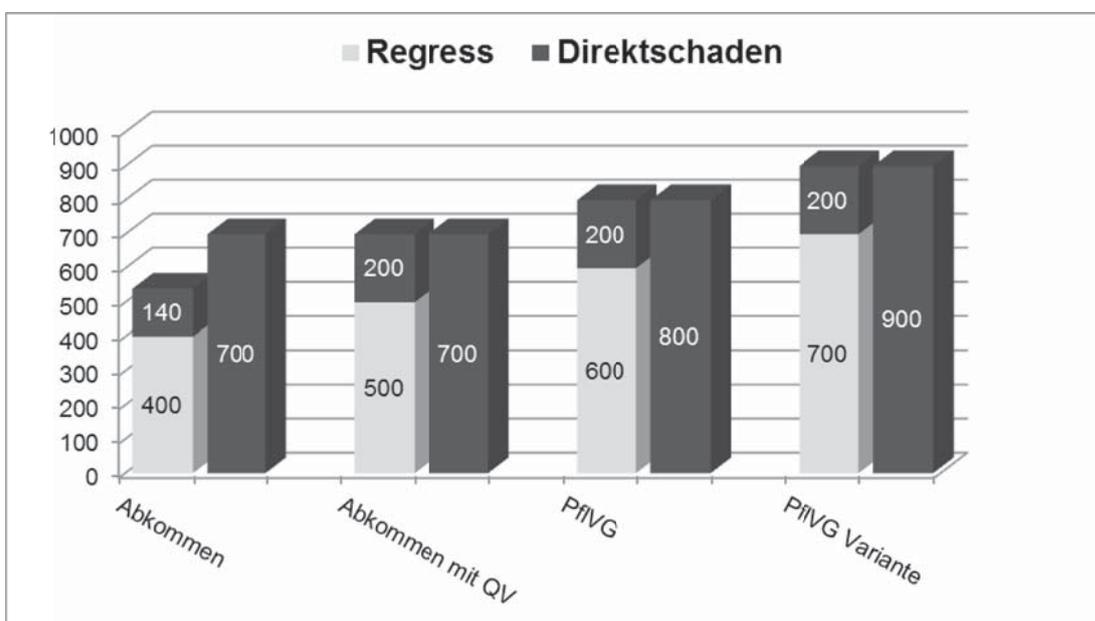
6. Gegenüberstellung SVV-Abkommen/PflVG

	SVV-Abkommen	E-PflVG
Anzahl beteiligte Motorfahrzeuge	25	10
Regulierung von Sachschäden	Sachversicherung oder subsidiär Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer bei einem Selbstbehalt von CHF 1'000. Kein Regressrecht.	Sachversicherung oder subsidiär Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer. Eingeschränktes Regressrecht gegenüber nicht an der Kollision beteiligten Dritte.
Regulierung von Personenschäden	Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer der beteiligten Motorfahrzeuge	Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer der beteiligten Motorfahrzeuge
Direktschaden	Kein Quotenvorrecht	Quotenvorrecht
Insassen	100 %	100 %
Lenker	80 %	100 % / 90 %
Halter	70 %	80 % / 90 %
Lenker = Halter	60 %	80 %
Kürzung bei Grobfahrlässigkeit	Nein	Ja
Regress	Sozialversicherer 50 %, Privatversicherer Nein	Sozialversicherer gemäss Erledigung Direktschaden; Privatversicherer auf nicht am Unfall beteiligte Dritte

