

Bericht über den VII. Verkehrsgerichtstag in Trier vom 18.-20.10.2006

Der **Vorsitzende RA Willi Rothley** begrüßte über 300 Teilnehmer der Tagung, die wegen dieser großen Anzahl erstmals nicht mehr an der Europäischen Rechtsakademie sondern in der Europahalle stattfand. Auf folgende aktuelle Themen wies der Vorsitzende hin:

- Der Barème, der im Gefolge der Gespräche von Trier I entwickelt wurde, sei als Grundlage der Entschädigung für die europäischen Beamten eingeführt worden.
- Im Rahmen der Rom-II-Verordnung seien die Verkehrsunfälle mittlerweile zum praktisch wichtigsten Anwendungsfall geworden.
- Die Möglichkeit, dass das Verkehrsunfallopfer einen ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer beim Gericht seines Wohnortes verklagen könne, sei derzeit besonders aktuell.
 - Dazu sei ergänzt, dass der BGH am 26.9.2006 einen Vorlagebeschluss an den EuGH gefasst hat, in dem er zum Ausdruck gebracht hat, dass seiner Ansicht nach eine solche inländische Gerichtszuständigkeit zu bejahen sei. Verwiesen sei diesbezüglich auf die Veröffentlichung in NJW 2007, 71 mit Anmerkung von **Prof. Ansgar Staudinger** von der **Universität Bielefeld** (im Jahr 2005 Referent auf dem Europäischen Verkehrsrechtstag in Trier), der die Ansicht des BGH teilt.

RA Paul Kuhn vom **ADAC** berichtete über das Projekt „Kinderschutz im Straßenverkehr in Europa“. An die Spitze stellte er die Forderung der EU-Kommission die Zahl von 50.000 im Straßenverkehr getöteten Personen bis zum Jahr 2010 auf die Hälfte zu senken. Auch Kinder seien besonders häufig von Straßenverkehrsunfällen betroffen. So verunglückten im Jahr 2004 37.000 Kinder auf Deutschlands Straßen, 153 davon tödlich. Mit Unterstützung der FIA-Stiftung wurde im Jahr 2006 eine länderübergreifende Studie unternommen, um Maßnahmen zu überlegen, diese Zahlen deutlich zu reduzieren. Es habe sich dabei gezeigt, dass Kinder am häufigsten als Insassen im Kfz verletzt würden, gefolgt von Unfällen mit dem Fahrrad. Es würden deshalb die verschiedensten Ansatzpunkte überlegt, um die Anzahl der Unfälle mit Kindern zu reduzieren, von denen einige besonders bedeutsame herausgegriffen werden sollen:

- Verkehrsrecht
 - Verbesserung der Rückhaltesysteme für Kinder und deren Überwachung
 - Tragen von Helmen und auffällender Kleidung von Fahrrad fahrenden Kindern
 - Reduzierung der Geschwindigkeit in der Nähe von Bushaltestellen, bei denen Kinder aus- und einsteigen
- Haftungs- und Privatversicherungsrecht
 - Haftungsfreistellung von Kindern jedenfalls bis zum 10. Lebensjahr, weil Kindern bis zu diesem Alter nach Ansicht von Verkehrspsychologen die erforderliche Einsichtsfähigkeit fehle
 - Anwendung dieser Grenzziehung auch für das Mitverschulden
 - Heranziehung der Erziehungsberechtigten bei deren Verschulden sowie Haftung des Kindes nach Billigkeit
 - Appell an die Versicherungswirtschaft, geeignete Produkte anzubieten, etwa nach dem Vorbild der „Assurance responsabilité civile“ in Frankreich.
 - Beim Schmerzensgeld gehe es um zwei Bereiche
 - Das Schmerzensgeld des Kindes sollte ohne gerichtliche Geltendmachung auf die Erben, typischerweise die Eltern, übergehen.
 - Bei Tötung eines Kindes sollte Eltern bei jedem Anspruchsgrund ein Trauerschmerzensgeld zustehen, unabhängig vom Nachweis einer psychischen Krankheit.

