

8. Europäische Verkehrsrechtstage (Trier VIII) in Luxemburg 17. bis 19. Oktober 2007 Bericht

Zum achten Mal fanden in diesem Jahr vom 17. bis zum 19. Oktober die Europäischen Verkehrsrechtstage statt. Auf Grund der erheblich gestiegenen Zahl der internationalen Teilnehmer (350) sah sich der Veranstalter, das Institut für Europäisches Verkehrsrecht e.V. (IEVR) veranlasst, den Kongress in das benachbarte Luxemburg zu verlegen. Den passenden Rahmen für die Konferenz bot dafür der ehemalige Plenarsaal des Europäischen Parlaments. Der europäische und internationale Gedanke des Kongresses wurde hierdurch besonders herausgestellt. Der Präsident des Europäischen Parlaments, **Hans-Gert Pöttering**, übernahm darüber hinaus die Schirmherrschaft der diesjährigen Europäischen Verkehrsrechtstage.

Der Präsident des IEVR, **Willi Rothley**, eröffnete die Veranstaltung und begrüßte Referenten und Teilnehmer. Er ging dabei darauf ein, dass bereits im Jahr 1950 der Plan für die engere Zusammenarbeit in Europa bestanden hatte. Sein Dank galt dem Präsidenten des Europäischen Parlaments für die Übernahme der Schirmherrschaft des Kongresses und die Überlassung des Plenarsaals im Gebäude, das nach dem Initiator der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS), dem französischen Außenminister Robert Schuman, benannt ist. Rothleys spezieller Dank galt dem französischen Richter am Europäischen Gerichtshof, **Jean-Claude Bonichot**, für dessen Bereitschaft, den Festvortrag zu halten. Rothley führte aus, dass die Kongresse des IEVR ein Forum für Wissenschaft, Versicherungen, Rechtsanwälte, Automobilhersteller und Verbraucher bieten. Das IEVR verfüge über hervorragende Kontakte zu den Gremien der EU. Besonders freute sich Rothley, dass **Diana Wallis**, Vereinigtes Königreich, seit 16. Januar 2007 Vizepräsidentin des Europäischen Parlaments, am 17. Oktober 2007 zur Vizepräsidentin des IEVR gewählt worden war. Rothley ging darauf ein, dass eine Harmonisierung des Europäischen Verkehrsrechts nicht in jedem Bereich gefordert werden kann. Gerade die Probleme im grenzüberschreitenden Verkehr bedürfen jedoch der Regelung. Das gleiche gilt für die Kollision der Normen, was sich besonders deutlich im Zusammenhang mit der „Rom II“-Verordnung und dem Haager Übereinkommen zeigt. Rothley dankte in diesem Zusammenhang **Professor Dr. Ansgar Staudinger** für dessen hervorragende Dokumentation der sich hieraus ergebenden Problematik. Im Zusammenhang mit der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen forderte Rothley eine einheitliche Verjährungsregelung. Rothley stellte besonders die Themen „Black Boxes“ und Strafschadenersatz heraus, die zum ersten Mal auf den Europäischen Verkehrsrechtstagen diskutiert werden sollten. Sein abschließender Dank galt der Europäischen Rechtsakademie in Trier für deren Unterstützung bei der Organisation dieser Tagung.

Der französische Richter am Europäischen Gerichtshof, **Jean-Claude Bonichot**, konnte für den Festvortrag gewonnen werden. Er sprach zum Thema „Die Europäische Union und das Verkehrsrecht“. Er stellte darauf ab, dass der Straßenverkehr einer der Bereiche ist, in dem sich die Freizügigkeit innerhalb der Europäischen Union besonders auswirkt. So ist die Bewegungsfreiheit in vielen Ländern in der Verfassung verankert. Das gilt auch für Länder außerhalb der Europäischen Gemeinschaft. So wurden in den USA zum Beispiel 1 Million US-Dollar als Strafe gegen die Gewerkschaft verhängt, weil diese den Verkehr behindert und damit die Bewegungsfreiheit lahm gelegt hatte. Jeder Person, die behindert worden war,

wurden 25 US-Dollar zugesprochen. Nach Benichot ist jedoch eine gewisse Balance zwischen den verfassungsmäßig geregelten Rechten zu beachten. Artikel 18 des Vertrags der Europäischen Gemeinschaft sieht vor, dass sich jeder Bürger freizügig auf dem Gebiet der Mitgliedsstaaten bewegen kann. Dieser Grundsatz ist im Maastricht Vertrag verankert. Er stellt Europäisches Recht dar und findet seinen Ausdruck vor allem in der Bewegungsfreiheit des Verkehrs. Aus diesem Grundsatz werden mehr und mehr Richtlinien abgeleitet. Dabei ist allerdings zu beachten, dass in diesem Bereich die Mitgliedsstaaten über „ordre public“ und Sicherheit sowie Umweltschutz bestimmen können, ob die diesbezüglichen Richtlinien mit dem nationalen Recht im Einklang stehen. Bonichot stellte fest, dass es bei Fragen der Verantwortlichkeit, der Haftung, der Fahrerlaubnisvoraussetzungen, insbesondere der Prüfungen erhebliche Unterschiede gibt, weil diese Themenbereiche im Zuständigkeitsbereich der Mitgliedsstaaten liegen. Nach seiner Meinung muss die Freiheit des Straßenverkehrs progressiv laufen. Der Europäische Gerichtshof hat in manchen Bereichen an der Verwirklichung der Freiheit des Verkehrs mitgewirkt, in anderen Bereichen jedoch auch Beschränkungen bewirkt. Beispielhaft verwies er dabei auf die Kontrolle der Fahrzeugzulassung, der Haftung und der Steuer. Im Zusammenhang mit der Kfz- Zulassung beschränken zum Beispiel Zulassungssteuern die Transferierung von einem Staat in einen anderen. Der EuGH hat in einem Urteil vom 22.2.2002 zum Ausdruck gebracht, dass hierdurch die **Dienstleistungsfreiheit** beschränkt wird. Zulassungsfristen verbunden mit der Wohnsitzverpflichtung für die Fahrzeugzulassung, die Pflicht zur Technischen Überprüfung trotz kurz vorher vorgenommener technischer Überprüfung sowie die Versicherungspflicht bei einem Versicherer im Wohnsitzland stellen ebenfalls einen Verstoß gegen die Dienstleistungsfreiheit dar. 2007 wurde ein Urteil gegen die Niederlande erlassen. Darin wurde festgestellt, dass das Zulassungsverfahren des Mitgliedslandes wegen der rein verwaltungstechnischen Auswirkungen die Dienstleistungsfreiheit nicht beschränkt. Die Forderung einer eigenen technischen Überprüfung geht jedoch zu weit. Die Vorlage der Bescheinigung der Durchführung der technischen Überprüfung in einem anderen Mitgliedsstaat muss genügen. Aus diesen Urteilen lässt sich erkennen, dass die Rechtsfindung durch die Ableitung allgemeiner Regeln versucht wird. Im Bereich der Steuer sind die Mitgliedsstaaten für die Direktbesteuerung zuständig. Der EuGH ist hierbei für das Verbot diskriminierender Besteuerung. So sieht er die **Besteuerung** eines Fahrzeugs bei der Zulassung grundsätzlich für möglich an. Maßgeblich ist dabei die Steuer in dem Land, in dem das Fahrzeug hauptsächlich zum Einsatz kommt. Relevant ist dies vor allem bei Leasingfahrzeugen. Im Jahr 2004 sprach sich der EuGH gegen eine importbezogene Steuer aus, weil eine solche Steuer den Grundsatz des Artikel 18 des Vertrags der Europäischen Gemeinschaft verletzen kann. Insbesondere ist eine solche Besteuerung verboten, wenn sie diskriminierend ist. Am 18.6.2007 hatte sich der EuGH mit der Verbrauchssteuer in Polen zu befassen. Dort werden alle Privatfahrzeuge bei der ersten Zulassung auf polnischem Staatsgebiet der Steuer unterworfen. Laut EuGH muss die Gleichbehandlung aller Bürger gewährleistet sein. Wenn dies der Fall ist, kann die Steuerhoheit des Mitgliedsstaates nicht angegriffen werden. Im Fall Polens wurde diese Steuerhoheit durch den EuGH gefestigt. Bonichot befasste sich weiterhin mit dem **Führerscheinrecht**. Er vertrat die Ansicht, dass der Spielraum der Mitgliedsstaaten im Zusammenhang mit der Anerkennung oder Nichtanerkennung von Fahrerlaubnissen von Mitgliedsstaaten begrenzt werden muss. Die Grundfreiheiten der Mitgliedsstaaten bei der Erteilung der Fahrerlaubnis müssen gewahrt werden. Ein Vertrauen in das rechtsstaatliche Verhalten eines anderen Mitgliedsstaates muss gegeben sein. So hatte der EuGH im Jahr 2004 entschieden, dass die Fahrerlaubnis, die ein anderer Mitgliedsstaat erteilt hat, anerkannt werden muss, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis seinen Wohnsitz von einem Staat in den anderen verlagert hat. Die Kompetenz des ausstellenden Mitgliedsstaates für Bürger, die im Zeitpunkt der Ausstellung dort ihren Wohnsitz haben, muss anerkannt werden. Im Jahr 2007 hat der EuGH gefordert, dass eine

weitgehende Harmonisierung auch bei der Bestrafung erfolgt. Die Grundlage für diese Forderung bildet Artikel 12 des Vertrags der Europäischen Gemeinschaft. Dieser stellt auf zu unterlassende Diskriminierung ab. Personen dürfen weder im Mitgliedstaat noch darüber hinaus unverhältnismäßig behandelt werden. Im Zusammenhang mit dem **Opferschutz** sprach sich Bonichot für eine Annäherung bei Haftungs- und Versicherungssystemfragen aus. Der EuGH hat den Willen, die Freizügigkeit zu schützen, auch bei Unfallopfern. So hatte er sich 2007 mit der Haftung des Versicherers für Schäden zu befassen, die Personen erlitten hatten, die mit dem Kfz nicht hätten befördert werden dürfen. Der EuGH sah die Haftung auf der Basis der Vorschriften der 3. KH-Richtlinie für gegeben. Danach ist Versicherungsschutz für alle Personen mit Ausnahme des Fahrers zu gewähren. Auch im Jahr 2006 hatte der EuGH ein System befürwortet, das die volle Freiheit gewährleistet. Er sah aber durchaus die Notwendigkeit, dass Gemeinschafts-recht und nationales Recht neben einander stehen müssen. Am 7.9.2007 hatte sich der EuGH mit dem Bonus-Malus-System in der Versicherung zu befassen. Dabei kam er zu dem Ergebnis, dass die Tarifbildungsfreiheit besteht und dass in diesem Bereich keine Modifizierungspflicht besteht. Eine vollkommene Harmonisierung kann nicht vorgegeben werden. Bonichot sah die **Grenzen der Freizügigkeit** bei Sicherheitserwägungen für gegeben. Am 15.3.2007 hatte der EuGH entschieden, dass solche Erwägungen grundsätzlich zu Beschränkungen führen können. Der Mitgliedsstaat, der die Beschränkungen für sich beansprucht, muss deren Berechtigung allerdings beweisen. Das Gleichgewicht zwischen den einzelnen Rechten muss durch die Mitgliedsstaaten gerechtfertigt sein. Abschließend definierte Bonichot als **Ziel** der Freizügigkeit die Herausforderung, den freien Straßenverkehr aufrecht zu erhalten und zu fördern. Der EuGH zieht sich hierbei nicht aus der Verantwortung.