Grafik 1: Ansprüche als Halter wenn auch Lenker²⁴

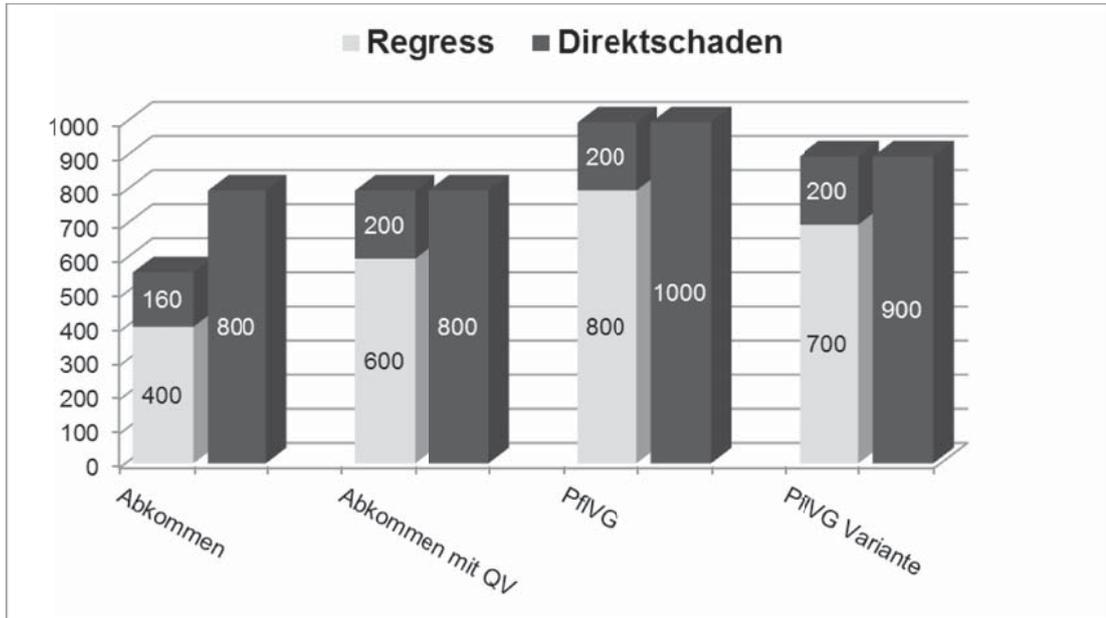


Grafik 2: Ansprüche als Halter, wenn nicht Lenker

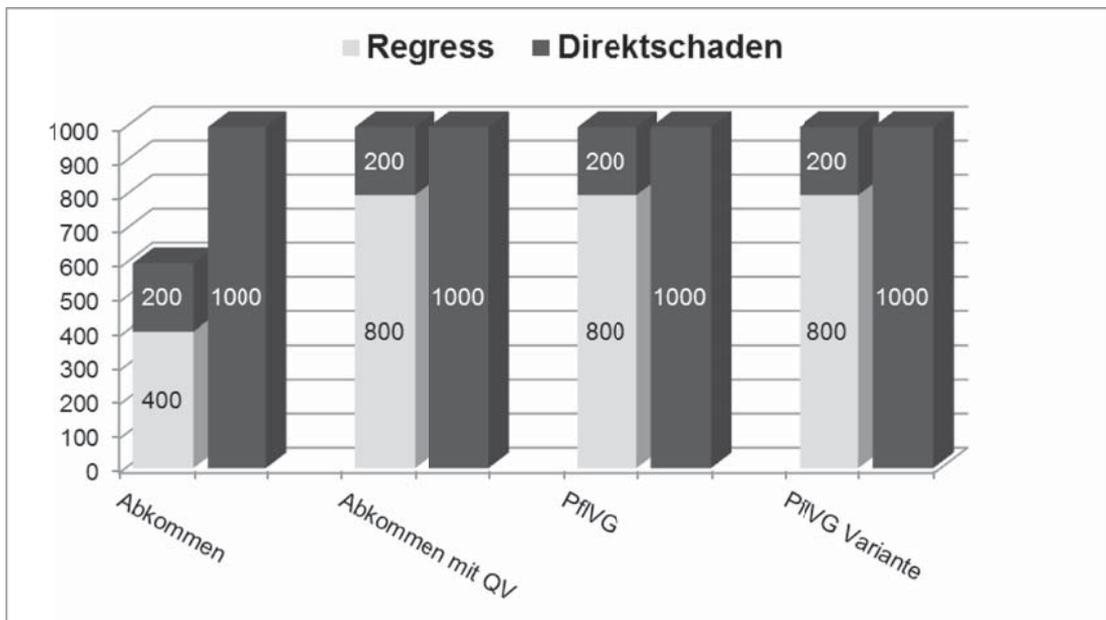


²⁴ Ausgegangen wurde von einem Schaden in Höhe von 1'000 und Sozialversicherungsleistungen von 800. Der Direktschaden ist dunkel, der Regressanteil hell unterlegt. Die linke Säule zeigt die Entschädigungssituation mit Sozialversicherungsleistungen, die rechte Säule die Höhe der Entschädigung, wenn keine Sozialversicherungsleistungen anzurechnen sind. Das zweite Säulenpaar bildet die Entschädigungssituation ab, die bestehen würde, wenn im SVV-Abkommen das Quotenverrecht (QV) angewendet würde.

Grafik 3: Ansprüche als Lenker



Grafik 4: Ansprüche als Fahrgast



7. Würdigung

In der grafischen Gegenüberstellung des Abkommens mit der Regelung gemäss PflVG fällt auf, dass bei der Abkommenslösung das *fehlende Quotenvorrecht und die Limitierung des Sozialversicherungsregresses auf generell 50 %* die Ansprüche stark reduziert. Die Beträge sind deutlich tiefer als die Ansprüche, die nach Rechtslage geschuldet wären²⁵. Gegenüber dem *Halter* dürfte sich die Reduktion bei einem leichten Verschulden, das bei solchen Ereignissen anzunehmen ist, bei rund 50 % liegen²⁶. Das Abkommen kürzt zwar nur um 40 %, der restliche Schaden kann aber ohne Quotenvorrecht nicht mehr geltend gemacht werden.

Die *Betriebsgefahr* wird im Abkommen mit 30 % gewichtet, in dieser Höhe wird jedenfalls der Abzug für den Halter veranschlagt, wenn er nicht als Lenker verunfallt ist. Es ist fraglich, ob bei Massenkollisionen nicht eine andere Gewichtung angemessen wäre, da sich nicht zwei Betriebsgefahren gegenüberstehen, sondern mehrere. Sowohl das *Selbstverschulden* wie die Betriebsgefahr, für die die Opfer einzustehen haben, sind bei solchen Schadenereignissen bei einer Gesamtabwägung tiefer anzusetzen. Auf der anderen Seite dürfte ein Anteil der Betriebsgefahr wie im PflVG von nur gerade 10 % zu moderat sein. Dagegen scheint ein *Selbstverschuldensanteil* von 10 % mit der Möglichkeit, bei Grobfahrlässigkeit weiter zu kürzen, ein wohl-abgewogener Ansatz. Die Ereignisse grenzen meist an höhere Gewalt, wenn Nebel und Eis im Spiel sind. Es darf daher kein zu hoher Verschuldensanteil unterstellt werden. Die einen oder anderen können zudem noch rechtzeitig anhalten, so dass ihnen kein Verschulden angelastet werden kann, auch das gilt es zu berücksichtigen, ist andererseits aber auch der Preis einer pauschalen Lösung.

Im SVV-Abkommen wird die Kürzung auch mit der *Beweisnot* begründet. Ob dies sachgerecht ist, hängt davon ab, wie man dieses Risiko lokalisiert, ob damit die Geschädigten oder Schädiger belastet werden²⁷.

Auch die Sozialversicherer fahren mit dem PflVG deutlich besser. Der im Abkommen vorgesehene Umfang der *Regressansprüche* in Höhe von 50 % ist wohl zu gering bemessen. Überlässt man wie das PflVG die Höhe in Anwendung des *Quotenvorrechts* dem nach Deckung der Direktansprüche verbleibenden Rest, werden adäquatere Ergebnisse erzielt.

Weder das Abkommen noch das Pflichtversicherungsgesetze machen Angaben, wie es sich mit den *weiteren Reduktionsgründen* verhält. Das Schweigen darf wohl als Ausschluss interpretiert werden, zumal im Abkommen die

²⁵ Kritik an den Kürzungssätzen auch bei PRIBNOW, 169 f.

²⁶ Geht man von einer sektoriellen Verteilung und einer gleichen Betriebsgefahr aus, ist der Verschuldensanteil bei einem leichten Verschulden mit 20 %, die Betriebsgefahren mit 80 % zu gewichten, so dass ein Anteil von 50 % resultiert. Das gleiche Ergebnis erhält man auch, wenn man die Betriebsgefahren kompensiert und nur nach Verschulden aufteilt.

²⁷ Vorstehend Ziff. 2.1.

Kürzungsgründe explizit aufgeführt werden und das PflVG die Kürzung infolge Grobfahrlässigkeit zusätzlich aufführt. Somit kann bei einer konstitutionellen Prädisposition oder bei einer Verletzung der Schadenminderungspflicht nur im Rahmen der Schadensberechnung oder – im PflVG – bei grobfahrlässigen Verstößen gekürzt werden. Auch weitere Reduktionsgründe wie Gefälligkeit oder ein entfernter Kausalzusammenhang oder dergleichen dürften kein Thema sein.

Auch wenn da und dort noch gewisse Modifikationen wünschbar sind, scheint der sowohl im Abkommen wie im PflVG eingeschlagene Weg der *Direktschadenregulierung* richtig. Allerdings muss eine solche Lösung auf eine *gesetzliche Grundlage* gestellt werden. Die moderateren Kürzungssätze im PflVG kommen den Geschädigten weit entgegen. Es hätte genügt, wenn mit der Einräumung des Quotenvorrechts ein Ausgleich möglich geblieben wäre. Mit der Grobfahrlässigkeitskürzung geht die Schematisierung im PflVG weniger weit, schafft aber auch wieder Konfliktpotential.