- Verlangt wurde eine unbegrenzte Deckungssumme beim Personenschaden und eine Deckungssumme von 100 Mio Euro beim Sachschaden. Die Mindestdeckungssummen beim Personenschaden beliefen sich dem gegenüber nach der 5. KH-Richtlinie auf 1 Mio Euro pro Unfallopfer oder 5 Mio Euro je Schadensfall, beim Sachschaden hingegen auf 1 Mio Euro.
- Sozialrecht
 - Gefordert werde eine Einbeziehung der Wegeunfälle zu Schule und Kindergarten in die gesetzliche Unfallversicherung.
 - Eine solche Unfallversicherung solle dann nicht nur Heilungskosten übernehmen, sondern auch den Fortkommensschadens.

Prof. Dr. Christian Huber von der **RWTH Aachen** war Mitglied des wissenschaftlichen Beirats beim Kinderschutzprojekt des ADAC. Er beschäftigte sich mit Detailfragen des Kinderschutzes im Straßenverkehr aus der Perspektive des Haftungs- sowie Versicherungsrechts. Anzustreben sei nicht eine Vereinheitlichung auf diesem Gebiet, wohl aber die Herstellung von EU-weiten Mindeststandards in Bezug auf das Schutzniveau bei Kindern als Opfern bzw. Tätern von Straßenverkehrsunfällen. Besonderen Wert legte der Vortragende auf möglichst präzise Regeln, werden doch die allermeisten Schadensfälle außergerichtlich reguliert. Je mehr ausfüllungsbedürftige Rechtsbegriffe eine Regelung enthalte, umso mehr werde die gerichtliche Streitaustragung begünstigt. Im einzelnen lassen sich die zentralen Thesen wie folgt zusammenfassen:

- Die Anschnallpflicht dürfe keine Pflicht zweiter Kategorie sein, wie das im österreichischen Recht der Fall sei, wonach ein Verstoß dagegen sich lediglich bei der Kürzung des Schmerzensgeldes auswirke.
- Ob das Kind Opfer oder Täter sei, sei häufig von Zufällen abhängig, weshalb insoweit gleiche Grenzziehungen vorzunehmen seien, so in der deutschen Rechtsordnung, anders aber nach französischem Recht.
- Kinder bis 10 Jahren seien nach Erkenntnissen der Entwicklungspsychologie nicht ausreichend einsichtsfähig. Zwischen 10 und 14 Jahren komme es auf die jeweiligen Umstände an. Kinder, die älter als 14 Jahre seien, seien nicht besonders privilegierungswürdig. Diese Abstufung sei für sämtliche Staaten der EU gültig. Das Abstellen auf bestimmte Altersgrenzen habe den Vorzug, dass die Haftung des Kindes nicht von der Einzelfallbeurteilung des jeweiligen Richters abhängig sei.
- In Bezug auf die Einstandspflicht der Aufsichtspflichtigen komme es auf die jeweilige Sicht ex ante an. Nach dem Postulat der partnerschaftlichen Erziehung sei ein sukzessives Loslassen geboten, freilich mit dem Risiko, dass sich im Nachhinein herausstelle, dass dies womöglich zu früh erfolgt sei.
- Bei der Billigkeitshaftung des deliktsunfähigen Kindes werde Folgendes vorgeschlagen:
 - Auf die Vermögensverhältnisse des Schädigerkindes solle es nicht ankommen, weil das Vermögen, das beim Kind als Schädiger zumutbarerweise verwertbar sei, sehr schwierig zu ermitteln sei.
 - Anderes gelte für das Bestehen von Versicherungen, die freilich sowohl auf Schädiger als auch Geschädigtenseite zu berücksichtigen seien. Dass es dadurch zu einer Durchbrechung des Trennungsprinzips komme, sei aus pragmatischen Gründen in Kauf zu nehmen.
- Diese Grundsätze sollten nicht nur für den motorisierten Verkehr gelten, sondern auch für Radfahrer.
- Beim Erwerbsschaden des Kindes spiele in erster Linie das Beweismaß eine zentrale Rolle. Übernahmewürdig erscheine insoweit die in der deutschen Judikatur beobachtbare

Herabsetzung des Beweismaßes, war es doch der Schädiger, der das Kind in die missliche Beweissituation gebracht habe.