Das Fachprogramm eröffnete **Alain Pire**, Generalsekretär der Grüne-Karte-Organisation (Conseil des Bureaux /Council of Bureaux, CEA), Brüssel, Vizepräsident des IEVR. Er befasste sich mit dem Thema „Offene Fragen der 5. KH-Richtlinie“. Er erklärte zu Beginn seiner Ausführungen, dass seine Darstellung nicht immer der Meinung der EU-Kommission entsprechen wird. An Stelle des erkrankten Vertreters der EU-Kommission, Robert Mulac, würde er die Ansicht des CEA vortragen. Die 5. KH-Richtlinie sollte die Deckung ausdehnen auf Unfallopfer. Mit ihr sollten anstehende Probleme gelöst werden. Der Text der ersten vier KH-Richtlinien wurde zu diesem Zweck abgeändert. Die Umsetzung sollte zum 11.6.2007 spätestens erfolgen. Allerdings wurde diese Frist nur von 10 Mitgliedstaaten eingehalten. Seitens des CEA werden Probleme bei der Auslegung mancher Bestimmungen gesehen. So ist der „gewöhnliche Standort“ nicht definiert worden. Laut EuGH führt ein ordnungsgemäß ausgestelltes **Kennzeichen**, das an einem anderen Fahrzeug verwendet wird als demjenigen, für das es ausgestellt wurde, dazu, dass der „gewöhnliche Standort“ in einem Staat liegen kann, der keinerlei Bezug zum Fahrzeug hat. Der CEA hatte in diesem Zusammenhang gefordert, dass für Schäden im Zusammenhang mit der nicht legitimen Verwendung eines Nummernschildes der Staat maßgeblich sein soll, in dem sich der Unfall ereignete. Die Richtlinie entspricht dieser Forderung nicht in vollem Umfang. Nach Kommissionsansicht ist der Richtlinien-text extensiv auszulegen sowohl bei falschen als auch abgelaufenen Kennzeichen. Die **Kontrolle der Versicherung** unterbleibt in den Fällen, in denen das Fahrzeug seinen Standort in einem Mitgliedsstaat hat. Der Versicherungsschutz wird fingiert. Die 5.KH-Richtlinie sieht nunmehr vor, dass auch dann keine Kontrolle stattfindet, wenn das in einem Drittstaat zugelassene Fahrzeug aus einem Mitgliedsstaat einreist. Kontrollen dürfen nur im Zusammenhang mit anderen Fahrzeugbezogenen Kontrollen erfolgen. Dies gebietet das Diskriminierungsverbot. Seitens CEA bringt diese Handhabung das Problem mit sich, dass grundsätzlich bei Fahrzeugen aus Drittländern das Vorhandensein der Grünen Karte zwar kontrolliert werden kann. Dies geschieht jedoch nicht mehr obligatorisch. Meistens wird die Grüne Karte überhaupt nicht mehr ausgestellt. CEA will deshalb die EU-Kommission

befragen, wie diese Bestimmung ausgelegt werden soll. Die Antwort wird sicher Auswirkungen haben auf den Kampf gegen nicht versicherte Fahrzeuge. Die 5. KH-Richtlinie hebt die **Deckungssummen** in der Kfz-Haftpflichtversicherung an. Dabei kann der jeweilige Mitgliedstaat wählen, ob er die festzuschreibenden Deckungssummen pro Opfer oder pro Schadenfall fordert. Die Mitgliedsstaaten haben darüber hinaus eine Übergangsfrist bis 2012. Bis 2009 müssen die Mindestdeckungssummen auf mindestens die Hälfte der geforderten Beträge angehoben werden. 12 Mitgliedsstaaten haben die Übergangsregelung bereits beansprucht. Die 5. KH-Richtlinie beinhaltet darüber hinaus eine Regelung für Sachschäden, welche durch ein nicht identifiziertes Fahrzeug verursacht werden. Voraussetzung für die Übernahme des Schadens am Fahrzeug ist dabei ein „schwerer Personenschaden“. Die Definition dieses Begriffs ist jedem Mitgliedsstaat überlassen. Pire hielt in diesem Zusammenhang eine Ausdehnung auf alle Unfälle mit Sachschaden für denkbar. So wird es bereits in zwei Staaten gehandhabt. Die Arbeit der Gesetzgebung wird nicht erleichtert, wenn zwar ein Begriff wie „schwerer Personenschaden“ vorgegeben wird, dessen Definition jedoch den einzelnen Mitgliedsstaaten überlassen wird. Nach der 5. KH-Richtlinie kann ein **Fahrzeug, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen überstellt wird**, im Bestimmungsstaat für einen Zeitraum von 30 Tagen versichert werden. Die Versicherung kann über einen Versicherer des neuen Bestimmungslandes abgeschlossen werden. Laut EU-Kommission behält das Fahrzeug seinen Standort im ursprünglichen Bestimmungsland. Das Risiko geht auf das Ursprungsland zurück, wenn es nicht innerhalb dieser 30 Tage im neuen Bestimmungsland zugelassen wird. Nach Ansicht von CEA bedeutet die Versicherung über ein Unternehmen im neuen Bestimmungsland Probleme bei einem Unfall im ursprünglichen Bestimmungsland. Das nationale Büro kann in einem solchen Fall nicht entschädigen. Grundsätzlich kann das Fahrzeug also als nicht versichert gelten. Die Kommission hat CEA in diesem Zusammenhang gebeten, Untersuchungen anzustellen und Problemfälle darzustellen. Nach der 5. KH-Richtlinie kann der Versicherungsnehmer eine **Bescheinigung über den Schadenverlauf** seiner Versicherung für die letzten fünf Jahre fordern. Die EU-Kommission besteht dabei auf der Vergleichbarkeit der Bescheinigungen in den Mitgliedsstaaten. Die Berücksichtigung der Auskunft steht jedoch im Ermessen des neuen Versicherers. Pire ging abschließend noch auf die Klagemöglichkeit des Unfallopfers gegen den gegnerischen Versicherer in seinem Heimatstaat ein. In den Erwägungsgründen zur 5. KH-Richtlinie ist diese Möglichkeit angesprochen. Jedes Unfallopfer soll die Klagemöglichkeit in seinem Heimatland haben. Auf Anfrage von Diana Wallis gesteht die EU-Kommission diese Klagemöglichkeit zu. Eine Entscheidung des EuGH steht jedoch noch aus. Pire vertrat die Auffassung, dass eine Lösung für die aufgezeigten Problempunkte noch gefunden werden muss.

Rothley führte hierzu aus, dass die Klagemöglichkeit bereits in der EU-Verordnung Nr. 44/2001 vorgesehen sei. Die Erwägungsgründe könnten allenfalls an die Verordnung erinnern, die den Heimatgerichtsstand festlegt.

Michael Nissen, Juristische Zentrale, Leiter Internationales Recht, ADAC e.V., München, Deutschland, befasste sich in seinem Referat mit dem Thema „Internationale Kraftfahrzeug-Zulassung – eine Herausforderung für den Binnenmarkt“. In seinen Ausführungen ging er auf die Praxisprobleme im Zusammenhang mit der internationalen Kfz-Zulassung ein. Ein großes Hindernis für den freien Dienstleistungsverkehr sind die unterschiedlichen **Zulassungssteuern**. Die Steuerforderungen sind oftmals unangemessen. Häufig kommt es zu einer mehrfachen Steuerzahlung, ohne dass eine Erstattungsmöglichkeit besteht. Die Unterschiede lassen sich daran ersehen, dass im Durchschnitt 260 Euro anfallen, in Dänemark aber zum Beispiel 15.700 Euro bezahlt werden müssen. Vor allem ist keine Transparenz gegeben. Schwierigkeiten ergeben sich auch bei der Zulassung von Fahrzeugen