Zu bedenken bleibt, dass die vorgeschlagenen Lösungen zwar die Durchsetzung der Ansprüche erleichtern, aber dem Einzelfall nicht immer gerecht werden. Das ist die Kehrseite der starren Bemessung der Entschädigung, die zwar den Bearbeitungsaufwand reduziert und mehr Rechtsgleichheit schafft, sich aber auch über die Einzelfallgerechtigkeit hinwegsetzt. Gewöhnungsbedürftig dürfte auch eine Lösung im Stile eines No-Fault-Systems sein, das hier für den Teilbereich der Massenkollisionen das Haftpflichtrecht ablösen soll.

Auch wenn mit einer strikt verstandenen Solidarität im SVG für die Geschädigten ein genügender Schutz erreicht werden könnte, würde bei einer solchen Lösung eine Kettenreaktion auf der Regressebene in Gang gesetzt, die mit dem im Abkommen und im Pflichtversicherungsgesetz vorgeschlagenen Verzicht auf einen Ausgleich unter den Motorfahrzeughaftpflichtversicherer unterbleibt. Das spricht dafür, nach einer alternativen Lösung zu suchen. Sollte das Pflichtversicherungsgesetz keine politische Chance bekommen, was nach dem Scheitern der VVG-Totalrevision zu befürchten ist, könnte die Regelung mit einer *Teilrevision des SVG* schnell umgesetzt werden.

Literaturverzeichnis

- BECK PETER, Massenkollision und Schadenerledigung, HAVE 2/2010, 159 f.
- BERGER MAX B., Die Bemessung des Selbstverschuldens im Strassenverkehrsrecht – Eine Abwägung zwischen den Theorien der sektoriellen Verteilung und der Verschuldenskompensation, in: Schaffhauser René (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2012, Bern 2012, 143 ff.
- BREHM ROLAND, Berner Kommentar zum schweizerischen Privatrecht. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen, Art. 41–61 OR, 3. Aufl., Bern 2006.
- CHAPPUIS GUY, Le projet de Convention Internationale Collisions Multiples du CEA et la Convention suisse sur les Collisions en Chaîne, HAVE 2/2010, 172 ff.
- FELLMANN WALTER/KOTTMANN ANDREA, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bern 2012.
- GAUTSCHI ALAIN, Solidarschuld und Ausgleich, Diss. Freiburg, Zürich 2009.
- GRIMM THOMAS, Probleme und Lösungen der Schadenregulierung bei Massenkollisionen, in: Schaffhauser René (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2012, Bern 2012, 159 ff.
- GROUDEL HUBERT, Le traitement des carambolages en France, HAVE 2/2010, 170 ff.
- HAGMANN WERNER, Das schweizerische Abkommen zur Regulierung von Schäden aus Massenkollisionen, HAVE 2/2010, 161 ff.
- HULLIGER URBAN, Bedeutung und Gewichtung der Betriebsgefahr in Art. 60 und 61 SVG, in: Schaffhauser René (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2004, St. Gallen 2004, 137 ff.
- KÖRNER ALEXANDRA, Die Haftung der Solidarschuldner im Aussenverhältnis – Kausalität und persönliche Herabsetzungsgründe im System der Solidarität, Diss. Luzern, Zürich 2011.
- LÄUBLI SYLVIA/BECK PETER, Die Sicht von AHV/IV und UVG, HAVE 2/2010, 165.
- OFTINGER KARL/STARK EMIL W., Schweizerisches Haftpflichtrecht – Band I: Allgemeiner Teil, 5. Aufl., Zürich 1995.
- PRIBNOW VOLKER, Massenkollisionsabkommen – Kein Schnäppchen für die Betroffenen, HAVE 2/2010, 169 f.
- QUENDOZ ROGER, Modell einer Haftung bei alternativer Kausalität, Diss. Zürich 1991.

- RAVY-WIDMER FRANZISKA, Erkenntnisse aus der Massenkollision vom 9. April 2008 auf der A9, HAVE 2/2010, 167 ff.
- SCHEURER ANDREAS/ODERMATT BERNHARD, Massenkollision vom November 2003 – Erfahrungen der von der SLK zur Erledigung eingesetzten Gremien, HAVE 2/2010, 166 ff.
- SCHMIDT MAURIN, Das Aussenverhältnis der Haftung einer Mehrheit von Schädigern – Ein Haftungsmodell basierend auf der Solidarität, der Anspruchskonkurrenz und der Kausalität, Diss. St. Gallen, Zürich/St. Gallen 2012.
- WALTER HANS PETER, Kommentar zu Art. 8 ZGB, in: Berner Kommentar zum Schweizerischen Privatrecht. Bd. 1: Einleitung und Personenrecht; 1. Abt.: Einleitung, Artikel 1–9 ZGB, Bern 2012. (zit. BK-WALTER)
- WEBER STEPHAN, *Reduktion* von Schadenersatzleistungen, in: Ders. (Hrsg.), Personen-Schaden-Forum 2007, Zürich/Basel/Genf 2007, 111 ff.
- WEBER STEPHAN, *Kausalität und Solidarität* – Schadenszurechnung bei einer Mehrheit von tatsächlichen oder potenziellen Schädigern, HAVE 2/2010, 115 ff.

Anhang 1: SVV-Abkommen

Abkommen zur Regulierung von Schäden aus Massenkollisionen vom 12. März 2008

1. Anwendung des Abkommens

Dieses Abkommen findet Anwendung auf Massenkollisionen, an denen mindestens 25 Fahrzeuge beteiligt sind und deren Ursachen oder Ablauf nachträglich nicht mehr oder nur mit unverhältnismässig grossem Aufwand geklärt werden können.

2. Sachschäden werden wie folgt erledigt:

2.1 Sachschäden an Fahrzeugen

- a. Mit Vollkasko: Kaskoversicherer erledigt den Schaden des bei ihm kaskoversicherten Fahrzeugs (ohne Grobfahrlässigkeitsabzug und Rückstufung, aber mit Selbstbehalt).
- b. Ohne Vollkasko: Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer erledigt den Schaden des bei ihm haftpflichtversicherten Fahrzeugs (maximal Zeitwert, abzüglich CHF 1'000.- Selbstbehalt).

