

1. *Kinderschutz im Straßenverkehr in Europa*
Ein Projekt des ADAC
Paul Kuhn, ADAC, Juristische Zentrale, München

Herr Kuhn berichtete von den Erkenntnissen einer internationalen Studie des ADAC zur Situation der Kinder im Straßenverkehr in zwölf europäischen Staaten und den daraus aufgestellten Empfehlungen zur Senkung der Opferzahlen.

Die Statistik ergab, dass die meisten Kinder als Mitfahrer im Pkw verunfallten, wobei die Kinder häufig nicht oder nicht mit den richtigen Rückhaltesystemen angeschnallt wurden; am zweithäufigsten verunglückten Kinder beim Fahrradfahren.

Zum Schutz der Kinder wurde neben der stringenten Geschwindigkeitsbegrenzung in der Nähe von Schulen und Kindergärten insbesondere empfohlen, die ständige und korrekte Verwendung von Kinderrückhaltesystemen in Fahrzeugen und das Tragen von Helmen beim Radfahren vorzuschreiben und zu überwachen. Kinder bis mindestens zum Alter von 8 Jahren sollten Gehwege zum Radfahren verwenden dürfen. Allgemein wird eine bessere Verkehrsausbildung gefordert.

Im Haftungsrecht bei durch Kinder verursachten Schäden stellten sich im Übrigen bedeutende Unterschiede heraus. Während etwa in Deutschland Kinder erst ab Vollendung des 10. Lebensjahrs für von ihnen verursachten Schaden haftbar sind, liegt die Altersgrenze in Österreich bei 7 und in Polen bei 13 Jahren.

Aufgrund ihrer eingeschränkten Wahrnehmungsfähigkeit sollten Kinder allgemein bis zum Alter von 10 Jahren nicht haften, ältere Kinder hingegen individuell nach der jeweiligen Einsichtsfähigkeit und Verkehrssituation.

2. *Kinderschutz im Straßenverkehr*
Empfehlung für die Institutionen der EU
Prof. Christian Huber, RWTH Aachen

In Bezugnahme auf die Ergebnisse und Empfehlungen der ADAC-Studie, zu deren wissenschaftlichen Unterstützung Prof. Huber berufen war, ging dieser hinsichtlich seiner Empfehlungsdarstellung insbesondere auf die Unterscheidung des Kindes als Schädiger einerseits und als Geschädigter andererseits ein.

Bei der Verursachung eines Schadens durch das Kind ist hinsichtlich dessen Einstandspflicht nach Ansicht Prof. Hubers zwar generell auf die Einsichtsfähigkeit in der konkreten Situation abzustellen. Dabei seien nach Erkenntnissen der Entwicklungspsychologie Kinder bis 10 Jahre nicht in der Lage die Gefahren im Straßenverkehr richtig einzuschätzen. Bis zum Alter von 14 Jahren sei eine individuelle richterliche Beurteilung der Einsichtsfähigkeit vorzunehmen und eine Haftbarkeit folglich erst ab 14 Jahren zu normieren. Im Fall einer Inanspruchnahme hätten im zivilrechtlichen Verfahren ausdrücklich die Vermögensverhältnisse des Aufsichtspflichtigen unbeachtlich zu bleiben.

Beim Kind als Geschädigter sei zunächst auf die Anspruchsgrundlage der Gefährdungshaftung des Kfz abzustellen, die jedoch gegebenenfalls etwa nach der weiterhin in Österreich bestehenden Entlastungsmöglichkeit bei unabwendbaren Ereignissen zum Ausschluss von Ersatzansprüchen führen kann oder entsprechend etwa des deutschen oder französischen Modells die Berufung auf das unabwendbare Ereignis generell ausschließt. Im zweit genannten Fall sei mithin zu klären, unter welchen Voraussetzungen eine Mithaftung des Kindes zu einer Minderung der Ersatzansprüche führen kann, wobei auch hier die Verkehrsuntauglichkeit von Kindern bis 10 Jahren Beachtung finden müsse.