und deren Behandlung bei Grenzgängern. Insbesondere im südeuropäischen Raum bestehen erhebliche **bürokratische Hindernisse**. Dies führt dazu, dass zum Beispiel in **Italien** oftmals ein Unternehmen mit der Zulassung beauftragt werden muss. Hierfür müssen ca. 600 Euro aufgewendet werden. In Spanien ergeben sich vor allem Probleme für Langzeiturlauber. Wer länger als 3 Monate sein Fahrzeug nach **Spanien** einführt, muss es in einem Register eintragen lassen. Dennoch macht bereits der „Residentenstatus“ die Zulassung in Spanien erforderlich. In **Portugal** gibt es strenge Kontrollen. Probleme treten dort vor allem auf, wenn Fahrzeughalter und Fahrer nicht identisch sind. In **Griechenland** wird die Einhaltung der Zulassungsvorschriften strikt überwacht. Probleme ergeben sich dort vor allem, wenn ein Fahrzeug länger als 6 Monate im Land verbleibt. Die Fahrzeugtaxierung stellt einen verdeckten Importzoll bei der Einfuhr dar. Dies führt zu massiven Beschwerden durch EU-Bürger. Die **Informationspolitik** muss laut Nissen auf alle Fälle verbessert werden, um Fehler bei der Einfuhr von Fahrzeugen von einem EU-Mitgliedsstaat in einen anderen vermeiden zu können. Nissen schlug in diesem Zusammenhang die Einrichtung eines zentralen EU-Infopools nach dem Muster der OTA vor. Denkbar ist eine Touristikdatenbank der FIA. Im Zusammenhang mit der **Überführung von Fahrzeugen** gibt es immer wieder Probleme, weil unterschiedliche Kennzeichen (zum Beispiel rote Nummern oder Ausfuhrkennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen) in den verschiedenen Mitgliedsstaaten akzeptiert oder auch abgelehnt werden. Eine einheitliche Linie ist nicht gegeben. Eine Person mit Wohnsitz in Frankreich kann zum Beispiel ein in Deutschland erworbenes Fahrzeug nicht mit einem französischen Überführungskennzeichen ausführen. Dies ist nach deutschem Recht nicht zulässig. Die EU-Kommission fordert zumindest die Anerkennung des roten Händlerkennzeichens, um die Freizügigkeit des Warenverkehrs auch in diesem Bereich zu garantieren. Probleme bereitet auch die **Durchführung der technischen Überprüfung** im Ausland. Eine solche Überprüfung reicht nach deutschem Recht nicht aus, um die amtliche deutsche Prüfplakette zu bekommen. Weitere Themen, die noch einer Lösung bedürfen, sind die **Kfz-Versicherung** (wann kann eine Versicherung in einem Mitgliedsstaat auf Dauer für ein Fahrzeug, dessen Bestimmungsort in einem anderen Mitgliedsstaat liegt, abgeschlossen werden) und das „**gemischte Doppel**“ (Fahrzeugkombination, bei der Zugfahrzeug und Anhänger aus unterschiedlichen Mitgliedsstaaten kommen). Nissen zog zum Abschluss seiner Ausführungen das **Fazit**, dass die internationale Kfz-Zulassung eine Herausforderung für den EU-Binnenmarkt bleibt. Die EU-Kommission hat zumindest einen Leitfaden für den Verbraucher angekündigt.

Der erste Teil des zweiten Kongresstages war dem Thema „Nach Rom II“ gewidmet. **Hans van Loon**, Generalsekretär der Haager Konferenz für Internationales Privatrecht, Den Haag, Niederlande, referierte dabei zum Thema „Struktur und Kontext des Haager Übereinkommens vom 4. Mai 1971“. Er erklärte, dass das Übereinkommen von 67 Staaten unterzeichnet wurde, darunter EU-Staaten und Drittländer. Gerade Verkehrsunfälle zählen unter den nicht vertraglichen Streitigkeiten zu den Hauptgebieten, welche über das Haager Übereinkommen abgedeckt werden. Unfälle mit internationaler Beteiligungen sind ansteigend. Etwa 99% der Fälle werden außergerichtlich geregelt über das Grüne Karte-System. Dennoch stellt sich oft die Frage, welches Recht für die Abwicklung zu Grunde gelegt wird. Das Haager Übereinkommen ist unter diesem Gesichtspunkt geschaffen worden. Es besteht ein Gewissheitsbedürfnis. Das Hauptziel des Übereinkommens besteht darin, umfassende Referenzen zu schaffen. Dabei müssen die Regeln vor allem dem Opfer dienen. Das Recht zur Eindeutigkeit ist besonders relevant. Der Versicherer muss wissen, welches Recht angewendet werden muss. Das Haager Übereinkommen ist am 3.6.1975 in Kraft getreten. Litauen, Lettland, Polen zählen zu den jüngsten Unterzeichnerstaaten. In Deutschland werden die Konventionen angewendet. 12 EU-Staaten zählen zu den Unterzeichnerstaaten. Der **Geltungsbereich der Konvention** umfasst zivile nicht vertragliche Angelegenheiten aus

Verkehrsunfällen. Eingeschlossen sind sämtliche Verkehrsmittel, das Übereinkommen gilt in allen Bereichen. Das Übereinkommen gesteht den Parteien keine Möglichkeit zu, den **Gerichtsstand** zu vereinbaren. Das zuständige Gericht kann allerdings entscheiden, welches Recht angewendet wird. Grundsätzlich ist das Recht des Unfallortes anwendbar. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, auf die Zulassung des Kfz abzustellen. Dabei wird davon ausgegangen, dass das Kennzeichen den Wohnort des Fahrers wiedergibt. Nach dem Haager Übereinkommen wird zwischen Unfällen mit Sachschaden und solchen mit Personenschaden unterschieden. Bei einem Unfall mit Sachschaden sollte das Recht der Zulassung gelten. Der Unfallort spielt keine Rolle. Sind mehrere Fahrzeuge beteiligt, so gilt das Recht des Unfallorts bei unterschiedlichen Zulassungsstaaten. Eine Ausnahme bildet der Fall, dass zwei Fahrzeuge aus demselben Herkunftsland beteiligt sind. In diesem Fall gilt das Recht des Herkunftslandes. Bei einem Unfall mit Personenschaden, an dem nur ein Fahrzeug beteiligt ist, gilt das Recht des Zulassungsstaates. Sind mehrere Personen aus unterschiedlichen Ländern verletzt, kommt das Recht des Unfallorts zur Anwendung. Auch hier gilt wiederum die Ausnahme, dass das Herkunftsland und dessen Recht maßgeblich ist, wenn die Personen alle aus einem Herkunftsland stammen. Werden Personen außerhalb des Fahrzeugs verletzt, gilt das Recht des Unfalllandes. Hier gilt die Ausnahme, dass das Recht des Zulassungslandes gilt, wenn die verletzte Person aus dem Zulassungsland des Fahrzeugs kommt. Erleiden Passagiere oder Personen außerhalb des Fahrzeugs einen Sachschaden, gibt es keine Aufspaltung. Maßgeblich ist das Recht des Unfalllandes. In jedem Fall hat der Geschädigte ein Direktklagerecht gegen den Versicherer. Der Vorteil des Haager Übereinkommens liegt laut van Loon darin, dass in vielen Fällen schnell bestimmt werden kann, welches Recht zur Anwendung kommt. Als **alternativen Ansatz** hielt van Loon es für möglich, dass allgemeines Schadenrecht gemäß den Vorschriften des EGBGB gilt. Dies geht über die Regelung von Unfällen hinaus. Über die Parteiautonomie könnte das jeweilige anwendbare Recht gewählt werden. So käme das Recht des Wohnsitzes des Opfers und des Schadenverursachers in Betracht, wenn beide aus demselben Land kommen. Als Ausnahmefall wäre es anzusehen, wenn eine der Personen enge Beziehungen zum Recht eines anderen Staates hat. Als Anknüpfungspunkt kommt auch der übliche Wohnsitz in Betracht. Hier kann es jedoch Probleme geben bei unterschiedlichem Wohnsitz oder der „Wochenendbeziehung“, wenn es um die Haftung des Ehemanns gegenüber der Ehefrau geht. Bei der Frage der Eigenhaftung ist hier der Ort der Zulassung relevant, um eine Lösung zu schaffen. Bei mehreren beteiligten Fahrzeugen bleibt nur die Lösung über das Unfalllandprinzip. Eine Ausnahme bildet es in diesem Fall, wenn der Wohnsitz gleich ist. Für eine enge Bindung an ein Rechtssystem sind besondere Gründe erforderlich. Das kann laut van Loon zum Beispiel ein Mitfahrervertrag sein. Nach der Rechtsprechung des deutschen Bundesgerichtshofs (BGH) sind Familienbande jedenfalls nicht erforderlich. In solchen Fällen kommt laut BGH das Recht des Unfalllandes nicht zur Anwendung. Probleme können sich bei einem Anhalter ergeben. Auch bei einem Massenunfall ist das Wohnsitzlandprinzip kaum anwendbar. Über die „Fluchtklausel“ wird festgelegt, dass ein und dasselbe Recht für die Opfer gelten muss. Van Loon zog den Vergleich mit den Bestimmungen der **„Rom II“-Verordnung**. Diese ist in der Hauptstruktur dem EGBGB nachempfunden. Es gibt keine Sonderregelungen für Verkehrsunfälle. Grundsätzlich soll das Recht des Unfalllandes gelten, es sei denn Schädiger und Geschädigter haben den Wohnsitz im selben Land. Auch hier gibt es eine „Fluchtklausel“ bei einer besonders engen Beziehung zum Recht eines anderen Landes. In den Staaten, die das Haager Übereinkommen noch nicht unterzeichnet haben, sind Streitigkeiten vorprogrammiert. Van Loon kam zu der **Schlussfolgerung**, dass für die Regelung des Schadenersatzes bei Verkehrsunfällen ein spezielles Kollisionsnormensystem erforderlich ist. So sollte eine einheitliche Kollisionsnorm geschaffen werden. Die Abwicklung von Unfallschäden nach der Haager Konvention hat sich bewährt. Hierzu gibt es umfangreiche Rechtsprechung. Es enthält einfach anwendbare vorhersehbare Hypothesen.

Die Haftung wird bei Opfern aus unterschiedlichen Herkunftsstaaten getrennt bestimmt. Die Versicherung kann sich auf das anwendbare Recht einstellen, für den Geschädigten gibt es das Recht der Direktklage.

Nach Ansicht von **Pire**, CEA, hat sich die Haager Konvention bewährt. Sie bringt Vorteile für alle Beteiligten mit sich, nicht nur für die Versicherungswirtschaft. Bei der Regulierung gibt es keine Verzögerungen. Die Versicherungsprämien bleiben kalkulierbar.