2.2 Schäden an mitgeführten Sachen

- a. Wenn Deckung aus Kaskoversicherung vorhanden, erledigt der Kaskoversicherer den Schaden.
- b. Wenn keine Deckung aus Kaskoversicherung, aber Deckung aus Hausratversicherung vorhanden, erledigt der Hausratversicherer den Schaden.
- c. Schäden an der Ladung involvierter Sachentransportfahrzeuge erledigt der Transportversicherer.
- d. Wenn keine Deckung vorhanden, erledigt der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer den Schaden an Sachen, die in dem bei ihm haftpflichtversicherten Fahrzeug mitgeführt wurden, bis zum Höchstbetrag von CHF 1'000.-.

2.3 Ersatzwagenkosten, Abschleppkosten und Standgebühren

- a. wenn Deckung aus Kaskoversicherung vorhanden, reguliert der Kaskoversicherer, andernfalls der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer des bei ihm haftpflichtversicherten Fahrzeugs
- b. Ersatzwagenkosten werden für die effektive Reparaturdauer, maximal 10 Tage ab Ereignis, entschädigt. Gleiches gilt für Chômage-Forderungen.
- c. Abschleppkosten werden bis zur nächstgelegenen, geeigneten Garage vergütet; Bergungskosten nach Aufwand;
- d. Standgebühren werden für maximal 20 Tage ab Ereignis vergütet
- e. weitere Umtriebskosten werden nicht vergütet

2.4 Mindestleistungen des Sachversicherers

Wenn Deckung aus Sachversicherung vorhanden, erbringt der Sachversicherer mindestens jene Leistungen, die der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer gemäss vorstehenden Ziff. 2.1. bis 2.3. ausrichtet.

2.5 Regresse

Die Versicherer verzichten gegenseitig auf Regressnahme, unabhängig davon, ob Leistungen nach diesem Abkommen oder nach Rechtslage erbracht worden sind.

3. Personenschäden werden wie folgt erledigt:

3.1 Grundsatz

Personenschäden werden vom Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer desjenigen Fahrzeugs bearbeitet, in dem sich die verletzten oder getöteten Personen befunden haben.

3.2 Direktschaden

- a. Der ungedeckte Direktschaden wird wie folgt gekürzt (Berücksichtigung von Beweisnotstand, Betriebsgefahr, Selbstverschulden):

I.	Mitfahrer:	kein Abzug
II.	Nicht-Halter als Lenker:	20% Abzug
III.	Halter als Mitfahrer:	30% Abzug
IV.	Halter als Lenker:	40% Abzug.
- b. Bei der Berechnung der Schadenersatzansprüche wird der Direktschaden um den Abzug gekürzt (keine Anwendung des Quotenvorrechts).

3.3 Regresse der Sozialversicherer

- a. Die Sozialversicherer regressieren 50% der gesetzlichen Leistungen. Dabei werden Invaliden- und Hinterlassenenrenten auf Aktivität kapitalisiert, ohne Berücksichtigung eines Rentenschadens und eines Wiederverheiraturabzugs.
- b. Einwände wie Quotenvorrecht, Quotenteilung, Regressprivileg, Regressabkommen, Nichtausgewiesenheit der Leistungen, Einwände aus Versicherungsvertrag werden nicht vorgebracht.

3.4. Regresse der Privatversicherer

Die Privatversicherer verzichten gegenseitig auf Regressnahme, unabhängig davon, ob Leistungen nach diesem Abkommen oder nach Rechtslage erbracht worden sind.

4. Einverständnis- und Saldoerklärung des Geschädigten

- a. Der Geschädigte wird aufgefordert, schriftlich sein Einverständnis zur Regulierung seiner Schäden nach den Bestimmungen dieses Abkommens zu erklären.
- b. Der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer holt die Erklärungen bei den Insassen der bei ihm haftpflichtversicherten Fahrzeuge ein. Zu verwenden ist die Vorlage im Anhang zu diesem Abkommen.
- c. Dem Geschädigten ist eine Frist von einem Monat ab Erhalt der Einverständniserklärung einzuräumen. Erklärt er sein Einverständnis nicht innert dieser Frist, erfolgt die Regulierung seiner Schäden nach Rechtslage. Der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer informiert den Sozialversicherer über den Entscheid des Geschädigten.
- d. Beim Abschluss der Schadenregulierung ist in der Entschädigungsvereinbarung zwischen Geschädigtem und dessen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer ausdrücklich festzuhalten, dass sämtliche Ansprüche gegen andere an der Massenkollision Beteiligte und deren Haftpflichtversicherer abgegolten sind.

5. **Drittschäden und weitere Forderungen**

Der Leiter Task Force hat die Kompetenz, Drittschäden und weitere Forderungen (z.B. für Sachschäden an Strassen, Aufwendungen der Rettungsdienste, Kosten von Polizeirapporten) bis zu einem Gesamtbetrag von CHF 250'000 im Sinn einer Vorfinanzierung durch seine Gesellschaft zu bezahlen. Die involvierten Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer erstatten die Aufwendungen anteilmässig nach der Anzahl der von ihnen versicherten beteiligten Fahrzeuge («Lenkrad» bzw. «Lenkstange») zurück.

6. **Abklärungen der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer**

Jeder Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer expertisiert die von ihm versicherten beschädigten Fahrzeuge und trifft die notwendigen Abklärungen hinsichtlich Personenschäden, welche die Insassen der von ihm versicherten Fahrzeuge erlitten haben.

7. **Ausländische Fahrzeuge**

Für die ausländischen Versicherer sollen deren Schadenregulierer in der Schweiz versuchen, sie in das Abkommen einzubinden. Sind sie nicht bereit dazu, gilt die Rechtslage für die Sachschäden am ausländischen Fahrzeug, für die Personenschäden der Insassen des ausländischen Fahrzeuges und für alle Regressansprüche.

8. **Organisation**

8.1 **Schadenleiterkommission SLK des SVV**

- a. Stellt sich in einem konkreten Fall die Frage der Anwendung des Abkommens, so beruft der Präsident der SLK oder sein Stellvertreter die SLK unverzüglich zu einer Sitzung ein. Diese soll innert 48 Stunden seit dem Ereignis stattfinden.
- b. Die SLK:
 - I. entscheidet, ob das Abkommen zur Anwendung gelangt.
 - II. entscheidet über das weitere Vorgehen, insbesondere über die Besetzung der Task Force (Leiter und drei Mitglieder; siehe Ziff. 8.2).
 - III. kontaktiert und informiert unverzüglich die dem Abkommen beigetretenen Privat- und Sozialversicherer sowie NVB/NGF²⁸.
- c. Die SLK ist zuständig für Änderungen des Abkommens. Vorschläge sind ihr einzureichen.