Darüber hinaus regt Prof. Huber eine soziale Unfallversicherung insbesondere für den Weg zur und von der Schule an, deren Eintrittstatbestand leicht zu ermitteln sei und die eine Basisversorgung ohne Schmerzensgeldansprüche zu decken habe.

3. Probleme bei der Umsetzung der 5. KH-Richtlinie **Die Perspektive der Europäischen Kommission** **Robert Mulac, Europäische Kommission, Brüssel**

Herr Mulac berichtet von der bis Juli 2007 in die nationalen Rechtsordnungen umzusetzende 5. KH-Richtlinie und ging insbesondere auf vier Hauptproblempunkte ein, die im Rahmen der Umsetzungssitzung der Kommission vom 28. September 2006 bearbeitet wurden.

Hinsichtlich falscher amtlicher Kennzeichen i.S.d. Richtlinie (nicht oder nicht länger zugeordnete bzw. gefälschte oder abgelaufene Kennzeichen) ist in Abänderung zum bisherigen Standortprinzip nunmehr nach Art. 1 Abs. 1 lit. b generell der Garantiefonds des Unfallstaats zuständig.

Hinsichtlich neuer wie gebrauchter Fahrzeuge, welche i.S.d. Art. 4 Abs. 4 lit. a im Ausland gekauft werden, besteht im Rahmen der Vertragsabschlußfreiheit die Möglichkeit, dieses im Heimatland zu versichern. Das Fahrzeug ist in diesem Fall binnen 30 Tagen ab Annahme der Lieferung im Importstaat zuzulassen. Geschieht dies nicht rechtzeitig, so geht die Eintrittspflicht auf den Garantiefonds des Erwerbslandes zurück.

Hinsichtlich der Zentralstelle sind die nationalen Behörden nach Art. 5 Abs. 4 verpflichtet, diese rechtzeitig über alle relevanten Vorgänge zu informieren (polizeiliche Ermittlungsprotokolle, etc.). Eine Legaldefinition bezüglich der zu übermittelnden Dokumente besteht hingegen nicht, und ist von nationalen Bestimmungen, insbesondere unter Berücksichtigung des jeweiligen Datenschutzes, auszufüllen.

Hinsichtlich der Unterscheidung zwischen Versicherungs- und Haftpflichtfragen warf Herr Mulac die Grenzfälle des Art. 4 auf. So wurde das Beispiel des geschädigten Beifahrers aufgeführt, der sich wissentlich in das eines unter Alkoholeinfluss stehenden Fahrers setzte. Zur Bestimmung der Frage, ob hier aufgrund von Mitschuld eine Haftungsreduzierung vorzunehmen sei, ist auf das jeweils nationale anwendbare Recht abzustellen.

Abschließend wurde die Bestimmung der neuen Mindestdeckungssummen angesprochen, nach denen künftig für Personenschäden wahlweise 1 Mio. Euro pro Opfer oder 5 Mio. Euro je Unfall festgesetzt werden muss.

Auf Nachfrage zur derzeitigen Situation der künftigen Mitgliedsstaaten Bulgarien und Rumänien versicherten die anwesenden Vertreter der jeweiligen nationalen Grüne-Karte Büros, dass die Umsetzung sämtlicher KH-Richtlinien zum 1. Januar 2007 fristgerecht erfolgen werden. Insbesondere wurden in der Vergangenheit große Erfolge zur Verminderung unversicherter Fahrzeuge in beiden Ländern erzielt (in Bulgarien sei derzeit die Quote unter 10% gesunken).