- Bei Tötung eines Kindes sollte den Eltern und Geschwistern unabhängig vom Nachweis einer psychischen Erkrankung ein Trauerschmerzensgeld in einer Größenordnung von 10.000.- bis 15.000.- Euro zustehen. Der Betrag solle dazu dienen, die betreffenden Hinterbliebenen auf andere Gedanken zu bringen, etwa eine größere Reise zu unternehmen. Anders als in Großbritannien sollten nicht feste Taxen festgelegt werden; die Ausmessung sollte vielmehr durch die Gerichte erfolgen.

Robert Mulac von der **Europäischen Kommission, Generaldirektion Binnenmarkt und Dienstleistungen, Versicherungen und Renten** berichtete über Probleme der Umsetzung der 5. KH-Richtlinie. Er berichtete von einer Sitzung des Umsetzungsgremiums mit den Mitgliedsstaaten vom 28. September 2006. Folgende heikle Punkte wurden dort angesprochen:

- Auswirkungen falscher Kennzeichen auf die Einstandspflicht des Garantiefonds – sofern ein Kennzeichen nicht identifiziert werden könne, komme es zur Einstandspflicht des Garantiefonds des Staates, in dem sich der Unfall ereignet habe.
- Die Versicherungsdeckung bei importierten Fahrzeugen unter Berücksichtigung des Umstands, dass die Deckung eines ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherers in Betracht komme.
- Umstände, unter denen die Zentralstelle dem Gebot der Raschheit der Bereitstellung der erforderlichen Daten genüge und wem gegenüber sie dazu verpflichtet sei
- Die unterschiedlichen Auswirkungen im Haftpflicht- und Versicherungsrecht, wenn etwa ein Insasse wusste, dass der Fahrer alkoholisiert sei.
- Die Mindestdeckungssummen seien in der Weise anzupassen, dass bei einem Personenschaden entweder 1 Mio Euro pro Opfer bereitstünden oder 5 Mio Euro pro Unfall unabhängig von der Anzahl der Opfer. Erlaubt sei, dass ein Mitgliedsstaat höhere Beträge festsetze, insbesondere für die Halter bestimmter Fahrzeuge, etwa solche aus dem öffentlichen Nahverkehr. Es gehe bloß um Mindestsummen. 5 Jahre nach der jeweiligen Umsetzung habe eine Anpassung zu erfolgen. Da die Umsetzung in den einzelnen Mitgliedsstaaten zu unterschiedlichen Zeitpunkten erfolge, sei die Folge, dass sich die Mindestdeckungssummen jeweils auseinander entwickelten. Darüber werde noch einmal auf europäischer Ebene zu sprechen sein. Das könne nicht den Mitgliedsstaaten überlassen werden.

Prof. Dr. Michael Brenner von der **Universität Jena** befasste sich in einem mustergültig klaren Referat mit dem Thema „Der Rahmenbeschluss zur Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen im Lichte des nationalen Verfassungsrechts und der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK)“. Im Ausgangspunkt verwies er darauf, dass die EU auf dem Gebiet des Strafrechts und des Ordnungswidrigkeitenrechts keine Kompetenz habe. Eine Rechtsangleichung auf diesem Gebiet erfolge dessen ungeachtet durch sogenannte Rahmenbeschlüsse. In diesen verpflichten sich die Mitgliedsstaaten, in ihren jeweiligen Rechtsordnungen dafür Sorge zu tragen, dass das zwischen den Mitgliedsstaaten Vereinbarte umgesetzt werde. Es handle sich dabei um Rechtsakte der Union, die lediglich hinsichtlich des Ziels, nicht aber bezüglich Form und Mittel verbindlich seien.

Dass in der EU auch Geldstrafen und Geldbußen in einem anderen Mitgliedsstaat grundsätzlich vollstreckbar sein sollen, darüber herrsche Konsens. Es gehe nicht an, dass ein deutscher Lenker die geringeren Tempolimits in Österreich bloß deshalb nicht beachte, weil er darauf vertraue, dafür nach seiner Rückkehr nach Deutschland nicht zur Verantwortung gezogen werden zu können. Was bei dem am 24.5.2005 gefassten Rahmenbeschluss über die gegenseitige

Anerkennung und Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen allein diskutabel sei, das sei die Art der Umsetzung in das jeweils nationale Recht. Nach dem Rahmenbeschluss solle die Anerkennung und Vollstreckung ohne Wenn und Aber in einem sprichwörtlichen kurzen Prozess erfolgen. Es seien indes in Deutschland die Verfahrensgarantien des Grundgesetzes und in jedem Mitgliedsstaat die der Europäischen Menschenrechtskonvention zu beachten. Da es sich nach einer Umsetzung jeweils um nationales Recht handle, müsse auch deren Verfassungsgemäßheit gewährleistet sein. Gerade ein Rahmenbeschluss lasse dem nationalen Gesetzgeber Spielräume, um diesen Vorgaben zu genügen. Welche sind das aber nun?