8.2 **Task Force**

- a. Für die Umsetzung des Abkommens wird im konkreten Einzelfall eine Task Force eingesetzt.
- b. Die Task Force besteht aus einem Leiter, der von einem Motorfahrzeug-Versicherer gestellt wird, und sechs weiteren Mitgliedern, wovon drei von den Privatversicherern und je eines von der SUVA, vom BSV und von den Krankenversicherern gestellt werden.
- c. Die Task Force:
 - I. stellt die Umsetzung des Abkommens im konkreten Fall sicher.
 - II. entscheidet, ob Drittschäden und weitere Forderungen, die die Kompetenz des Leiters Task Force gemäss Ziff. 5 übersteigen oder ihr vom Leiter vorgelegt werden, nach Abkommen oder nach Rechtslage bearbeitet werden.

²⁸ Nationales Versicherungsbüro Schweiz / Nationaler Garantiefonds Schweiz (<http://www.nvb.ch/>)

- d. Beschlüsse der Task Force kommen zustande, wenn alle an der Sitzung anwesenden Mitglieder zustimmen.

8.3 Leiter Task Force

Der Leiter Task Force:

- a. beschafft Informationen zum Ereignis;
- b. ermittelt und kontaktiert die involvierten Versicherer sowie nicht-versicherte Beteiligte;
- c. unterhält Kontakte mit Polizei, Behörden, Opferhilfe, Anwälten usw.;
- d. beschafft bei den involvierten Versicherern Daten und Informationen zu Sach- und Personenschäden sowie bei betroffenen Dritten zu Dritt- und anderen Schäden;
- e. kann den Mitgliedern der Task Force Aufträge erteilen;
- f. kann der Geschäftsstelle des SVV Aufträge erteilen;
- g. bereitet die Entscheidungsgrundlagen für die Task Force vor;
- h. beruft die Task Force ein und leitet die Sitzungen;
- i. rapportiert der Task Force, dem Präsidenten SLK und dem für die Öffentlichkeitsarbeit verantwortlichen Mitglied der SLK.

8.4 Geschäftsstelle SVV

Die Geschäftsstelle SVV unterstützt die Task Force und deren Leiter, insbesondere bei Beschaffung, Bearbeitung und Auswertung von Informationen und Daten.

9. Medien und Öffentlichkeitsarbeit

- a. Die Task Force und ihr Leiter sollen unbehelligt und unbeeinflusst von Medien und Öffentlichkeit arbeiten können.
- b. Zuständig für Kontakte mit Medien und Öffentlichkeit sowie für deren Information ist die Medienstelle des SVV (Ressort Kommunikation). Die SLK bestimmt eines ihrer Mitglieder als Kontakt- und Ansprechperson für die Medienstelle. Medienmitteilungen und Interviews erfolgen in Absprache zwischen diesem Vertreter der SLK und der Medienstelle, wenn nötig unter Einbezug der nicht dem SVV angehörenden involvierten Versicherer und Unternehmen.
- c. Die involvierten Versicherer und Unternehmen sowie die Mitglieder der Task Force beantworten keine Anfragen von Medien, sondern leiten sie an die Medienstelle des SVV weiter.

10. Allgemeine Bestimmungen

- a. Dieses Abkommen tritt am **1. Januar 2008** in Kraft. Es wird auf unbestimmte Dauer abgeschlossen.
- b. Das Abkommen steht allen Privat- und Sozialversicherern, die ihre Tätigkeit in der Schweiz ausüben, zum Beitritt offen. Der Beitritt gilt für das gesamte Portfolio des beitretenden Versicherers.
- c. Beitrittserklärungen sind an die Geschäftsstelle des SVV zu richten. Die Geschäftsstelle ist für die weitere Information der dem Abkommen beigetretenen Versicherer besorgt.
- d. Dem Abkommen beigetretene Versicherer können unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten auf das Ende eines Kalenderjahres kündigen. Die Kündigung ist schriftlich der Geschäftsstelle des SVV mitzuteilen.
- e. Bei Änderungen des Abkommens haben die beigetretenen Versicherer ein ausserordentliches Kündigungsrecht. Die Kündigung ist innerhalb von 30 Tag nach Erhalt der Änderungsmitteilung schriftlich der Geschäftsstelle des SVV mitzuteilen. Sie wird auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung hin wirksam.

- f. Bis zur Wirksamkeit der Kündigung nach Bst. d oder e eingetretene Abkommensfälle sind nach den Bestimmungen dieses Abkommens zu erledigen.
- g. Für Streitigkeiten aus diesem Abkommen gilt der Gerichtsstand am Sitz des Schweizerischen Versicherungsverbandes SVV.

Anhang 2: Entwurf CEA-Abkommen

COMITÉ EUROPÉEN DES ASSURANCES

Internationales Übereinkommen zur Regulierung von Massenanfällen

Einführung / Begründung

1. Infolge der Zunahme des internationalen Straßenverkehrs in Europa werden Massenanfälle, an denen in verschiedenen Ländern zugelassene Fahrzeuge beteiligt sind, immer häufiger. Zu oft stoßen die Opfer dieser Unfälle bei der Regulierung ihrer Schadenersatzansprüche auf größere Schwierigkeiten als die Angehörigen des Landes, in dem sich der Unfall ereignet hat. Deshalb hätte eine Vereinbarung zwischen den Versicherern mit dem Ziel, diese Regulierung zu erleichtern und zu beschleunigen, sicherlich eine für das Image der europäischen Versicherer sehr positive Auswirkung in den Medien; das Kosten/Nutzen-Verhältnis einer solchen Maßnahme wäre für unsere Branche sicherlich sehr vorteilhaft.
2. Die europäischen Gremien werden immer häufiger mit Beschwerden von Personen befasst, die in einem anderen Land als dem Land ihres Wohnsitzes Opfer von Massenanfällen geworden sind und die sich über die Langsamkeit ihres Entschädigungsverfahrens beklagen; im Zuge der Entwicklung der 4. Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie und der 5. Richtlinie, die im Grundsatz zurzeit in Brüssel geprüft wird, kann das Problem von einem Tag zum anderen eine schwer zu kontrollierende politische Wende nehmen. Die Erfahrungen, die im Zusammenhang mit der 4. Richtlinie gesammelt wurden, machen deutlich, dass eine von den Versicherern selbst entwickelte, auf einer Vereinbarung beruhende, ausgewogene Lösung jeder von außen aufgezwungenen Lösung vorzuziehen wäre.
3. Die vorgeschlagene Regelung besteht aus zwei Teilen: einer einseitigen Verpflichtung des dem Übereinkommen beitretenden Versicherers zugunsten der Fahrgäste des versicherten Fahrzeugs, die bei einem der vertraglichen Definition entsprechenden Unfall Personenschäden erleiden; zwischen den Mitgliedsunternehmen gegenseitig vereinbarten Regeln über die Abwicklung und die Vereinfachung des späteren Rückgriffs gegen den Versicherer des oder der Haftpflichtigen.