4. Verkehrsstrafrecht

Der Rahmenbeschluss zur Vollstreckung von Geldstrafen im Lichte des nationalen Verfassungsrechts und der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK)
Prof. Michael Brenner, Universität Jena

Im Rahmen der Harmonisierung des europäischen Verkehrs- und Verkehrsstrafrechts stellte Prof. Brenner den neben den Rahmenbeschlüssen etwa zum Europäischen Haftbefehl vom 13. Juni 2002, zur Beweisanordnung vom 1. Juni 2006 oder zur gegenseitigen Anerkennung von Einziehungsbeschlüssen vom 6. Oktober 2006 vom Rat der Europäischen Union gefassten Rahmenbeschluss 2005/214/JAI vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen vor. Ziel des bis zum 23. März 2007 durch die Mitgliedsstaaten umzusetzenden Rechtsakts ist die Anerkennung und Durchsetzung aller im Gemeinschaftsgebiet erlassenen Gerichtsentscheidungen von Geldstrafen und Geldbußen über 70 Euro ohne weitere Formalität nach dem jeweiligen nationalen Vollstreckungsrecht, was bisher lediglich aufgrund bilateraler Abkommen möglich ist.

Mit dem Hinweis darauf, dass hierdurch der „Begünstigung des primitivsten Strafrechts“ der Union die Tür geöffnet würde, wurde insbesondere auf die Beachtung der EMRK sowie des jeweiligen nationalen *ordre public* hingewiesen.

Da hingegen die gegenseitige Vollstreckung von Gerichtsentscheidung außerhalb des Verkehrsrechts im Rahmen des 4. Titels des Unionsvertrags bereits gängige Praxis sei und darüber hinaus den Behörden der Vollzug des jeweiligen Entscheids frei stehe, seien grundsätzliche Bedenken nicht angebracht und der Rahmenbeschluss vielmehr eine logische Konsequenz der europäischen Rechtsentwicklung.

Beachtlich aus deutscher Sicht sei unter den verfassungsrechtlichen Voraussetzungen des Art. 19 IV Grundgesetz, die im Wesentlichen mit denen der EMRK übereinstimmten, insbesondere, dass

1. das Recht auf Zugang zu den Gerichten nicht über Gebühr erschwert sei,
2. das Gebot des effektiven Rechtsschutzes konkret und wirkungsvoll gewährt sei,
3. die Entscheidungen in angemessener Frist erfolgten,
4. das rechtliche Gehör als „prozessuales Unrecht“ nebst Zugang zu Tatsachen und Urkunden hinreichend gewährleistet sei
5. und eine umfassende richterliche Kontrollbefugnis bis hin zum EuGHMR möglich sei.

Dabei unterstrich Prof. Brenner die Problematik des Gebots der sinn- und maßvollen Strafmaßfestsetzung unter dem Aspekt, dass in Deutschland generell mit die niedrigsten Geldstrafen verhängt würden.

5. Die Rolle der Anwaltschaft bei der Schadensregulierung

Sicht der Anwälte

RA Jörg Elsner, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltsvereins, Hagen

Herr Elsner sprach sich aus Sicht der deutschen Anwaltschaft dafür aus, dass zur Gewährleistung der Interessen der Unfallgeschädigten die beste und kompetenteste Interessenvertretung durch einen Rechtsanwalt erfolgen könne, da dieser unabhängig und frei von Interessenkonflikten sei.

Im Gegensatz dazu sei die Schadenregulierung durch den Rechtsschutzversicherer vom Ziel einer Kostenminimierung geprägt, wobei dies zu Lasten der Qualität und mithin regelmäßig zu Lasten des Geschädigten gehen.

Die höheren Kosten einer anwaltlichen Vertretung seien aus oben genannten Gründen völlig gerechtfertigt und insbesondere in Deutschland zudem aufgrund der Gebührenordnung berechenbar.

6. Die Rolle der Anwaltschaft bei der Schadensregulierung

Auffassung der Versicherer

Jan Moerland, Direktor des Rechtsdienstes der D.A.S. Rechtsschutzversicherung Niederlande, Amsterdam

Herr Moerland legte dar, dass beispielsweise der D.A.S. Niederlande ausgebildete Juristen (Volljuristen und Anwälte) zur Schadenregulierung durch den eigenen Rechtsdienst einsetze. Diese seien aufgrund der großen Zahl gleichartiger Schadenfälle in ihrem Bearbeitungsbe- reich oft spezialisierter als der gewöhnliche Anwalt und die Schadenregulierung könne zudem zügiger abgeschlossen werden. Die Kosten der internen Schadenregulierung und damit die Versicherungsbeiträge könnten dadurch übersichtlich gestaltet werden.