Das ausländische Verfahren müsse zwar nicht den Standards des deutschen Grundgesetzes standhalten, aber doch dem in etwa gleichwertig sein bzw. entsprechen. Es falle auf, dass die Vorgaben aus der Menschenrechtskonvention zwar etwas vager seien, im Ergebnis aber von denen des Grundgesetzes nicht signifikant abwichen. Sollten die in einem Mitgliedsstaat verhängten Geldbußen diesen Verfahrensgarantien nicht genügen, müsse der deutsche Gesetzgeber durch einen Ordre-Public-Vorbehalt dafür sorgen, dass es dann nicht zur Anerkennung bzw. Vollstreckung in Deutschland komme.

Prof. Brenner bewegte sich nicht nur auf einer abstrakten Ebene, sondern verdeutlichte die maßgeblichen Prinzipien anhand konkreter Beispiele:

- Die maßgeblichen Tatsachen müssten in einem rechtsstaatlich einwandfreien Verfahren ermittelt werden. Das sei nicht gegeben, wenn eine Geschwindigkeitsbegrenzung durch die Polizei mit „freiem Amtsauge“ ermittelt werde oder die Messung des Blutwertes durch Kontrolle der Atemluft.

- Der Beschuldigte dürfe nicht gezwungen werden, andere Personen, insbesondere Familienangehörige, der Polizei namhaft zu machen bzw. sich selbst einer Straftat zu bezichtigen. Deshalb sei die österreichische Anonymverfügung, die einem Halter eine Verwaltungsstrafe auferlegt, wenn er den Lenker nicht bekannt gebe, nach deutschem Verständnis *ordre-public*-widrig und deshalb die insoweit verhängten Geldstrafen in Deutschland nicht vollstreckbar.
- Freilich gebe es diesbezüglich auch Grenzen. Dass ein ausländischer Staat sehr viel höhere Geldstrafen bei Verkehrsverstößen anordne als in Deutschland, habe der deutsche Lenker hinzunehmen. Lediglich wenn gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verstoßen, man mit Kanonen auf Spatzen schießen würde, könnte diese Grenze überschritten sein. Bei Verhängung einer Geldbuße von 470.- Euro für einen Rotlichtverstoß in Norwegen sei das indes nicht der Fall, möge die Geldbuße in Deutschland dafür auch viel geringer ausfallen.
- Im Rahmen der Europäischen Menschenrechtskonvention spiele der Grundsatz des rechtlichen Gehörs eine zentrale Rolle. Dieser Grundsatz beinhalte unter anderem, dass dem Beschuldigten eine Teilhabe am Verfahren ermöglicht werde unter Einschluss der Möglichkeit der Ergreifung eines Rechtsmittels. Dieser Vorgabe genüge es daher nicht, wenn ein Bußgeldbescheid durch Anschlag an einer Amtstafel rechtskräftig werde oder der Bußgeldbescheid dem Beschuldigten in einer ihm nicht verständlichen Sprache zugestellt werde, so etwa dem deutschen Touristen nach einem Urlaub auf Mallorca in spanischer Sprache, die er typischerweise nicht beherrsche.
- Eine weitere Ausprägung dieses Grundsatzes sei, dass ein Gericht die Möglichkeit haben müsse, den gesamten Sachverhalt einer zur Prüfung stehenden Entscheidung zu überprüfen, somit nicht bloß in rechtlicher, sondern auch in tatsächlicher Hinsicht. Wiederum wurde Österreich als Beispiel angeführt, dass die dortige Praxis dieser Vorgabe nicht genüge.

Die Quintessenz der Ausführungen von **Prof. Brenner** lässt sich so zusammenfassen: Außer Streit stehe die Anerkennung und Vollstreckung als solche. Bei der Umsetzung sei indes den Verfahrensgarantien Rechnung zu tragen, wobei die Prüfung anhand der Europäischen Menschenrechtskonvention gegenüber der anhand des Grundgesetzes den Vorzug habe, dass diese in allen Mitgliedsstaaten gelte und auch in der EU, sodass schon der Rahmenbeschluss selbst diesen Kautelen genügen müsse.