Artikel 1 – Anwendungsbereich

Das vorliegende Übereinkommen zwischen den in Europa arbeitenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherern betrifft den Schadenausgleich für *Personenschäden*, die die *Fahrgäste* eines Fahrzeugs, dessen Fahrer bei einem Mitgliedsunternehmen *versichert* ist, als Opfer eines *Massenanfalls*

- außerhalb des Landes, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat²⁹, und
- im Gebiet eines Landes, dessen Versicherungsverband dem CEA angehört (siehe Mitgliederliste im Anhang zu dem vorliegenden Dokument),
erleiden.

²⁹ Der Begriff «Gebiet, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat» ist in Artikel 1 Abs. 4 der Richtlinie 72/166/EWG vom 24. April 1972 (1. Kraftfahrtrichtlinie) und in Artikel 4 der Richtlinie 84/5/EWG vom 30. Dezember 1983 (2. Kraftfahrtrichtlinie) definiert.

Artikel 2 – Definitionen

Im Sinne dieses Übereinkommens ist zu verstehen unter:

- *Beförderungsfahrzeug*: ein zum Verkehr zu Lande bestimmtes Kraftfahrzeug, das der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungspflicht unterliegt und dessen Fahrer bei einem Mitgliedsunternehmen haftpflichtversichert ist; ein Fahrzeug mit Anhänger gilt als ein Fahrzeug; unter dem Begriff «Anhänger» ist auch das von einem anderen Fahrzeug geschleppte Fahrzeug zu verstehen.
- *Fahrgäste*: die Insassen des Beförderungsfahrzeugs, einschließlich des Fahrers. Insassen, die unmittelbar, nachdem sie das Fahrzeug nach dem Unfall verlassen haben, Schäden erleiden, gelten als Fahrgäste.
- *Personenschäden*: die finanziellen Folgen und die immateriellen Schäden infolge von Personenschäden (Verletzungen oder Tod), die die Fahrgäste des Beförderungsfahrzeugs bei einem Massenunfall erleiden und die nicht von einem Sozialversicherungsträger oder einem Direktversicherer, z. B. einem Unfallversicherer, einem Krankenversicherer usw., übernommen werden.
- *Massenunfall*: jeder unfallartige Kontakt zwischen Fahrzeugen,
 - an dem mindestens zehn zum Verkehr zu Lande bestimmte Kraftfahrzeuge beteiligt sind,
 - der sich in einem in Artikel 1 genannten Land ereignet und
 - an dem mindestens ein Fahrzeug beteiligt ist, das seinen gewöhnlichen Standort in einem anderen Land hat als dem, in dem sich der Unfall ereignet hat, und dessen Fahrgäste Personenschäden erleiden.

Sofern die oben genannten Bedingungen erfüllt sind, reicht die Tatsache des Zusammenstoßes aus, um die Anwendung der nachfolgenden Bestimmungen zwingend zu machen; es muss nicht geprüft werden, ob die Schäden am Fahrzeug vor oder nach dem Zusammenstoß entstanden sind, sofern diese Schäden unmittelbar vor oder unmittelbar nach dem Zusammenstoß bei ein und demselben Ereignis eingetreten sind.

- *auf die Befriedigung der Ansprüche von Fahrgästen oder ihrer Anspruchsberechtigten anwendbares Recht*:
 - das Recht, das zwischen dem Versicherer, der die Haftpflicht des Beförderungsfahrzeugs deckt und der dem vorliegenden Übereinkommen beigetreten ist, und dem Versicherungsnehmer vereinbart wurde,
 - anderenfalls das anwendbare Recht des Landes, in dem sich der Unfall ereignet hat.
 - Das anwendbare Recht gemäß dieser Definition gilt sowohl für die Haftungsbedingungen als auch für die Bewertung von Personenschäden.
- *auf den Rückgriff anwendbares Recht*:
 - die Bestimmungen des Schadenersatzrechts (Grund und Höhe), die im Land des Unfalls gelten.

Artikel 3 – Grundsätze des Übereinkommens

1. Im Sinne dieses Übereinkommens *verpflichtet sich* der Haftpflichtversicherer des Fahrers des Beförderungsfahrzeugs, das an einem Massenunfall in einem anderen Land als dem, in dem es seinen gewöhnlichen Standort hat, und das in dem in Artikel 1 oben definierten territorialen Geltungsbereich liegt, beteiligt ist, den Fahrgästen dieses Fahrzeugs oder ihren Anspruchsberechtigten gemäß dem anwendbaren Recht *direkt für Rechnung «wen es angeht» Schadenausgleich für Personenschäden zu leisten*.

2. Diese Verpflichtung darf den oben bezeichneten Fahrgästen dieses Fahrzeugs oder ihren Anspruchsberechtigten nicht entgegengehalten werden, außer in Bezug auf die Folgen des Übergangs der Ansprüche der Fahrgäste dieses Fahrzeugs oder ihrer Anspruchsberechtigten gemäß Artikel 4 Absatz 1 unten, und mindert nicht deren Möglichkeit, gegen die für den Zusammenstoß haftpflichtige(n) Person(en) und ihre(n) Versicherer nach allgemeinem Recht vorzugehen.

Artikel 4 – Rückgriff

1. Die Ansprüche des Geschädigten gegen den oder die Haftpflichtigen für den Zusammenstoß und ihre(n) Versicherer gehen im Rahmen des gezahlten Schadenausgleichs auf den Versicherer über, der dem Geschädigten aufgrund dieses Übereinkommens Schadenausgleich gezahlt hat.
2. Der Rückgriff wird nach den Bestimmungen des Schadenersatzrechts (Grund und Höhe), die im Land des Unfalls gelten, durchgeführt.

Dieser Rückgriff kann nur in folgenden Fällen angefochten werden:

- schwerer Verstoß bei der Feststellung des Schadens gemäß den Bestimmungen, die im Land des Unfalls gelten,
 - oder Nichteinhaltung der Bestimmungen des Artikels 5 Absatz 1 des vorliegenden Übereinkommens über die Beweismittel,
 - wenn die Anfechtung innerhalb von 30 Tagen nach der Stellung des Regressantrags geltend gemacht wird.
3. Wenn der Versicherer des Haftpflichtigen dieser Vereinbarung beitrifft, verzichtet der Versicherer, der dem Geschädigten aufgrund des Übereinkommens Schadenausgleich gezahlt hat, auf den Rückgriff gegen diesen, wenn die Schadenausgleichszahlung an den Geschädigten unter 1 000 Euro liegt. Wenn die Schadenausgleichszahlung an den Geschädigten diesen Betrag überschreitet, kann in Höhe des vollständigen Betrags Rückgriff genommen werden.