In der Diskussion wird erkennbar, dass das Internationale Privatrecht keine Lösung für alle Problemfälle bietet. Es muss eine ausgewogene Lösung gefunden werden. Die Heranziehung einer Kollisionsnorm kann sicher nicht immer helfen. Eine Angleichung des materiellen Rechts oder die Schaffung von Ausgleichsfonds könnten Abhilfe schaffen. Zur Verbesserung könnte auch eine ständige Überarbeitung des Haager Übereinkommens beitragen. Über die Einführung der Privatautonomie könnte die Unterscheidung zwischen Vertrags- und Haftungsrecht vermieden werden. Artikel 28 der Rom II-Verordnung sieht zwar vor, dass die Haager Konvention in den Ländern, die Unterzeichnerstaaten sind, weiter gelten soll. Es erscheint jedoch zweifelhaft, ob dies Bestand haben kann. Laut Pire, CEA, waren 2006 die meisten Mitgliedsunternehmen gegen die Festschreibung des Heimatlandprinzips. Deshalb wurden die Regelungen der Haager Übereinkunft favorisiert. Immerhin gibt es jedoch bedeutende Länder, welche die Haager Konvention noch nicht unterzeichnet haben, unter anderem Deutschland. Die Heranziehung der Zulassung als Kriterium für das für die Schadenregulierung anwendbare Recht erscheint zumindest fraglich.

Mit dem **Kollisionsrecht bei grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen** befasste sich anschließend **Professor Dr. Ansgar Staudinger**, Universität Bielefeld, Deutschland. In Kollision stehen dabei die Rom II-Verordnung und die Haager Konvention. Die EU-Mitgliedsstaaten wenden dabei unterschiedlich diese Vorschriften an. Dänemark hat dabei ein „opt-in“-Recht. Danach wird die Rom II-Verordnung ab 2009 nicht angewendet. Bei Drittstaaten gibt es keine Bindung an das eine oder andere System. Die Rom II-Verordnung gilt unmittelbar in allen EU-Mitgliedsstaaten mit Ausnahme von Dänemark. Sie findet Anwendung auch gegenüber Drittstaaten. In der Rom II-Verordnung sind Unfälle der gesamten Bandbreite umfasst. Sie gilt auch für Unfälle mit Fahrzeugen, die für hoheitliche Tätigkeiten verwendet werden. Die Verordnung gilt nicht nur bei Bezug zu Mitgliedsstaaten, sondern auch bei Beteiligung von Drittstaaten. Die folgenden **Kollisionen** zwischen der Rom II-Verordnung und dem Haager Übereinkommen sind denkbar: Ist ein Mitgliedsstaat dem Haager Übereinkommen beigetreten, der andere nicht, hat das Haager Übereinkommen selbst nach 2009 den Vorrang vor den Regelungen der Verordnung (Artikel 28 Absatz 2 der Rom II-Verordnung). Das nationale Internationale Privatrecht steht hinter der Rom II-Verordnung zurück. Deutschland hat die Haager Konvention zum Beispiel nicht unterzeichnet, weil sie „handwerklich nicht geglückt“ ist. Bei Sachverhalten in bezug auf Dänemark könnte sich Deutschland freiwillig den Regelungen der Rom II-Verordnung unterziehen. Das **Haager Übereinkommen** beinhaltet eine **Konkurrenzregelung**. So tritt die Haager Konvention bei Vorliegen spezieller Staatsverträge hinter deren Inhalt zurück. Die Rom II-Verordnung stellt zwar keinen Staatsvertrag dar. Laut Staudinger könnte sie jedoch in diesem Sinn interpretiert werden. Dies würde dann allerdings nicht nur für Verkehrsunfälle, sondern für alle Materien gelten. Nachdem die Rom II-Verordnung jedoch weiter geht als die Haager Konvention, bleibt es beim Vorrang der Haager Konvention. Ab 2009 gibt es keine eindeutige Regelung. Klagt ein in Deutschland wohnhaftes Unfallopfer nach einem Verkehrsunfall in Berlin zum Beispiel auf Schadenersatz, kommt die Rom II-Verordnung zur Anwendung, wenn der Unfallverursacher seinen Wohnsitz in einem Mitgliedsstaat hat. Dies gilt selbst dann, wenn der Unfallverursacher in Dänemark wohnt. Deutsche Gerichte müssen die Rom II-Verordnung anwenden. Hier geht die Rom II-Verordnung vor Artikel 40 EGBGB. Im Gegensatz dazu kommt die Haager Konvention zur Anwendung, wenn ein in Frankreich

wohnhaftes Unfallopfer gegen den Unfallverursacher in Frankreich klagt, nachdem Frankreich zu den Unterzeichnerstaaten des Haager Übereinkommens zählt. Schließlich kommt autonomes Privatrecht zur Anwendung, wenn ein in Norwegen verletztes Unfallopfer gegen den Anspruchsgegner in Norwegen klagt. Bei einem Unfall in der Schweiz kommen wieder die Vorschriften der Haager Konvention zur Anwendung, wenn der in der Schweiz wohnhafte Anspruchsteller gegen den Anspruchsgegner in der Schweiz klagt. Als Prämisse gilt hier jedoch die internationale Zuständigkeit der Schweizer Gerichte. Klagt ein in Dänemark wohnendes Unfallopfer in Dänemark gegen den Unfallverursacher, kommt autonomes Privatrecht zur Anwendung, da weder die Rom II- Verordnung noch das Haager Übereinkommen gelten. Geht man von diesen Beispielen aus, so besteht kein einheitlicher Rechtsschutzraum im europäischen Binnenmarkt. Dies bringt es mit sich, dass das „Forumshoppen“ ab 2009 zunehmen wird. Die Mehrspurigkeit wächst mit der Anzahl der beteiligten Personen. Rom II hat insgesamt Vorteile gegenüber dem Haager Übereinkommen. So gibt es unter anderem mit dem Europäischen Gerichtshof einen einheitlichen Spruchkörper. Staudinger sah folgende **Reaktionsmöglichkeiten** im Zusammenhang mit den Konkurrenzen: So könnte die Rom II- Verordnung Kompetenzen mit Wirkung auch im Außenverhältnis geben. Dies ist aber augenblicklich nicht zu empfehlen, da einige Punkte noch der Klärung bedürfen. Denkbar wäre eine Revision der Haager Konvention durch deren Überarbeitung. Auch eine Kündigung der Haager Konvention kommt in Betracht. Diese müsste von den Mitgliedsländern vollzogen werden. Schließlich besteht noch die Möglichkeit, die Konkurrenzregel in der Rom II- Verordnung zu modifizieren. So sollte ein Vorrang vor der Haager Konvention verankert werden. Laut Staudinger bedarf die Koordination zwischen EU- Kommission und EU- Parlament noch der Konsolidierung. Bei der Rom II- Verordnung wurde die Meinung der Abgeordneten jedenfalls nicht beziehungsweise nur sehr lückenhaft umgesetzt.

Der zweite Themenkreis des Vormittags betraf das auch in Europa zwischenzeitlich häufig diskutierte Thema des **Strafschadenersatzes**. Prof. Dr. Ina Ebert, Münchener Rück, München, Deutschland, befasste sich in ihren Ausführungen mit den Traditionen, der dogmatischen Bedeutung und neueren Tendenzen des Strafschadenersatzes in Europa. So beinhaltet der Schadenersatz in Europa hauptsächlich den Ausgleich von Nichtvermögensschäden. Die Bestrafung des Schädigers ist nicht beinhaltet. Bei Persönlichkeitsschädigungen werden der Grad des Verschuldens sowie die Vermögensverhältnisse des Schädigers berücksichtigt. Es erfolgt die Trennung zwischen dem Schadenersatz und dem Strafanspruch des Staates. Bußgelder werden in separaten Verfahren verhängt. Diese Gelder fließen dem Staat zu. In den USA haben „Punitive Damages“ das Ziel, den Schädiger zu bestrafen und abschreckende Wirkung gegenüber potentiellen zukünftigen Schädigern zu entfalten. Gegebenenfalls soll auch der Kläger dafür belohnt werden, dass er einen Beitrag zur Bekräftigung des verletzten Rechtssatzes geleistet hat. Beinhaltet sind auch die Prozesskosten. Wegen der Ausuferung der Forderung wird in den Staaten bereits eine Änderung der Ansprüche im Zusammenhang mit „Punitive Damages“ diskutiert. So denkt der Supreme Court über eine Beschränkung durch die Verfassungsrechtliche Due Process Clause (14th Amendment) und das Verbot der Berücksichtigung der Schäden nicht am Prozess Beteiligter (im Regelfall auf das 9- fache des kompensatorischen Schadenersatzes) nach. Einzelne Staaten führen zwischenzeitlich die über die Entschädigung hinaus gehenden Gelder gemeinnützigen Zwecken, Opferfonds etc. zu. In den USA werden ca. 3% aller Klagen durch Urteil entschieden. Bei 6% der erfolgreichen Klagen, die durch Urteil entschieden werden, werden „Punitive Damages“ verhängt. Die durchschnittliche Höhe der „Punitive Damages“ bei außergerichtlichen Streitigkeiten liegt bei ca. 25.000 US-Dollar. Ein besonders hoher Anteil von „Punitive Damages“ findet sich unter anderem bei Verurteilungen wegen Verleumdung (57,5%), bei Vorsatztaten (36,4%), Freiheitsberaubungen (26,3%) und

Diskriminierungen im Arbeitsrecht (11,7%). Meist erfolgt jedoch eine drastische Reduzierung der „Punitive Damages“ durch höherinstanzliche Gerichte. So wurde zum Beispiel im Fall „Mc Donald“ (eine Frau hatte geklagt, weil sie sich durch den heißen Kaffee verbrüht hatte) der ursprünglich in erster Instanz zugesprochene Betrag in Höhe von 2,7 Mio US-Dollar in der nächsten Instanz auf 480.000 US-Dollar reduziert. Im Fall von BMW hatte das Instanzgericht die „Punitive Damages“ von 4 Mio US-Dollar auf 2 Mio US-Dollar mit der Begründung reduziert, dass ein Verstoß gegen die Due Process– Klausel vorgelegen habe, die Höhe der „Punitive Damages“ sei „grossly excessive“. In **Europa** garantieren die Verfassungen die persönlichen Rechtsgüter. Sie geben die Möglichkeit der Sanktion. Außer im Vereinigten Königreich und in Irland gibt es allerdings kein ausdrückliches Bekenntnis zum Strafschadenersatz. Bei immateriellen Schadenersatzangelegenheiten und Persönlichkeitsrechtsverletzungen wird jedoch oftmals ein Strafaufschlag anerkannt. In Frankreich (Produkthaftung) oder Ungarn gibt es Pläne zum Ausbau von Strafschadenelementen. EU- Richtlinien fordern abschreckende Sanktionen im Gesetz, um die Vorgaben der Richtlinien zu gewährleisten. Grundsätzlich wird jedoch an der strikten Trennung zwischen Zivilrecht und Strafrecht. Es bleibt beim staatlichen Strafmonopol und dem Bereicherungsverbot im Zivilrecht.