RA Jörg Elsner, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein, eröffnete den zweiten Konferenztage, indem er beim Thema „Die Rolle der Anwaltschaft bei der Schadensregulierung“ „Die Sicht der Anwälte“ darstellte. Das Schwergewicht legte er auf den außergerichtlichen Bereich. In diesem seien die Anwälte primär auf Seite des Verkehrsunfallopfers tätig; es komme aber auch im Rahmen des Outsourcing eine Vertretung des Haftpflichtversicherers vor. Im Zuge des Schadenmanagements der Haftpflichtversicherer werde der Geschädigte mitunter im missverständlicher Weise als „Kunde“ bezeichnet; in Wahrheit sei dieser aber vielmehr der Unfallgegner. Werde ein Anwalt für den Haftpflichtversicherer tätig, bestehe nach deutschem Recht die Gefahr des Parteiverrates gemäß § 356 StGB. Diese Norm untersage es dem Anwalt nämlich, zugleich für eine Partei und die Gegenpartei tätig zu werden. Diese Norm solle das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Zuverlässigkeit und Integrität der Anwaltschaft schützen. Bezeichne ein Angestellter der Versicherungswirtschaft den Geschädigten als „Kunden“, sei das zwar strafrechtlich nicht zu ahnden; der Interessenkonflikt bestehe aber auch hier.

Die Schadensregulierung sei keine objektive Größe. Vielmehr gebe es sowohl beim Personen- als auch beim Sachschaden Bewertungsspielräume. Beim Sachschaden gebe es nicht nur

unterschiedliche Reparaturwege, sondern auch divergierende Instandsetzungsniveaus. Die Beratung durch den Vertreter der Versicherungswirtschaft ziele notwendigerweise darauf ab, die finanzielle Belastung des Haftpflichtversicherers möglichst gering zu halten; mitunter auch dadurch, dass der Geschädigte nicht umfassend darüber belehrt werde, was ihm zustehe. Die Beratung des Geschädigten in die Hände des Angestellten des Haftpflichtversicherers zu legen, sei daher so, als ob die Gewerkschaften die Festsetzung eines neuen Tariflohnes dem Arbeitgeberverband überantworten würden.

Die Beratung durch den Anwalt habe den Vorzug, dass dieser lediglich das Interesse des Geschädigten verfolge. Er verweise seinen Mandanten auch an einen unabhängigen Kfz-Sachverständigen, bei dessen tatsächlichen Feststellungen gleichfalls Bewertungsspielräume bestünden. Unberechtigte Forderungen würden dadurch nicht zu Lasten der Versicherungsgemeinschaft durchgesetzt, weil auf Seite des Haftpflichtversicherers geschultes Personal stehe. In manchen Bereichen werde das Schadenmanagement der Haftpflichtversicherer auch von der Anwaltschaft begrüßt, so namentlich das Reha-Management bei schweren Personenschäden. In diesem Bereich würden Aufwendungen getätigt, die weit über die der gesetzlichen Krankenkassen hinausreichten, um den Geschädigten wieder möglichst rasch zu integrieren und auf diese Weise höhere Erwerbsschäden zu vermeiden.

Skeptisch äußerte sich **Elsner** gegenüber der Beratung durch Werkstätten und Sachverständigenbüros, weil diese eigene wirtschaftliche Interessen verfolgten und nicht – wie ein Anwalt – unabhängig seien. Werkstätten wollten reparieren oder ein Ersatzfahrzeug verkaufen, Mietwagenunternehmen vermieten, Sachverständige und Abschleppunternehmen würden durch das Zuführen von Kunden Provisionen verdienen. Zudem fehle es ihnen an der Kompetenz zu umfassender juristischer Beratung.