Artikel 5 – Übermittlung der Unterlagen – Verjährung und Strafbestimmungen

1. Der Versicherer, der den Regressanspruch geltend macht, hat folgende Unterlagen in der Originalsprache einzureichen:
 - a) Nachweise über die Höhe der Entschädigung und ihre Auszahlung,
 - b) sonstige einschlägige Unterlagen, insbesondere ärztliche Atteste und Gutachten.
2. Ist die Zahlung innerhalb von drei Monaten ab der ersten Forderung oder der Anerkennung des Vorliegens eines schweren Verstoßes im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 nicht erfolgt, so werden zu dem fälligen Betrag Zinsen mit einem Jahressatz von 12 % hinzugeschlagen, die ab dem Zeitpunkt der ersten Forderung oder dem Zeitpunkt der Anerkennung bis zu dem Zeitpunkt des Eingangs der Zahlung berechnet werden.
3. Der Regressanspruch gilt nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren ab der völligen Befriedigung der Ansprüche des Geschädigten und der Ermittlung des haftpflichtigen Dritten, spätestens jedoch nach Ablauf einer Frist von zehn Jahren ab dem Tag des Unfalls als verjährt. Die 2-Jahres-Frist kann durch schriftliche Geltendmachung eines Regressanspruchs ausgesetzt werden, auch wenn dieser unbeziffert ist. In diesem Fall läuft ab dem Tag der Aussetzung eine neue 2-Jahres-Frist. Der Versicherer, der Rückgriff nimmt, verzichtet auf die Geltendmachung seiner Regressansprüche nach Ablauf einer Frist von zehn Jahren ab dem Tag des Unfalls, es sei denn, die beteiligten

Parteien einigen sich auf eine Verlängerung der Verjährungsfrist um einen zu bestimmenden Zeitraum.

4. Eine Verrechnung der aufgrund des Übereinkommens fälligen Beträge für zwei verschiedene Schadenfälle erfolgt nicht.

Artikel 6 – Unwirksamkeit der Einreden

Die Einreden, die der Versicherer des Haftpflichtigen geltend macht, sind gegenüber dem Versicherer, der Rückgriff nimmt, nur in dem Umfang wirksam, in dem sie aufgrund des im Land des Unfalls geltenden Rechts gegenüber dem Geschädigten selbst wirksam gewesen wären.

Artikel 7 – Beziehungen zu geltenden nationalen Übereinkommen

Wenn die im Land des Unfalls arbeitenden Versicherer untereinander ein Übereinkommen über die Regulierung von Schäden getroffen haben, das aufgrund der Merkmale des Zusammenstoßes anwendbar ist, gelten die Bestimmungen dieses Übereinkommens für die beteiligten Staatsangehörigen, sofern sich der Zusammenstoß im Gebiet ihres Wohnsitzstaats ereignet hat.

Artikel 8 – Schiedsverfahren

Jede Streitigkeit zwischen Mitgliedsversicherern dieses Abkommens über die Auslegung des Übereinkommens und seine Anwendung in einem besonderen Fall wird einem Schiedsrichter vorgelegt, dessen Entscheidung bindend ist, gegen die die Parteien nicht Berufung einlegen können. Vorbehaltlich der Bestimmungen des letzten Satzes von Absatz 5 dieses Artikels wird die Streitigkeit nicht den Gerichten vorgelegt (Inanspruchnahme der Gerichte nach dem allgemeinen Recht).

Können sich die Parteien nicht über die Ernennung eines Schiedsrichters einigen, so wird dieser auf Antrag einer der Parteien innerhalb von 3 Monaten von dem Vorsitzenden der Kommission Kraftfahrtversicherung des Comité européen des assurances (CEA) ernannt. Der Schiedsrichter ist verpflichtet, die Parteien innerhalb eines Monats nach seiner Ernennung schriftlich aufzufordern, ihm ihre Ansicht zu der betreffenden Streitigkeit mitzuteilen.

Die Parteien haben dem Schiedsrichter die gewünschten Auskünfte zu erteilen und die benötigten Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

Innerhalb von 3 Monaten ab dem Tag, an dem er die Parteien aufgefordert hat, ihm ihre Darstellungen zu übermitteln, fällt der Schiedsrichter ein schriftliches Urteil, das eine Zusammenfassung der Angelegenheit einschließt, und teilt dieses den Parteien sowie dem Vorsitzenden der Kommission Kraftfahrtversicherung des CEA mit. Nach Ablauf dieser Frist sind die Parteien nicht an das von dem Schiedsrichter gefällte Urteil gebunden.

Nimmt der Schiedsrichter nicht innerhalb der im vorhergehenden Artikel genannten Frist Stellung, so ernennt der Vorsitzende der Kommission Kraftfahrtversicherung des CEA unverzüglich einen zweiten Schiedsrichter. Halten die Schiedsrichter die ihnen vorgeschriebenen Fristen nicht ein, so sind die Parteien nicht mehr an die Bestimmungen dieses Artikels gebunden.

Der Schiedsrichter ist nicht verpflichtet, ein besonderes Verfahren einzuhalten. Er übt seine Tätigkeit ehrenamtlich und unentgeltlich aus.

Artikel 9 – Inkrafttreten und Unterzeichnung des Übereinkommens

Das Abkommen tritt zwischen den Unterzeichnern frühestens in Kraft für Unfälle, die sich ab dem ereignen.

Jeder Versicherer, der das vorliegende Übereinkommen zu unterzeichnen wünscht, hat dies dem nationalen Verband seines Landes schriftlich mitzuteilen. Seine Mitgliedschaft wird am ersten Tag des Monats wirksam, der der Übermittlung des Antrags folgt. Der nationale Verband setzt den Generalsekretär des Comité européen des assurances davon unverzüglich in Kenntnis, der es den nationalen Verbänden mitteilt, die ihrerseits ihre Mitglieder davon unterrichten.

Ab dem Wirksamwerden verpflichtet sich das neue Mitglied unter den gleichen Bedingungen wie die anderen Unterzeichner dieses Übereinkommens in Bezug auf jeden Schadenfall, der ab diesem Zeitpunkt eintritt.

Artikel 10 – Kündigung des Übereinkommens

Die Kündigung dieses Übereinkommens ist dem betreffenden nationalen Verband schriftlich mitzuteilen; sie wird am ersten Tag des Quartals wirksam, das dem Ablauf einer dreimonatigen Frist ab der Mitteilung der Kündigung folgt.