Im Fall gerichtlicher Auseinandersetzungen seien darüber hinaus aufgrund Kostenabsprachen externer Rechtsanwälte die Kosten ebenfalls möglichst gering.

7. Auf dem Weg zu einer 6. KH-Richtlinie

Eine Regelung für Anhänger

Alain Pire, Directeur du Fonds Commun de Garantie Automobile et du Bureau Belge des Assurances Automobiles, Brüssel

Zu einem der wichtigsten „Nebenprobleme“ der KH-Richtlinien, der Versicherungs garantien für Anhänger, referierte Herr Pire. Nachdem er die Grundsätze des Grüne Karte Systems beleuchtet hatte, ging er ein auf die geltenden Begriffsbestimmungen des Kraftfahrzeugs als jedes maschinell angetriebene Fahrzeug für den Straßenverkehr, welches nicht gleisgebunden ist, sowie auf die Definition des Anhängers als solcher sowie Wohnwagen mit einem jeweiligen Gewicht über 57 kg. Eine darüber hinausgehende Aufnahme der „nicht angehängten Anhänger“ habe der Rat als unnötig und über das Ziel hinausschießend abgelehnt.

Anschließend berichtete er über einen von der Kommission im Dezember vergangenen Jahres vorgelegten Bericht über eine Umfrage in den Mitgliedsstaaten zu den derzeitigen Regelungen hinsichtlich der Anhängerhaftung. So sei in einigen Ländern der Anhänger etwa mit dem gleichen Kennzeichen auszustatten wie die Zugmaschine, in anderen bestünden spezifische Abkommen zwischen den Versicherern dieser beiden und in den meisten Ländern sei generell der Versicherer der Zugmaschine zuständig, sofern er identifiziert ist; die Garantiefonds träten im Fall des identifizierten Anhängers in den meisten Ländern nur für Körperschäden ein.

Die Umfrage ergab weiterhin, dass die Mitgliedsstaaten im Wesentlichen mit den derzeitigen Regelungen zufrieden seien und eine Neuregelung daher offenbar nicht notwendig sei.

Als möglichen Lösungsansatz für eine Harmonisierung führte Herr Pire an, dass die Mitgliedsstaaten den Versicherungsschutz aller Anhänger effektiv überwachen sollten und Opfer generell vom Versicherer der Zugmaschine Ersatz erhalten sollte, alternativ im Fall der Entschädigung durch den Versicherer des Anhängers dieser einen Regressanspruch gegenüber dem ersteren haben sollte. Dazu habe die Kommission die Vorlage von Statistiken der Mitgliedsstaaten über konkrete Zahlen und Probleme mit der Hängerhaftung insbesondere ausländischer Zulassungen gewünscht.

8. Auf dem Weg zu einer 6. KH-Richtlinie

Entschädigung des Fahrers eines in einem Unfall verwickelten Fahrzeugs Jean Péchinot, Fédération Française des Sociétés d'Assurances, Paris

Einleitend stellte Herr Péchinot das System der Fahrerentschädigung in Frankreich dar. Grundsätzlich habe dieser bei Unfällen ohne Fremdbeteiligung keinen Anspruch auf Ersatz seines Körperschadens. Sind mindestens zwei Parteien mit wenigstens einem Kraftfahrzeug an einem Unfall beteiligt, so gelte für den Fahrer des Kfz eine Minderung oder der Ausschluss von Ersatzansprüchen je nach Verschuldensgrad, für die so genannten privilegierten Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger, Passagiere) sei einfaches Verschulden hingegen unbeachtlich und lediglich im besonderen Fall des groben Verschuldens und Vorsatzes sei eine Mithaftung begründet.