Professor Marco Bona, Studio Legale Associato Ambrosio Commodo, Turin, Italien, stellte eine vom IEVR initiierte Umfrage zum Strafschadenersatz in Europa vor. Zwölf Vertreter ausgewählter EU- Länder wurden mit Fällen zum Strafschadenersatz konfrontiert. So stellte sich bei der Befragung heraus, dass zum Beispiel bei einem Unfall, den ein betrunkenere Autofahrer verursacht, in fünf Ländern der Schadenersatzanspruch nicht größer ist. In einem Land lautete die Antwort „nein“, weil es keinen Ausgleich für Nichtvermögensschäden gibt. In zwei Ländern lautete die Antwort „nein“, weil es eine Höchstgrenze für Nichtvermögensschäden gibt. Immerhin antworteten vier Ländervertreter, dass bei diesem Sachverhalt die Schadenersatzforderung höher ausfällt. Ähnlich lauteten die Antworten bei einem Unfall durch einen Taxifahrer, der unter Drogen stand und in dem Fall, dass ein betrunkenere Busfahrer einen Unfall verursacht. Ähnlich zeigt sich die Tendenz auch bei Produkthaftungsfällen. Auch die Tatsache, dass Versicherungsgesellschaften kein Angebot innerhalb von drei Monaten unterbreiten, obwohl dies möglich wäre, führt in 11 Ländern zu keinem „Strafschadenersatz“. Insgesamt zeigt sich der Trend, dass die meisten Länder Europas keinen Strafschadenersatz vorsehen. Allenfalls bei groben Fehlverhalten kommt eine Erhöhung des zu zahlenden Betrags in Betracht. Bona stellte die Frage, ob es richtig ist, höhere Zahlungen im Sinne von „Punitive Damages“ als Hilfe zur Abschreckung zu fordern, wie dies in den Staaten der Fall ist.

Nicholas Roenneberg, Münchener Rück, München, Deutschland, befasste sich abschließend zu diesem Komplex mit der Frage „Strafschadenersatz – Optionen für Versicherer“. Er erklärte, dass „Punitive Damages“ für die Versicherer hauptsächlich Auswirkungen in dem USA haben. In **Europa** findet eine Trennung zwischen Schadenersatz und „Punitive Damages“ nahezu nicht statt. Eine Quantifizierung ist für Rückversicherer kaum möglich. Insgesamt stellt sich dieses Thema mehr als eine dogmatische Frage der Gerechtigkeit dar. Gegen eine **Versicherbarkeit** des Strafschadenersatzes spricht unter anderem, dass eine Deckung und deren Bekanntheit nach außen zu einer erhöhten Forderung führt. Auf der anderen Seite ist ein Vertrauen des Versicherungsnehmers auf Deckung aller Arten von Entschädigungspflichten wünschenswert. In den **USA** verbieten allerdings fast die Hälfte der Staaten eine Deckung für „Punitive Damages“. Denkbar für die Versicherungswirtschaft ist ein grundsätzlicher Ausschluss verbunden mit der Möglichkeit der Zusatzabdeckung in beschränktem Umfang. Bereits jetzt üblich ist eine „silent- Deckung“. Die zögerliche Zahlung des Versicherers trotz klar erkennbarer Zahlungsverpflichtung und ein sich hieraus

ergebender Schaden bedarf der Zusatzdeckung beim Rückversicherer. Gerade die deutsche Rechtsprechung erhöht in solchen Fällen die Zahlungen an den Geschädigten (zum Beispiel BGH, Versicherungsrecht 1970, 134; OLG Nürnberg, Versicherungsrecht 2007, 1137). In seinem **Fazit** erklärte Roenneberg, dass es in den USA es keine Fälle gibt, in denen „Punitive Damages“ im Zusammenhang mit einer bestehenden Pflichtversicherung zugesprochen wurden. So ist die **Kfz- Haftpflichtversicherung** ebenfalls nicht von Strafschadenfällen betroffen. Eine Gewährung von Strafschadenersatz führt auf alle Fälle zu Prämien erhöhungen bei den Versicherungsgesellschaften.

Der Nachmittag des zweiten Tages war dem Thema „Verkehrssicherheit“ gewidmet. **Leo Huberts**, Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Transport, „Road Safety-Unit“, Brüssel, Belgien, ging in seiner Darstellung von den europäischen Initiativen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit bis zum Jahr 2010 aus. Als Fakt nannte er weltweit 1,2 Mio Verkehrsoffer, insbesondere betroffen sind die jungen Verkehrsteilnehmer. Als **Hauptziel** nannte er deshalb die Senkung der schädlichen Folgen der Teilnahme am Straßenverkehr im Rahmen der EU- Verkehrspolitik. Das Weißbuch der EU leistet hierzu einen wichtigen Beitrag. So wurde festgelegt, dass die Anzahl der Todesfälle im Straßenverkehr in der Zeit von 2005 bis 2010 von 50.000 auf 25.000 gesenkt werden soll. Dabei stellt das Aktionsprogramm von 2005 auf die gemeinsame Verantwortlichkeit für die Straßenverkehrssicherheit ab. Bereits jetzt zeigen die **Ergebnisse in einigen EU-Mitgliedsstaaten**, darunter Frankreich und Portugal, erhebliche Verbesserungen auf. So sind die Verkehrsofferzahlen in Frankreich im Jahr 2006 im Vergleich zu 2001 um 42% und in Portugal um 49% zurückgegangen. Gerade einige der neuen EU- Mitgliedsstaaten verzeichnen jedoch einen besorgniserregenden Anstieg (Ungarn +2%, Estland +3%, Rumänien +10%). In Deutschland ist ein Rückgang von 23% zu verzeichnen, der Durchschnitt liegt bei 26%. Eine bessere **Straßenverkehrssicherheit** kann nur durch die gemeinsam getragene Verantwortung erreicht werden, So müssen alle Beteiligten am Straßenverkehr dazu beitragen. Sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht greifen, werden die EU- Institutionen subsidiär handeln. Dabei haben die EU insgesamt und die Kommission unterschiedliche Instrumentarien. So existiert eine Beobachtungsstelle. Die Forschung wird koordiniert. Über **Gesetzgebung** soll eine Verbesserung nur erreicht werden, wenn dies unbedingt erforderlich ist. Abzustellen ist auch auf die Charta der Verkehrssicherheit. Aus der Statistik lässt sich erkennen, dass das **Unfallrisiko** generell bei jungen Männern höher als bei vergleichbaren Frauen liegt. Die größte Risikogruppe in der Altersstufe unter 14 Jahren sind die Fußgänger. Dies lässt sich auch bei der Altersgruppe ab 65 Jahren feststellen. Die Gesamtzahl der Unfälle mit Motorrädern ist in den Jahren 1999 bis 2004 nahezu gleich geblieben. Die größte Risikogruppe hierbei stellen die männlichen Motorradfahrer in de Altersgruppe zwischen 18 und 25 Jahren. Bei Mopeds liegt der Spitzenwert bei 15 bis 20 Jahren. Auch hierbei ist das Risiko für junge Männer, getötet zu werden, weitaus größer als bei Frauen der selben Altersgruppe. Bemerkenswert ist das so genannte „**Saturday-Night-Fever**“. Am Samstag Abend und am Sonntag morgen sind die höchsten Todesfallzahlen zu verzeichnen. Anders ist die Situation in dem Vereinigten Königreich. Dort sind die Zahlen nicht ansteigend. Als Grund hierfür lässt sich ausmachen, dass dort die Diskotheken meistens im Stadtzentrum zu finden sind, also mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Im Gegensatz hierzu sind die Diskotheken in Spanien und Frankreich meistens auf dem freien Land angesiedelt, so dass die meisten jungen Leute mit ihren Kfz ankommen und nach Hause fahren. In Frankreich sind allerdings auch in diesem Bereich die Unfallzahlen erfreulicherweise rückläufig (weitere Statistiken unter www.erso.eu). Für **Maßnahmen zur Verbesserung** der Straßenverkehrssicherheit und der Infrastruktur war ein Vorschlag 2006 unterbreitet worden. 2007 wurde ein allgemeiner Ansatz festgelegt. Die erste Lesung wird voraussichtlich Anfang 2008 stattfinden. So soll sichergestellt werden, dass der