Der nationale Verband setzt den Generalsekretär des CEA davon unverzüglich in Kenntnis; dieser teilt es den nationalen Verbänden mit, die ihrerseits ihre Mitglieder davon unterrichten.

Schadenfälle, die vor dem Wirksamwerden der Kündigung eintreten, werden ungeachtet der Kündigung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens abgewickelt.

Anhang 3: Art. 74-77 E-PfIVG

Dritter Teil: Massenkollisionen

Art. 74 Massenkollisionen

¹ Als Massenkollisionen gelten Strassenverkehrsunfälle,

- a. die zu Personenschäden geführt haben;
- b. an denen mindestens 10 Motorfahrzeuge beteiligt sind und
- c. deren Ursachen oder Ablauf voraussichtlich nicht mehr oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand geklärt werden können.

² Die den Verkehrsunfall aufnehmende Polizeibehörde entscheidet im Einzelfall, ob eine Massenkollision im Sinne dieser Bestimmung vorliegt. Sie vermerkt ihren Entscheid im Polizeirapport und gibt ihn zudem unverzüglich allen am Unfall beteiligten Parteien sowie deren Haftpflichtversicherern bekannt. Sind an der Massenkollision Fahrzeuge mit ausländischen Kontrollschildern beteiligt, so informiert die Polizeibehörde zudem das Nationale Versicherungsbüro der Schweiz.

³ Die Entscheidung der zuständigen Polizeibehörde über das Vorliegen einer Massenkollision kann in einem beschleunigten Verfahren beim kantonalen Verwaltungsgericht des Kantons, auf dessen Gebiet sich die Kollision zugetragen hat, angefochten werden. Das Gericht entscheidet als einzige Instanz.

Art. 75 Personenschäden

¹ Für durch Massenkollisionen verursachte Personenschäden haften unter Vorbehalt von Absatz 3 ausschliesslich die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer der beteiligten Motorfahrzeuge. Sie haften

- a. einzeln bis zur Höhe der im betreffenden Versicherungsvertrag vereinbarten Versicherungssumme für den Schaden, der auf die Verletzung oder Tötung von Insassen, ausgenommen des Halters, desjenigen Fahrzeuges zurückzuführen ist, dessen Halter sie versichern;
- b. einzeln bis zur Höhe der im betreffenden Versicherungsvertrag vereinbarten Versicherungssumme für 80% des Schadens, der auf die Verletzung oder Tötung des von ihnen versicherten Halters zurückzuführen ist;

Variante zu lit. b: Kürzung gegenüber dem Lenker und dem Halter um 10% und gegenüber Halter, der gleichzeitig Lenker ist, um 20%

- b. einzeln bis zur Höhe der im betreffenden Versicherungsvertrag vereinbarten Versicherungssumme für 90% des Schadens, der auf die Verletzung des Lenkers, der nicht gleichzeitig versicherter Halter des Fahrzeuges ist, oder auf die Verletzung des Halters, der nicht gleichzeitig Lenker des Fahrzeuges ist. zurückzuführen ist;
- c. einzeln bis zur Höhe der im betreffenden Versicherungsvertrag vereinbarten Versicherungssumme für 80% des Schadens, der auf die Verletzung oder Tötung des von ihnen versicherten Halters zurückzuführen ist, sofern dieser gleichzeitig Lenker ist;
- c. solidarisch für Schäden aus der Verletzung oder Tötung von Insassen, soweit diese wegen Übersteigens der Versicherungssumme nicht nach Buchstabe a. zu Lasten eines einzelnen Haftpflichtversicherers gehen;
- d. solidarisch für Schäden aus der Verletzung oder Tötung von Personen, die nicht Insassen eines beteiligten Motorfahrzeuges waren.

² Die leistungspflichtigen Haftpflichtversicherer können Ansprüche von Personen, denen sie grobfahrlässiges Handeln nachweisen können, in einem dem Grade des Verschuldens entsprechenden Verhältnis kürzen.

³ Auf Dritte, die weder Insassen noch Halter eines an der Massenkollision beteiligten Motorfahrzeuges sind, können die leistenden Haftpflichtversicherer zurückgreifen, sofern:

- a. diese für die fehlerhafte Beschaffenheit eines an der Massenkollision beteiligten Motorfahrzeuges verantwortlich sind, soweit dieser Mangel die Massenkollision verursacht oder den Umfang des Schadens vergrößert hat;
- b. ihnen ein Werkmangel am Ort der Massenkollision angelastet werden kann;
- c. sie in anderer Weise schuldhaft zur Verursachung der Massenkollision oder zur Vergrößerung des Umfangs des Schadens beigetragen haben.

⁴ Über den Umfang des Rückgriffs nach Absatz 3 entscheidet der Richter nach freiem Ermessen. Das Gleiche gilt für den Ausgleich unter den beteiligten Haftpflichtversicherern, soweit diese Leistungen erbracht haben, für die sie solidarisch hafteten.

Art. 76 Sachschäden

Die beteiligten Haftpflichtversicherer regulieren nach den für Personenschäden geltenden Grundsätzen auch auf die Massenkollision zurückzuführende Sachschäden. Ihre Leistungspflicht entfällt, soweit eine geschädigte Person Leistungen eines Sachversicherers beanspruchen kann.

Art. 77 Datenbearbeitung

Die für die Folgen einer Massenkollision einzeln oder solidarisch haftenden Versicherer, die leistungspflichtigen Sozialversicherer, das Nationale Versicherungsbüro sowie der Nationale Garantiefonds sind befugt, sich gegenseitig Einblick in die zur Regulierung der Massenkollision bearbeiteten Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten und Persönlichkeitsprofilen, zu gewähren.

Anhang 4: Auffahrunfälle von 1992-2011

Jahre	Anzahl Fahrzeuge				
	10 +	9 +	8 +	7 +	6 +
1992	2	7	16	28	57
1993	2	7	13	26	67
1994	6	7	15	28	73
1995	5	12	15	25	62
1996	0	3	9	24	66
1997	1	4	12	26	66
1998	3	5	10	25	63
1999	3	5	13	19	59
2000	2	3	10	23	65
2001	0	4	6	19	50
2001	0	1	3	11	27
2003	4	4	4	11	34
2004	0	0	0	7	24
2005	0	1	3	16	36
2006	0	2	7	12	35
2007	0	0	2	6	25
2008	4	6	11	12	30
2009	2	2	5	9	30
2010	2	4	7	16	44
2011	1	1	4	10	31
Durchschnitt	<i>1.85</i>	<i>3.9</i>	<i>8.25</i>	<i>17.65</i>	<i>47.2</i>

Quelle: ASTRA, Auffahrunfälle nach Anzahl involvierter Fahrzeuge, 1992-2011.