Da das Unfallopfer auf eine unabhängige fachkundige Beratung bei der Schadensregulierung angewiesen sei, sollten die anwaltlichen Kosten im Rahmen der außergerichtlichen Schadensregulierung in allen Rechtsordnungen als erforderliche Aufwendungen erstattungsfähig sein. Dadurch würden weder die Versichertengemeinschaft noch die Haftpflichtversicherer ungebührlich belastet. Einerseits machten diese Kosten gerade einmal 2 % des Gesamtschadens aus; andererseits könne ein Haftpflichtversicherer auch selbst Personalkosten sparen, wenn ihm ein Anspruchsschreiben vorgelegt werde, das mit fachlicher Kompetenz formuliert worden sei. Wenn die Haftpflichtversicherer demgegenüber erhebliche Investitionen in das Schadenmanagement durch ihre Angestellten investierten, so sei dafür wohl das Motiv ausschlaggebend, dass dem Geschädigten weniger zugestanden würde, als diesem nach Recht und Gesetz gebühre. Der Geschädigte sei daher auf den Anwalt als unentbehrlichen Lotsen im tückischen Fahrwasser der Unfallschadenregulierung angewiesen.

Komplementär zum Referat der Anwaltschaft sprach **Jan Moerland** von der **DAS-Rechtsschutzversicherung der Niederlande** über „Die Auffassung der Versicherer“. Hinzuweisen ist darauf, dass es dabei nicht um den konträren Standpunkt der Haftpflichtversicherer ging, sondern **Moerland** in seinem Referat beschrieb, welche Rolle Rechtsschutzversicherungen in den Niederlanden im Rahmen der Schadensregulierung spielen.

Er verwies darauf, dass die – außergerichtliche – Regulierung von Verkehrsunfällen häufig der Anlass für den Abschluss einer Rechtsschutzversicherung sei. Die Regulierung der streitigen Fälle erfolge dann durch Rechtsberater, die bei den Rechtsschutzversicherern angestellt seien. Bei den Kfz-Schäden werde in den Niederlanden kaum jemals ein Rechtsanwalt tätig, weil die Streitwerte zu gering seien. Erwähnt wurde, dass 85 % der Kfz-Sachschäden ohne rechtliche Hilfe reguliert würden. Anders sei dies bei den Personenschäden, bei denen 90 % der

Geschädigten rechtliche Hilfe in Anspruch nehmen würden, davon 44 % eine Rechtsschutzversicherung und 33 % einen Anwalt. In 4 % der Fälle gebe der Rechtsberater einer Rechtsschutzversicherung die Causa weiter an einen Anwalt. Die Verfahren, an denen ein Anwalt beteiligt sei, dauerten um 18 % länger als solche, in denen kein Anwalt beteiligt sei. Als Vorzüge der Inanspruchnahme eines Rechtsschutzversicherers sei es anzusehen, dass deren Kosten besser kalkulierbar seien; darüber hinaus habe der Versicherungsnehmer beim Rechtsschutzversicherer – anders als bei einem Anwalt – die Möglichkeit, eine zweite Meinung einzuholen.

Im Anschluss daran entzündete sich eine engagierte Diskussion. **Kaessmann (ADAC)** verwies darauf, dass die Expertise von Rechtsschutzversicherern stets dann zurückhaltend ausfalle, wenn es kostenträchtig werde. **Riedmeier (Vertrauensanwalt des ADAC)** ergänzte, dass bei den Rechtsschutzversicherern in Deutschland die Unabhängigkeit in Zweifel zu ziehen sei. **Wittkowski (Vertrauensanwalt des ADAC)** machte darauf aufmerksam, dass sich die Rechtslage in Deutschland von der der Niederlande unterscheide, weil es in Deutschland einen Anwaltstarif gebe, der für eine Berechenbarkeit der Kosten Sorge. **Jung (ADAC)** wies darauf hin, dass es nicht nur um die Höhe der Kosten, sondern auch, ja sogar primär um den Verbraucherschutz gehe. Rechtsanwalt **Chateau (Nantes)** berichtete für Frankreich, dass eine Überwälzung außergerichtlicher Kosten dort überhaupt unbekannt sei.

Der Teil, der sich am 2. Konferenztag mit den Problemen „Auf dem Weg zu einer 6. Richtlinie zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung“ beschäftigte, wird von **Prof. Hubert Groutel, Bordeaux** zusammengefasst. Am 3. Konferenztag gab **John Pickering, Präsident von PEOPIL**, einen überaus instruktiven Überblick „Über das englische Haftungs- und Versicherungsrecht“.