Sicherheitsaspekt in allen Phasen der Planung, Konstruktion und Ausführung mit integriert wird. Insgesamt soll ein hoher **Sicherheitsstandard** in allen EU- Mitgliedsstaaten erreicht werden. Die geringen finanziellen Mittel sollen effektiver eingesetzt werden. Oftmals scheitert die **Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften** an den unterschiedlichen Maßnahmen in den Mitgliedsstaaten. Eine grenzüberschreitende Ahndung ist in vielen Fällen nicht möglich. Hauptmaßnahmen sind die Durchsetzung des Anlegens von Sicherheitsgurten, die Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie von Fahrten unter Alkoholeinfluss. Fortschritte wurden bereits erzielt bei **Berufskraftfahrern**. Dort gibt es neue Regelungen zur Grundausbildung und Fortbildung. Durch eine bessere Festlegung der Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten wird die Gefahr der Ermüdung und der hierdurch verursachten Unfälle eingedämmt. So gibt es den digitalen Fahrtenschreiber und seit 2006 die digital Personengebundene Fahrerkarte, welche die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten besser kontrollierbar machen. Auch die Forderungen im Zusammenhang mit der **Fahrzeugsicherung** greifen (zum Beispiel der Frontschutz für „schwache“ Verkehrsteilnehmer oder auch der Spiegel zur Verhinderung des „toten Winkels“). Huberts erwähnte in diesem Zusammenhang auch das Tagesfahrlicht, welches zwischenzeitlich schon in 14 Mitgliedsstaaten vorgesehen ist. Allerdings gibt es 14 unterschiedliche Systeme, so dass sich die EU- Kommission nunmehr hiermit befasst. Auch die Regelungen zur Fahrerlaubnis zeigen Auswirkungen. Geplant ist ein Informationsnetz über Führerscheine, um den Führerscheintourismus zu verhindern. Die Führerscheinklassen sollen weiter vereinheitlicht werden. Huberts bedauerte, dass eine Harmonisierung der Alkoholgrenzen in der EU immer noch nicht erfolgt ist. Die „Drink/Driving“- Empfehlung der Kommission stammt bereits aus dem Jahr 2001. Zu Drogen gibt es eine Resolution der EU- Kommission aus dem Jahr 2003 (nähere Einzelheiten unter www.druid-project.com). Der Austausch von Erfahrungen sowie spezifische Aktionen, die nicht vom Gesetz vorgeschrieben werden, sind weitere Maßnahmen zur Senkung der Unfallzahlen. Etwa 800 Gruppierungen beteiligen sich bereits an der „European Road Safety Charter“ (siehe www.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter_en.htm). Am 27. April 2007 wurde der erste Europäische Road Safety- Day in Koordination mit der ersten Global Road Safety- Week der UN in Brüssel abgehalten. Der Fokus lag dabei auf jungen Fahranfängern. Der zweite Road Safety Day im Jahr 2008 wird hauptsächlich den Transport innerhalb der Städte und die Straßenverkehrssicherheit beinhalten. Huberts zog die **Schlussfolgerung**, dass die Unfallzahlen nicht so schnell rückläufig sind wie das geplant war. In diesem Jahr gibt es Rückgänge und Anstiege in den verschiedenen EU- Mitgliedsstaaten. Politisches Engagement wie zum Beispiel in Frankreich ist erforderlich. Dort steht die Straßenverkehrssicherheit auf Platz 3 der Prioritätenliste. Die EU-Bürger müssen über die Hauptprobleme informiert werden (Tempo, Sicherheitsgurt, Alkohol). Alle in das Verkehrsgeschehen eingebundenen Gruppierungen müssen zusammen wirken und sich ihrer Verantwortung stellen (Behörden, Industrie, Verkehrsteilnehmer etc.). Auf diese Art und Weise bestehen gute Aussichten, das Ziel der Agenda 2010, die Anzahl der Verkehrstoten in den Jahren 2005 bis 2010 um 50% zu senken.

Im Anschluss stellte **Ralf Roland Schmidt-Cotta**, Siemens VDO, Villingen-Schwenningen, Deutschland die „VERONICA“- Projekte vor. Es handelt sich hierbei um eine europäische Initiative zur Einführung von Unfalldatenspeichern („vehicles event recording based on intelligent crash assessment“). Schmidt-Cotta erwähnte, dass es Unfalldatenschreiber („UDS“) bereits seit 1950 gibt. Die erste Initiative war aus der Politik gekommen, nicht aus der Wirtschaft. In der EU gibt es zu diesem Thema umfangreiche Machbarkeitsstudien übergreifender Fachgruppen, an denen unterschiedliche Beteiligte aus unterschiedlichen Bereichen teilnehmen. Die Untersuchungen haben das Ziel, die Straßenverkehrssicherheit zu fördern. Der Schwerpunkt von „VERONICA“ soll auf dem Nutzfahrzeugsektor liegen.

Nachdem sich „VERONICA I“ in den Jahren 2004 bis 2006 mit der Grundsätzlichen Machbarkeit von „event data recordern“ befasst hatte, konzentriert sich „VERONICA II“ auf die technischen und rechtlichen Detailfragen. Voraussetzung ist unter anderem die Schaffung exakter Definitionen zum Beispiel des Begriffs „Unfall“. Auch die Datenschutzaspekte bedürfen der Überprüfung. Bereits jetzt steht fest, dass nur Daten im Zusammenhang mit dem Unfall gespeichert werden sollen, also nicht das Geschehen davor und danach. Die Datenmanipulation muss vermieden und verhindert werden. Vorgesehen ist ein Abgleich der Daten bis zu 30 Sekunden vor und bis 15 Sekunden nach dem Unfall. „VERONICA II“ soll Ende 2009 abgeschlossen sein.

Dr. Eckhart Jung, Leitung Juristische Zentrale, ADAC München, Deutschland, war skeptisch, ob die Einführung von Unfalldatenschreibern tatsächlich eine Steigerung der Straßenverkehrssicherheit mit sich bringt. Auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis erscheint fraglich, nachdem bereits jetzt schon die Schuldfrage in ca. 90 bis 95% der Fälle feststeht.

Hélène Wetzl, Touring Club Suisse (TCS), Genf, Schweiz, lieferte im Anschluss Informationen zu den rechtlichen Aspekten der „Black Boxes“ in Kraftfahrzeugen in der Schweiz. Sie erläuterte, dass die „Black Boxes“ in **drei Kategorien** eingeteilt werden können: die „Accident/Event Data Recorder“ (ADS), bei dem Daten bezüglich der Beschleunigung, der Bremsvorgänge und des Blinkens festgehalten werden, die „Journey Data Recorder“ (IDR), welche auch die Geschwindigkeit speichern, sowie das „E-Call-System“, das im Notfall über GPS Hilfe herbeiruft. Dieses System ist zwischenzeitlich mit der „Black Box“ kombinierbar. „IDR“ eignet sich nicht zur Unfallrekonstruktion, weil dort Daten nur alle 2 Sekunden aufgezeichnet werden. Wetzl ging auf das Verhältnis Datenaufzeichnung / Grundrechte ein. Sie erläuterte, dass von einem Eingriff nicht ausgegangen werden kann, weil der Eingriff nur in Notsituationen erfolgt, also die Verhältnismäßigkeit gewahrt ist. Bei „IDR“ weiß man im wesentlichen, wer wann wo und zu welcher Zeit gefahren war. Ein freiwilliger Einbau ist denkbar (zum Beispiel bei Prämienberechnung nach Fahrleistung), eine Verpflichtung zum Einbau ist unzulässig. Bei „ADR“ ist die Privatsphäre weniger betroffen. Die Datenerhebung erfolgt nur beim Unfall. Hier kommt ein obligatorischer Einbau in Betracht. Der Einbau von „E-Call“ kann auf alle Fälle vorgeschrieben werden. Im Zusammenhang mit dem **Datenschutz** stellt sich die Frage, ob ein Dritter informiert werden muss, dass sein Fahrzeug mit einem dieser Systeme ausgerüstet ist. Diese Information ist sicher nicht erforderlich, wenn das System obligatorisch eingebaut ist. Zur **Verhältnismäßigkeit** führte Wetzl aus, dass „ADS“ sicher nicht beanstandet werden kann, wenn die Straßenverkehrssicherheit dies erfordert. In der Schweiz sind die Auswirkungen strittig. „IDR“ ist sicher nicht immer erforderlich. In jedem Fall muss der Zugang zu den Daten restriktiv gehandhabt werden. Zur Frage der Systeme als **Beweismittel** erklärte Wetzl, dass die bei „ADR“ ermittelten Daten allenfalls dann verwendet werden dürfen, wenn der Benutzer des Systems zustimmt. Er hatte auch entschieden, dass das System eingebaut wird. Das System erleichtert zwar die Unfallrekonstruktion, beantwortet aber nicht alle Fragen. Insgesamt ist die **Rentabilität** eines solchen Systems zweifelhaft, nachdem jeder Autofahrer statistisch gesehen nur alle 8 Jahre einen Verkehrsunfall erleidet. Wetzl ging auf das Problem der **Selbstbeschuldigung** ein. Dieses ist gegeben, wenn ein Zwangszugriff verankert wird. Denkbar ist auch, dass die Beweislast umgekehrt wird, wenn der vorhandene Beweis nicht zur Verfügung gestellt wird. Im Zusammenhang mit „IDR“ könnte der Versicherer Verstöße gegen Verkehrsregeln feststellen, selbst wenn kein Unfall gegeben ist. Als **Fazit** stellte Wetzl fest, dass der obligatorische Einbau von E-Call wünschenswert, der von „ADR“ hinterfragbar und der von „IDR“ abzulehnen ist. Der TCS stellt auf die Eigenverantwortlichkeit jedes Kfz-Halters ab. Der freie Wille stellt ein hohes Gut dar, der auch im Straßenverkehr Bestand haben muss, selbst wenn er missbraucht werden kann.

In der Diskussion erklärte **Hubbertz**, dass sich die EU- Kommission eine Studie zum Nutzen von „ADR“ wünscht. Zu „IDR“ liegen noch keinerlei Erkenntnisse vor. Bisher ist das auch noch kein Thema für die EU- Kommission. **Schmidt-Cotta** wendet ein, dass bereits ca. 100.000 „IDR“ eingebaut sind. Dies gilt vor allem für bestimmte Fahrzeugtypen. Eine Unfallanalyse ist zum Beispiel durch das Auslesen der Tachographenscheiben möglich. „Blaulichtfahrzeuge“ müssen in der Schweiz „ADR“ eingebaut haben. **Wetzel** wies auf den Unterschied zwischen Privatfahrzeugen und LKW hin. **Dr. Jung** befürchtete eine Erweiterung von Kontrollmöglichkeiten für die Polizei. Ursprünglich waren auch Tachographenscheiben lediglich Schutzinstrumente für LKW- und Busfahrer, bis die Polizei die Möglichkeit der Kontrolle bemerkte. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist auf alle Fälle streitig. Es besteht außerdem die Gefahr der Selbstbelastung. Es gibt auch keine Statistik, die besagt, dass diese Geräte zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führen. Der Effekt der Kontrolle verpufft im übrigen nach längerer Zeit. Seitens der **Versicherungswirtschaft** wurde erklärt, dass die Einführung von „ADR“ zur Auswertung von Unfällen dienlich ist. Wegen der Wirtschaftlichkeitsfrage sollten solche Geräte jedoch hauptsächlich bei besonders gefährträchtigen Fahrzeugen eingebaut werden, also zum Beispiel bei Gefahrguttransportern.