Derzeit sei hingegen ein Reformentwurf des Zivilrechts im Gespräch, welches dem Fahrzeuglenker außer im Fall des unentschuldbaren Fehlers einen Entschädigungsanspruch gewähren soll. Dies könne erfolgen über

- den Sozialversicherer, was aufgrund der allgemeinen defizitären Lage eher abgelehnt werde,
- einen hierfür neu zu gründenden Garantiefonds,
- den eigenen Versicherer, der den Fahrer wie einen „Dritten“ behandelt.

Schließlich sprach Herr Péchinot eine obligatorische Fahrerhaftpflichtversicherung an.

9. Auf dem Weg zu einer 6. KH-Richtlinie

Entschädigung des Fahrers eines in einem Unfall verwickelten Fahrzeugs Dr. Stefan Fuhrer, Privatdozent an der Universität Basel

Im Blick hin zu einer 6. KH-Richtlinie führte Herr Fuhrer zunächst den französischen Vorschlag an, den Fahrzeuglenker wie alle übrigen Insassen zu sichern. Problematisch sei die Regelung bei Unfällen ohne Fremdbeteiligung, die in den meisten Ländern ein Viertel der Unfälle ausmache.

Zur aktuellen Situation wies er auf Art. 3 Abs. 1 der 1. Richtlinie hin, die den Fahrer ausdrücklich vom Versicherungsschutz ausnehme. Wenn hingegen ein vertraglicher Schutz besteht, sei dieser derzeit bei Eigenverschulden meist ausgeschlossen.

Sodann zeigte er den Ansatz zur Fahrerentschädigung auf, diese in die Haftpflichtversicherung einzubeziehen. Dies griffe hingegen nur, wenn der Halter für den Lenker hafte und dies

folglich bei regelmäßiger Identität ohnehin zum Ausschluss führe. Mit kurzem Exkurs in das Schweizer System stellte er dar, den Lenker wie jeden anderen Insassen zu behandeln und folglich den Ausschluss von Ersatzansprüchen auf grobes Verschulden und eine Minderung auf leichtes Mitverschulden zu begrenzen. Dies treffe hingegen ebenfalls nur zu, wenn keine Personengleichheit des Lenkers mit dem Halter vorliege.

Eine weitere Möglichkeit bestünde in darin, im Rahmen einer Eigenvorsorge eine eigene Unfallversicherung für den Fahrer anzubieten, eine „Haftpflchtversicherung ohne Haftung“, als spezielle Art der Personensachhaftung unter den Grundsätzen der Haftpflchtversicherung. Zur Vereinbarkeit mit der KH-Richtlinie wären dazu lediglich geringfügige Änderungen in Art. 3 notwendig.

Angemerkt wurde dazu, dass insbesondere in Skandinavien ein solches System bereits bestehe. Ebenfalls würden verschiedene deutsche Versicherer eine derartige Fahrerversicherung angeboten.

Schließlich wurde unterstrichen, dass der Versicherungsschutz freilich bei schwerem Fehlverhalten und grober Fahrlässigkeit ausgeschlossen werden müsste.

10. Auf dem Weg zu einer 6. KH-Richtlinie

Haftung gegenüber schwachen Verkehrsteilnehmern

Prof. em. Hubert Groutel, Université Montesquieu, Bordeaux

Hinsichtlich der „Haftung gegenüber schwachen Verkehrsteilnehmer“ i.S.d. 6. KH-Richtlinie referierte Prof. Groutel in der Parallele des französischen Modells, welches darunter generell jede Person versteht, die kein Kraftfahrzeug lenkt (insbesondere Fußgänger, Radfahrer und Passagiere).

Wenngleich die schwachen Verkehrsteilnehmer durch Ihr Verhalten ebenfalls ursächlich für einen Unfall sein können, seien sie dadurch deutlich privilegiert und besser geschützt als die Fahrer, als ihr Anspruch auf Entschädigung nur im Fall besonders schwerem Fehlverhalten gemindert ist oder entfällt, was sich durchaus aus der immanenten Gefahr durch Kraftfahrzeuge begründe.