Es gelte im englischen Recht das Prinzip „no strict liability“, mit anderen Worten, eine Einstandspflicht sei nur dann gegeben, wenn vom Geschädigten Verschulden nachgewiesen werde. Bei einem Mitverschulden komme es zu einer Anspruchskürzung, so etwa bei Nichtanlegung des Sicherheitsgurtes im Ausmaß von 25 %. Bei Personenschäden gelte eine 3-jährige Verjährungsfrist, deren Eintritt lediglich durch gerichtliche Schritte abgewendet werden könne. Bei Minderjährigen und behinderten Verletzten beginne die Verjährung erst später zu laufen, bei Minderjährigen ab Vollendung des 18. Lebensjahres, bei Hirngeschädigten nie.

Grundsatz des englischen Rechts sei die „restitutio in integrum“, der volle Ausgleich des erlittenen Schadens, wobei der jeweilige Fall beurteilt werde ohne Anlehnung an einen Tarif oder Barème. Der Höchstzuspruch bei general damages (=non economic losses), was dem deutschen Schmerzensgeld entsprechen würde, belaufe sich auf 250.000.- Pfund. Da „guidelines“ vorhanden seien, komme es zu einer Konsistenz gegenüber Vorentscheidungen. Beim economic loss, der Entsprechung zum deutschen Vermögensschaden, wurde bisher ein Höchstbetrag von 12 Mio Pfund zuerkannt. Dieser Schadensposten beinhalte den Erwerbsschaden sowie die vermehrten Bedürfnisse. Die staatliche Unterstützung auf diesem Gebiet sei sehr bescheiden, sodass dem Schadenersatzanspruch große Bedeutung zukomme.

Es gebe im englischen Recht eine unbegrenzte Deckung. Auf Rückfrage von **Rothley** in der Diskussion gestand **Pickering** ein, dass dies ein Problem für die Rückversicherer sein möge, es aber in England keine politische Absicht gebe, davon abzurücken. Aufschlussreich war der Hinweis, dass es für Streitwerte bis 1.000.- Pfund sowie solche zwischen 1.000.- und 15.000.- Pfund beschleunigte Verfahren gebe. Lediglich für Schadensfälle mit einem Streitwert von über 15.000.- Pfund gebe es ein „individual case management“. In Bezug auf die Erstattung von Gerichtskosten gelte der Grundsatz „loser pays“, was sowohl die Anwalts- als auch Gerichtskosten umfasse. Es gebe keinen Tarif. Die Festsetzung erfolge nach richterlichem Ermessen („fair and reasonable“). Als Vorteile des englischen Systems hob **Pickering** hervor, dass es eine Berücksichtigung individueller Umstände ermögliche. Ein Nachteil sei, dass vor allem Fälle mit hohem Streitwert lange dauerten und erhebliche Kosten der Rechtsverfolgung mit sich brächten.

Robert Bray von der **Europäischen Kommission** berichtete über „Neue Entwicklungen bei der Harmonisierung des europäischen Zivilrechts“. Er gab einen Überblick über eine Vielzahl von Vorhaben, die auf dem Gebiet des Zivilrechts auf europäischer Ebene derzeit – mehr oder weniger – knapp vor der Verabschiebung stünden. Der Vortragende beschränkte sich dabei nicht auf solche Projekte, die das Verkehrsrecht betreffen. Angesprochen wurden das Rom-I- und Rom-II-Abkommen, die Durchsetzung von nicht bestrittenen Forderungen innerhalb der EU, Besonderheiten bei der Regulierung von grenzüberschreitenden „small claims“ (das seien solche bis zu einem Streitwert von 2.000.- Euro), Änderungen bei Verbraucherverträgen im Zusammenhang mit E-Commerce-Geschäften, das anwendbare Recht bei Testamenten, Fragen des europäischen Erbscheins sowie die vom Parlament behandelten Verjährungsfristen; angemerkt sei, dass sich das europäische Parlament am 31.1.2007 abermals mit dieser Materie beschäftigen werde.