Im letzten Vortrag des zweiten Tages referierte **Timmo Janitzek**, European Transport Safety Council (ETSC), Brüssel, über die Sicht des ETSC. Unter dem Dach des ETSC haben sich 38 Organisationen mit mehr als 200 Sachverständigen zusammen geschlossen. ETSC wird unter anderem aus Mitteln der EU- Kommission finanziert. In diesem Rahmen wird versucht, Daten in Gesetzesvorlagen umzusetzen. Der ETSC stimmt mit der EU- Kommission überein, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen, das Fehlen des Anlegens des Sicherheitsgurts und Trunkenheitsfahrten zu den Hauptunfallursachen zählen. ETSC begrüßt deshalb die angekündigte EU- Richtlinie. Jedes Land hat dabei das Potential zur Erreichung des Ziels, die Unfallzahlen zu senken. In manchen EU- Mitgliedsstaaten hat es auch schon Fortschritte gegeben. Janitzek forderte mehr **Geschwindigkeitskontrollen**. Damit könnten ca. 6.000 Tote und ca. 180.000 Verletzte verhindert werden. 4.000 Tote jährlich könnten verhindert werden, wenn mehr Kontrollen erfolgen und **0,0 Promille** eingeführt werden würde. Kontrollen ohne Verdacht führen zum Beispiel in Schweden zu einer hohen Disziplin. Dort gibt es weitaus weniger Fahrten unter Alkohol. Die Alkoholtests in Österreich reduzieren seit 2005 die Anzahl der Toten durch Alkoholmissbrauch. In der Schweiz senken Stichproben im Straßenverkehr die Alkoholfahrten um 25%. Das Anlegen des **Sicherheitsgurts** ist der zweitwichtigste Sicherheitsfaktor im Straßenverkehr. Würden Sicherheitsgurte konsequent angelegt, könnten jährlich 4.000 Leben gerettet werden. Die Anlegequote liegt zwischenzeitlich bei mehr als 95%. Griechenland erhebt allerdings keinerlei Daten zur Anlegepflicht. Janitzek **empfahl**, im Bereich der Geschwindigkeiten die Sammlung von Daten zu gefahrenen Geschwindigkeiten auf bestimmten Straßentypen vorzunehmen, um hieraus Schlüsse auf das Verkehrsverhalten ziehen zu können. Im Zusammenhang mit Alkoholfahrten schlug er häufigere Stichproben vor. So hätten bisher nur ca. 20% der Kfz-Führer Alkoholtests absolvieren müssen. Bei Sicherheitsgurten sollte einautomatisiertes Warnsignal an das Anlegen erinnern.

Unter der Moderation von **Alain Pire**, CEA wurde der letzte Kongresstag mit einem Referat von **Prof. Dr. Vincent Brulhart**, Professor an den Universitäten Genf und Lausanne, Mitglied des Vorstands der GENERALI Assurances Générales, Genf, Schweiz, zum Thema „Das Haftungs- und Versicherungsrecht in der Schweiz“ eröffnet. Er befasste sich zunächst mit zwei Fragen zum Schadenersatzrecht. Traditionell wird der Schaden nach dem Unterschied des Vermögens vor und nach dem schädigenden Ereignis ermittelt. Dieser Grundsatz lässt sich jedoch nicht immer umsetzen. Als Beispiel hierfür führte er den **Haushaltsführungsschaden** an. Dieser ist zu entschädigen, selbst wenn kein Aufwand zum

Beispiel durch die Einstellung einer Ersatzkraft angefallen ist. Die zu zahlende Entschädigung kann entweder für eine Ersatzkraft oder für andere Zwecke verwendet werden. Die Beweise für den Ausfall müssen wie sonst auch erbracht werden. Die abstrakte Beweisführung ist die Ausnahme. Sie ist zuzulassen, wenn ein konkreter Beweis nicht erbracht werden kann. Das Schweizer Bundesgericht hat in einem Urteil vom 17.1.2006 entschieden, dass das Opfer bei einem Haushaltsführungsschaden frei wählen können muss, ob es Fakten vorlegt oder auf statistische Erhebungen zurückgreift. Es befreit das Opfer demnach von der Beweislast, obwohl die Beweisführung möglich wäre. In der Schweiz werden Stimmen laut, die fordern, dass das Opfer zumindest nachweist, welche Arbeiten im Haushalt nicht ausgeführt werden können auf Grund der Verletzung. Die Entlohnung steigt jährlich um 1% bis zum Rentenalter. Diese Erhöhung wird ebenfalls diskutiert, da eine solche Steigerung sehr erheblich ist. Sie ist laut Literatur nicht zu rechtfertigen, weil eine solche Erhöhung bei Haushaltshilfen nicht die Regel ist. Als weiteres Beispiel behandelte Brulhart den **Chancenverlust**. Im Schweizer Recht gibt es im Gegensatz zu Frankreich hierzu keine Bestimmungen. Die Rechtsprechung stellt vorherrschend auf die Wahrscheinlichkeit des Chancenverlusts ab. Dabei fordert sie eine Wahrscheinlichkeit von 60% und mehr, um eine Entschädigung zuzusprechen. Zwischenzeitlich gibt es Stimmen, die sich gegen das „Alles-oder-Nichts“-Prinzip aussprechen. In einer Entscheidung vom 13.6.2007 hatte sich das Bundesgericht mit einem Fall auseinander zu setzen, bei dem eine Meningitis zu spät diagnostiziert worden war. Dies führte zu neurologischen Folgen, insbesondere zu einer beidseitigen Taubheit. Die Diagnose war erwiesenermaßen entgegen den Regeln der ärztlichen Kunst zu spät erfolgt. Das Opfer hatte nach der Theorie des Chancenverlusts eine Verbindung zwischen der fehlerhaften Diagnose und dem Chancenverlust behauptet. Grundsätzlich ist der Chancenverlust ein Schaden, der als solcher zu entschädigen ist. Dennoch gilt die „Alles-oder-Nichts“-Regel. So war nach Meinung des Bundesgerichts nur der Teil des Schadens zu entschädigen, zu dem der Schädiger den Chancenverlust zu vertreten hatte. Nur so lässt sich das Prinzip halten, wonach ein Schaden abhängig von der Wahrscheinlichkeit zu entschädigen ist. In seiner Entscheidung gesteht das Gericht dem Geschädigten die Möglichkeit zu, zwischen dem Ersatz des tatsächlich entstandenen Schadens und einem Schadenersatz nach statistischen Vorgaben des Bundesgerichts zu wählen. Der reine Chancenverlust ist nicht erstattungsfähig, da es sich bei der Chance nur um eine Möglichkeit handelt. Insgesamt schöpft die Schweiz auf diesem Sektor aus den Erfahrungen der EU- Nachbarländer. Der zweite Teil der Ausführungen von Brulhart war dem **Versicherungsrecht** gewidmet. Das Versicherungsvertragsrecht der Schweiz datiert von 1908. Nahezu ein Jahrhundert hatte es unverändert Bestand. Eine Teilüberarbeitung ist am 1.1.2006 in Kraft getreten. Eine Anpassung an die Neuzeit ist dringend erforderlich. Augenblicklich wird ein entsprechender Entwurf diskutiert. Der offizielle Vorentwurf wird für Anfang 2008 erwartet. Traditionell gibt es zwei Ausgangspunkte im Schweizer Versicherungsrecht: einmal wird abgestellt auf das versicherte Objekt (Sachversicherung, Personenversicherung,...). Zum anderen wird abgestellt auf die Leistungen (Schadenversicherung, Summenversicherung,...). Die Unterscheidung zwischen der Schaden- und der Summenversicherung ist für die versicherte Person entscheidend. Im Zusammenhang mit dem **Vertragsschluss** sieht der Text der Kommission ein Widerrufsrecht vor. Das Schweizer Obligationenrecht sieht dies zwar bereits vor. Es ist jedoch auf das Versicherungsvertragsrecht nicht anwendbar. Für das Widerrufsrecht wird eine Frist von 14 Tagen vorgesehen. Das Widerrufsrecht soll allerdings im kollektiven Arbeitsschutzrecht ausgeschlossen sein. Eine differenzierende Regelung soll es auch in den Fällen der Auswirkung auf Dritte geben. Gedacht wird hierbei vor allem an die Haftpflichtversicherung. Auch zum **Versicherungsfall** soll es neue Regelungen geben. Gedacht ist an eine Reduktion der Gefahren des Eintritts eines Versicherungsfalls. So soll der Versicherer die Kosten für die Vorkehrungen übernehmen. In Bezug auf das Fehlverhalten soll auf den

Versicherungsnehmer, nicht auf den Dritten abgestellt werden. Lediglich bei schwerem Fehlverhalten muss die Sorgfaltspflichtverletzung geprüft werden. Gegebenenfalls wird die Leistung vermindert. Auch bei der Verletzung von Vertragsverletzungen soll die Leistung nur im Umfang der Schwere des Fehlverhaltens gemindert werden können. Im Bereich der **Haftpflichtversicherung** sieht die Kommission eine restriktive Handhabung von Ausschlüssen von Regressen vor. Die Direktklage gegen den Versicherer soll auch für Fälle außerhalb der Pflichtversicherung eingeführt werden. In Zukunft sollen Ausschlussklauseln verboten werden. Im Bereich der Pflichtversicherung muss ein Versicherungszwang eingerichtet werden. Lediglich in einigen Ausnahmefällen soll diese Verpflichtung entfallen. Am 17. 6.2007 hat das Schweizer Volk die Änderung des Bundesrechts der **Invaliditätsversicherung (LAI)** zugestimmt. In der Schweiz soll Bürgern, die aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr ihren Lebensunterhalt verdienen können, ein Mindestbetrag zur Verfügung stehen. Gerade psychosomatische Schäden, die zur Verrentung führen, nehmen bei Personen ab 54 Jahren zu. Psychologische, nicht soziale Erwägungen werden vermehrt berücksichtigt. Rehabilitationsmaßnahmen sollen verstärkt werden, die Rentenzahlung soll nur die letzte Möglichkeit darstellen. Wiedereingliederungsmaßnahmen ein Jahr später haben kaum mehr Aussichten auf Erfolg. Als **Fazit** seiner Ausführungen bezeichnete Brulhart das Bestreben der Schweiz, sich an die EU- Regelungen anzunähern. Die Eigenheiten der Schweiz bleiben jedoch erhalten.