In Frankreich gelte darüber hinaus eine Besonderheit für die besonders privilegierten Verkehrsteilnehmer, Personen bis 16 oder über 70 Jahren sowie mit einem Behinderungsgrad ab 80 %, welche lediglich bei einer Vorsatztat ihre Ersatzansprüche verlieren könnten.

Im Rahmen einer von ihm geleiteten Expertenkommission zur Harmonisierung der Entschädigungsvoraussetzungen hätten sich im Wesentlichen zwei problematische Charakteristiken erhalten, die Gegenstand des am Ende vorgelegten Vorschlagpapiers waren. Die eine sei die spezielle Gruppe, die aufgrund der Definition des Fahrers nicht eindeutig zugeordnet werde könne wie etwa derjenige, der sein Fahrzeug schiebt. Die andere sei verkehrsrechtliche Haftungsregelung, die einerseits einer gemeinschaftsrechtlichen Grundregelung bedürfe, andererseits in der konkreten Ausformung nationalen Legislatur obliege und welche sich nunmehr in Art. 2 der 6. KH-Richtlinie wieder finde: „Les Etats membres prennent les mesures pour accorder à toute personne lésée, et du seule fait de l'accident constaté, le droit à une indemnisation, sans autre condition que celle énoncée à l'article 3.“ Als Beispiel führte Prof. Goutel etwa die Bewertung des Beteiligungsnachweises sowie die Direktregulierung durch den Versicherer an.

Resümierend sagte er, dass der Grundgedanke des Schutzes der Nichtlenker seit dem Vorschlag im Rahmen von Trier II bereits Einzug in die 1. und die 2. KH-Richtlinie gehalten

habe, aus welchem Grunde verwundere, der Präzisierungsvorschlag der 6. Richtlinie, der nach Ansicht von Prof. Groutel einigermaßen überflüssig sein.

Positiv merkte er zur vorgelegten Fassung der 6. Richtlinie an, dass neue juristische Kategorien von Opfern festgeschrieben würden

Abschließend bemerkte Herr Rothley zu diesem Thema, dass die Rechtsbegriffe der 5. KH-Richtlinie durch Ihre Unbestimmtheit erst durch Rechtsetzung mit Inhalt gefüllt werden müssten und daher in ihrer Richtlinienfunktion wenig Sinn ergäben.

11. Auf dem Weg zu einer 6. KH-Richtlinie

Verjährung

Prof. Marco Bona, Rechtsanwalt, Turin

Prof. Bona stellte fest, dass sich in den bisherigen KH-Richtlinien keine Bestimmungen zu Verjährungsfristen fänden, obgleich im Rahmen der Verhandlungen zur 5. KH-Richtlinie der Vorschlag des Rechtsausschusses des Europäischen Parlaments vorschlug, eine generelle Anspruchsfrist von 4 Jahren einzufügen. Diese wurde hingegen letztlich nicht aufgenommen.

Daraufhin nahm er zu drei Fragen Stellung, nachdem er einige grundsätzliche Ausführungen zu Verjährungsfristen unter Bezugnahme auf die Entscheidung des EuGHMR *Stubbings and Others vs. United Kingdom* vom 22. Oktober 1996 machte.

1. Bedarf es einer Harmonisierung des Verjährungsrechts?

Bejahend führte er hierzu die gegenwärtig deutlich unterschiedlichen Fristenregelungen der Mitgliedsstaaten in Verkehrs-unfallsachen an, die von einem bis 30 Jahren reichten und zudem unterschieden zwischen vertraglichen und strafrechtlichen Ansprüchen. Ebenfalls bestünden deutliche Unterschiede zur Bestimmung des Beginns der Verjährungsfristen, der diesbezüglichen Ermessensspielräume der Gerichte sowie der Hemmungsmöglichkeiten vom formlosen Schreiben bis hin zur Klageerhebung.

2. Gibt es einen Vorschlag für eine europäische Verjährungsregulierung hinsichtlich Körperschäden und schwerer Unfälle?

Hier verwies er zunächst auf den Vorschlag von PEOPIL (www.peopil.com), welcher sich auf grenzüberschreitende Verkehrsunfälle mit Körperschäden beschränke und eine 4-Jahresfrist ab Kenntnisnahme vom Schadensfall vorsehe mit einer Unterbrechungsmöglichkeit durch einfache Anspruchstellung gegenüber dem Schädiger. Gleichfalls sieht der Vorschlag einen Ermessensspielraum für das Gericht vor.

Weiterhin stellte er den Berichtsentwurf 2006/2014 (INI) des EP-Rechtsausschusses mit Empfehlungen an die Kommission vor, der sich auf alle grenzüberschreitenden Streitigkeiten erstreckt.

3. Ist es ratsam, Verjährungsbestimmungen in die künftige 6. KH-Richtlinie aufzunehmen?

Unter Hervorhebung des globalen Anwendungsbereichs des Berichtsentwurfs 2006/2014 sowie der Notwendigkeit der umfassenden Beachtung der Bestimmungen der EMRK hinsichtlich des ungehinderten Zugangs zu den Gerichten und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes bejahte Prof. Bona auch diese Frage.

Herr Rothley warf im Anschluss zum PEOPIL-Entwurf kritisch auf, warum dieser sich auf grenzüberschreitende Fälle beschränke sowie, aus Gründen der Rechtssicherheit des Schuldners, warum ein Ermessenspielraum des Richters bei der Fristenregelung bestehen sollte.

Herr Backu stellte auf die Notwendigkeit ab, die formellen Erfordernisse der gerichtlichen wie außergerichtlichen Verjährungsunterbrechung zu präzisieren und den Anwendungsbe-
reich nicht nur auf das Verkehrsrecht zu beschränken, was Prof. Huber abschließend ebenfalls nochmals bekräftigte.

12. Auf dem Weg zu einer 6. KH-Richtlinie

Rechtsverfolgungskosten

Dr. Jean-Louis Marsaud, Comité Européen des Assurances, Paris

Dr. Marsaud verwies auf eine Studie in den Mitgliedsstaaten zum Ersatz der Rechtsverfolgungskosten. Diese würden generell bei Bestehen einer Rechtsschutzversicherung abgesehen weniger Ausnahmen bzw. vertraglicher Selbstbehalte von dieser übernommen. Im Übrigen seien Rechtsverfolgungskosten oft gerichtlich wie außergerichtlich erstattungsfähig.

Angesichts des Ergebnisses der durchgeführten Umfrage in den Mitgliedsstaaten, die eine Vielzahl eigener Systeme hinsichtlich des Kostenrechts entwickelt haben, sei eine überwiegend zufrieden stellende Meinung zu verzeichnen gewesen.

Aus diesem Grund sei nach Ansicht Dr. Marsauds eine gemeinschaftsrechtliche Regelung nicht notwendig, die eher die Gefahr einer Erhöhung der derzeitigen Kosten und Regulierungsdauern berge.

Herr Rothley merkte abschließen an, dass Rechtsverfolgungskosten eindeutig als Teil des Schadens anzusehen seien.

13. Die Rechte der Sozialversicherungsträger im Rahmen der 4. KH-Richtlinie

Bernhard Pabst, Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG), Berlin

Herr Pabst sprach die in der Praxis oft nicht hinreichend beachtete Vorschrift des Art. 93 Abs. 1 der Verordnung 1408/71 über den grenzüberschreitenden Sozialregress an, wonach jeder Mitgliedsstaat die auf einen Sozialträger im Rahmen der jeweiligen Rechtsordnung übergegangenen Ansprüche des Leistungsempfängers anzuerkennen hat. Kritisch bemerkte er, dass die bestehenden KH-Richtlinien diesen Punkt ausgeklammert bisher hätten und plädierte für eine Entsprechende Aufnahme in der künftigen 6. Richtlinie.

In Hinblick auf die Gerichtsstandsregelung der 5. KH-Richtlinie, nach welcher der Geschädigte seine Ersatzansprüche an seinem Wohnsitz geltend machen könne, würde der Abschluss des Sozialversicherers von dieser Gerichtsstandsregelung, der damit am Gericht des Unfallortes klagen müsste, zu einem nicht nachvollziehbaren „case splitting“ führen, was wiederum in widersprüchlichen Urteilen enden könnte.