In Vertretung von **Professor Hans-Peter Meyer**, Mitglied des Europäischen Parlaments (MdEP), Brüssel, Belgien, befasste sich seine Mitarbeiterin, **Rechtsanwältin Julia Lindemann** mit dem Thema „Grenzüberschreitende Streitigkeiten – schnell, einfach, kostengünstig“. Grundlage für die Abwicklung geringfügiger Streitigkeiten in grenzüberschreitenden Angelegenheiten bietet die EU-Verordnung über das Verfahren bei geringfügigen Forderungen, die ab 1.1.2009 in den Mitgliedsstaaten der EU gelten wird. Die von Prof. Meyer mit erarbeitete Verordnung hat das **Ziel**, als Alternative zu den in den Mitgliedsstaaten bestehenden innerstaatlichen Verfahren ein europäisches Verfahren einzuführen, das bei Streitigkeiten bis 2.000 Euro künftig im Rahmen von Formblättern durchgeführt werden kann. In England gilt eine Grenze von 5.000 englischen Pfund. Aufwändige Zwischenverfahren sollen hierdurch vermieden werden. Die vorläufige Vollstreckung ist nicht vorgesehen. Diese Verordnung soll auch Anwendung bei der Regulierung von Verkehrsunfällen im Ausland angewendet werden können. Das Verfahren soll grundsätzlich als schriftliches Verfahren stattfinden. Aufrechnung und Widerklage sind möglich. Mit Ausnahme von Österreich ist ein Rechtsbeistand nicht zwingend erforderlich. Als Sprache wird grundsätzlich die Gerichtssprache des Landes verwendet, in dem der Rechtsstreit stattfindet. Bis auf Portugal, und die Slowakei kann das Verfahren auch in der englischen Sprache durchgeführt werden. In Spanien kommen englisch, französisch, spanisch in Betracht. Zum 1.1.2008 soll eine Meldepflicht eingeführt werden. Die EU-Mitgliedsstaaten müssen angeben, welche Gerichte und Vollstreckungsbehörden zuständig sind für dieses Verfahren. Informiert werden muss auch über die akzeptierten Sprachen, die geforderten Übermittlungsarten, die Kommunikationsmöglichkeiten, mögliche Rechtsmittel sowie die Frage der Kostentragung. Voraussichtlich werden sich die Mitteilungen bis August 2008 verzögern. Schwierigkeiten bereitet noch die Übersetzung. Per 1.1.2014 soll die Kommission einen detaillierten Bericht vorlegen über das Funktionieren des Verfahrens und die Streitwerte, um die es geht. Nach einer Zusatznote aller Staaten zu der Verordnung gilt deren deutscher Text als verbindlich. Abweichungen in der Übersetzung zählen deshalb nicht.

Den Abschluss der Fachvortrag bildete das Referat von **Klaus-Heiner Lehne**, Mitglied des Europäischen Parlaments (MdEP). Sein Thema lautete: „Die 3. Führerscheinrichtlinie“. Diese Richtlinie ist am 19.1.2007 in Kraft getreten. Sie hat drei wesentliche Zielsetzungen. Das erste

Ziel ist die **Verhinderung von Betrugsmöglichkeiten**. Augenblicklich gibt es mehr als 100 Führerscheinstempel in Europa. Fälschungen sind auf den ersten Blick nicht zu erkennen. Ab 2013 gibt es nur noch ein Muster. Die ausgestellten Führerscheine bleiben bis 2032 gültig. In die neue Führerscheinkarte werden Mikrochips zur Erhöhung der Fälschungssicherheit mit harmonisierten Angaben eingebaut. Darüber hinaus dort gespeicherte nationale Daten werden im Rahmen des jeweiligen Datenschutzes der EU-Mitgliedsländer dort aufgenommen. Der neue Führerschein ist abhängig vom Alter des Fahrers und der beinhalteten Führerscheinklassen 10 bis 15 Jahre gültig. Die Daten müssen bei Stellung eines Neuantrages jeweils aktualisiert werden. Die EU-Mitgliedsstaaten entscheiden jeweils selbst, ob die Neuausstellung mit einer theoretischen oder praktischen Prüfung verbunden wird. Die Richtlinie soll als zweites Ziel der **Erhöhung der Verkehrssicherheit** dienen. Sie ermöglicht eine bessere Kontrolle. Darüber hinaus sind Mindestanforderungen an den Erwerb der Fahrerlaubnis und die hierfür erforderliche Fahrprüfung gestellt. Sie enthält Mindestanforderungen für körperliche und geistige Fähigkeiten. Eine Regelung betrifft auch die Qualifizierung der Fahrprüfer. Das dritte Ziel der Richtlinie ist in der **Förderung der Freizügigkeit** innerhalb der Europäischen Union zu sehen. Dennoch soll der „Führerschein-Tourismus“ unterbunden werden. Dies konnte über die 2. Führerscheinrichtlinie wegen der darin enthaltenen Anerkennungsverpflichtung nicht immer erreicht werden. Die 3. Führerscheinrichtlinie verfolgt das Ziel, größtmöglich die Freiheit zu erhöhen. Sie enthält keine Begrenzung der Freizügigkeit. Das Ausstellungsland wird jedoch in seiner Kompetenz beschränkt, wenn in einem anderen Mitgliedsstaat kein Führerschein ausgestellt werden darf. Laut Lehnen stellt die Freizügigkeit einen Grundpfeiler des europäischen Rechts dar. Die Voraussetzungen für die Erstellung eines Führerscheins sind aber anzuerkennen. Der Missbrauch muss unterbunden werden. Die nationalen Gerichte müssen auf alle Fälle die Beschränkungen beachten. Der EuGH fordert in diesem Zusammenhang, dass die Gerichte der Mitgliedsstaaten die Ziele der Gemeinschaft vorrangig zu beachten haben. So muss die Freizügigkeit hergestellt werden. Ein falsch ausgestellter Führerschein darf nur in dem Land gerügt werden, in dem er ausgestellt wurde, nicht in einem anderen Mitgliedsstaat. So gibt es einige Entscheidungen des EuGH, welche die klare Verpflichtung enthalten, die Fahrerlaubnis, die in einem anderen Mitgliedsstaat ausgestellt wurde, anzuerkennen. Hiervon werden nur in extremen Ausnahmefällen Abweichungen zugelassen. Erforderlich ist ein den Erfahrungsaustausch zulassendes **europäisches Führerscheinnetz**, in dem die Daten gespeichert sind. Auch für die ab 2013 geltenden Bestimmungen sollte gewährleistet sein, dass die zur Ausstellung des Führerscheins erforderlichen Daten in einem solchen „Netz“ zur Verfügung stehen.

Dr. Hugo Hauptfleisch, Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC), fügte an, dass diese Zielsetzungen nicht weit genug gehen. Insbesondere fehlt eine Anerkennungsverpflichtung für nationale Unterklassen beziehungsweise Schlüsselzahlen. In der Praxis bereitet dies Probleme, weil es eine Reihe von bilateralen Anerkennungsvereinbarungen gibt, die den Behörden jedoch nicht immer bekannt sind. Probleme bereiten auch die unterschiedlichen Mindestaltersgrenzen bei bestimmten Führerscheinklassen. Als Beispiel nannte Dr. Hauptfleisch die Fahrerlaubnis mit 17 Jahren. Deutsche Führerscheininhaber der Klasse A1, die in Deutschland bereits mit 16 Jahren erworben werden kann, sind in Österreich bis zum 18. Lebensjahr nicht zum Führen entsprechender Kraftfahrzeuge berechtigt. **Lehne** erwiderte, dass solche Missstände durch die Struktur Europäisches Parlament / EU-Ministerrat bedingt sind. Etwa 90% der Fälle sind bereits geregelt. Denkbar ist, dass eine 4. Führerscheinrichtlinie auch die restlichen Schwachstellen noch beseitigen kann. **Dr. Hauptfleisch** regte an, dass Informationen zum Umfang der Fahrerlaubnisklassen in den einzelnen Mitgliedsstaaten und deren Anerkennung in den anderen in einem Informationspool im Internet eingestellt werden sollten. Die EU-

Kommission sollte ersucht werden, in dieser Angelegenheit tätig zu werden.

In seinem **Schlusswort** dankte **Willy Rothley** den Referenten und Teilnehmern für die hervorragenden Beiträge. Er kündigte an, dass Empfehlungen zu den einzelnen Themenbereichen in der nächsten Vorstandssitzung des IRVR im Februar 2008 beraten werden. Hierzu bedürfe es einer sorgfältigen Abwägung. Gerade die Ausführungen zum Verhältnis Rom II zum Haager Übereinkommen, zu den Unfalldatenschreibern und zum Strafschadenersatz hätten gezeigt, dass in diesen Bereichen noch intensiver Diskussionsbedarf bestehe. Insbesondere sollte seiner persönlichen Ansicht nach keine Strafe oder Geldbuße im Zivilverfahren verhängt werden. Aus Prinzip sollten solche Strafen nur auf Grund einer spezifischen Rechtsgrundlage und in einem spezifischen Verfahren ausgesprochen werden. Zahlungen im Rahmen einer Entschädigung sollen laut Rothley lediglich zum Ausgleich der Nachteile des Opfers dienen. Rothley kündigte an, dass auch der nächste Kongress 2008 voraussichtlich wieder in Luxemburg stattfinden wird.

Rechtsanwalt Paul Kuhn, Diedorf (Schwaben), Deutschland