Zudem führte er an, dass die Subsidiaritätsklauseln der Entschädigungsstellen und damit der Ausschluss des Sozialregresses im Fall etwa fehlender Versicherungsdeckung nicht im Einklang mit Art. 5 der 5. KH-Richtlinie stehen.

Unter Hinweis auf die Rom II Verordnung forderte Herr Pabst somit eine Klarstellung dieser Problematiken im Rahmen der 6. KH-Richtlinie.

Schließlich erfolgte der Hinweis aus dem Publikum, dass etwa im schwedischen Kfz-Entschädigungsrecht der Sozialregress Aufnahme gefunden habe.

14. Auf dem Weg zu einer 6. KH-Richtlinie

Strafschadenersatz (punitive damages) – Vorschlag für eine Neufassung von Artikel 1 Abs. 1 der 2. KH-Richtlinie

Jean Péchinot, Fédération Française des Sociétés d'Assurances, Paris

In der Debatte zur 6. KH-Richtlinie um eine gemeinschaftsrechtliche Regelung zum Anspruch des Geschädigten zum reinen Schadensersatz von dem Schädiger eine darüber hinausgehende Wiedergutmachung in Form einer Strafzahlung durch den Schädiger zu erhalten, stellte Herr Péchinot die bisherige Entwicklung der Rechtsansicht des Ausschusses vor. Von einer zunächst grundsätzlich ablehnenden Haltung wurde im Zuge der Diskussionen bald die Ansicht vertreten, eine solche Vorschrift berge einen möglichen Verstoß gegen das *ordre public* bis hin zur aktuellen Ansicht, dass ein Strafschadenersatz durchaus mit dem *ordre public* vereinbar sein könne.

Die endgültige Fassung bleibe abzuwarten, solle nach Meinung Herrn Péchinots jedoch wie bisher der nationalen Regelung des Landes des Geschädigten obliegen.

Herr Rothley kommentierte schließlich, dass seiner Ansicht nach eine derartige Regelung grundsätzlich nicht in das europäische Rechtssystem passe, anders als etwa in den Vereinigten Staaten wo dies längst praktiziert würde.

15. Auf dem Weg zu einer 6. KH-Richtlinie

Revision der Mindestdeckungssummen

Willi Rothley, Präsident des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht e.V., Trier

Herr Rothley führte im Anschluss an die Konferenz beispielhaft ein mögliches Missverständnis des Wortlauts der neuen Fassung zu den Mindestentschädigungssummen der 5. KH-Richtlinie aus.

Die Regelung sieht eine Mindestentschädigung von 1 Mio. € je Opfer bzw. 5 Mio. € je Unfall vor, die bis zum 11. Juli 2007 in allen Staaten der EU Umsetzung finden soll und von dort an alle 5 Jahre nach einem Preissteigerungsindex angepasst werden soll.

Insbesondere für die neuen Mitgliedsstaaten wurde die Möglichkeit geschaffen, von einer Übergangszeit von 5 Jahren Gebrauch zu machen um diese Mindestbeträge in ihr nationales Recht zu transportieren.

Der Wortlaut der Regelung ließe aber nunmehr Raum zur Interpretation, ob die Anpassungsfrist von 5 Jahren für die Staaten mit Umsetzung zum Stichtag von diesem an laufe, für die von der Übergangsfrist Gebrauch machenden Staaten jedoch erst versetzt beginne.

Herr Rothley forderte daher eine entsprechende Klarstellung ggf. durch die 6. KH-Richtlinie.

Herr Mulac führte darauf angesprochen aus, dass aus Sicht der Kommission die Anpassungsfrist sich automatisch für alle Staaten verlängere, wenn ein Mitgliedsstaat von der Regelung der Übergangszeit Gebrauch mache. Im Übrigen sei im Zweifel eine Interpretationsentscheidung durch den EuGH vorzunehmen.