Abschließend berichtete **Diana Wallis, englische Labour-Abgeordnete im europäischen Parlament und Vorsitzende des Rechtsausschusses**, über den Stand des Rom-II-Abkommens. Nach einem Beschluss des Rates komme es nunmehr zu einer zweiten Lesung im europäischen Parlament. Da es keine Vorgängerregelung zum geplanten Rom-II-Abkommen gebe, solle damit eine Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiet des Kollisionsrechts bewirkt werden. Aber nicht nur das stets verpönte „forum shopping“ solle vermieden werden, somit die Einflussnahme auf das anwendbare Recht durch Wahl eines bestimmten Gerichtsstandes; vielmehr gehe es um die Erreichung von Gerechtigkeit.

Wallis referierte den an Sie herangetragenen Fall, in dem ein englischer Geschädigter bei einem Unfall in Spanien, für den ein Spanier verantwortlich gewesen sei, vom spanischen Gericht 12.000.- Euro zugesprochen erhalten habe, während er nach englischen Recht 50.000.- Pfund erhalten hätte. Es entspreche der Gerechtigkeit, das Unfallopfer zu nehmen, wie es sei. Das sei der maßgebliche „political issue“. Wenn Traditionalisten und IPR-Professoren auf die technischen Probleme der gespaltenen Anknüpfung hinwiesen, nämlich die bei Personen- und Sachschaden sowie beim Personenschaden für Grund und Umfang des Ersatzes, so sei dem entgegenzusetzen, dass das Parlament eine politische Wertentscheidung treffen müsse.

Es handle sich das erste Mal, dass der Rat mit dem europäischen Parlament in einem Verfahren der Co-Decision zusammenarbeiten müsse; das Parlament sei erstmals ein „Co-Legislator“. Die einzige Konzession, die der Rat gegenüber dem Vorschlag des Parlaments gemacht habe, sei eine Überprüfung 4 Jahre nach Inkrafttreten. Das sei zu wenig; ganz abgesehen davon, dass es als Rückschritt anzusehen sei, das in einigen Mitgliedsstaaten geltende Haager Abkommen weiterhin bestehen zu lassen. Im Rahmen der 2. Lesung werde man nach einer einfühlsameren Regelung suchen. Denkbar wäre, dass zwar grundsätzlich die Rechtsordnung des Unfallortes anzuwenden sei, der Richter aber zu „berücksichtigen“ habe, was dem Opfer nach der Rechtsordnung des Unfallortes zugestanden werde, wenn das von dem Zuspruch nach der Rechtsordnung des Unfallopfers „weit auseinanderklaffe“. Aus der Perspektive des common law bestünden dagegen keine Bedenken. Wichtig sei aber, das Problem jetzt zu lösen. Nicht in Betracht komme eine Ausklammerung der Verkehrsunfälle aus dem Rom-II-Abkommen. Ermöglicht werden solle zudem eine außergerichtliche Regulierung; es solle für das Opfer keinen Zwang geben, vor Gericht ziehen zu müssen, um seinen Anspruch durchzusetzen.

In der Diskussion hat der **Verfasser dieses Berichts** darauf hingewiesen, dass das in seinen Augen ein „fauler“ Kompromiss wäre, der die angestrebten Zielsetzungen in keiner Weise erfüllen könne. Die „Berücksichtigung“ eines „weiten Auseinanderklaffens“ sei vielmehr kaum justiziabel. Der mit der heimischen Rechtsordnung vertraute Richter werde die Unterschiede eher gering veranschlagen; und selbst wenn er sie als gravierend wahrnehme, sei bloß eine Berücksichtigung geboten, was sich womöglich nur in homöopathischen Dosen auswirken werde. Dazu komme, dass solche unbestimmten Rechtsbegriffe einer außergerichtlichen Regulierung in keiner Weise förderlich seien, weil die Standpunkte, was „weit auseinanderklaffen“ und „Berücksichtigung dieses Umstands“ bedeuten, von Opfer und Ersatzpflichtigem naturgemäß unterschiedlich beurteilt würden.

Zum Abschluss wurde eine Empfehlung zum „Rahmenbeschluss zur Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen im Lichte des nationalen Verfassungsrechts und der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK)“ einstimmig verabschiedet. Die Empfehlung deckt sich inhaltlich mit den von **Prof. Brenner** in seinem Vortrag formulierten Postulaten, nämlich der Beachtung der sich namentlich aus Art 6 EMRK ergebenden Verfahrensprinzipien. Für den Autofahrer höre das europäische Ausland damit auf, ein rechtsfreier Raum zu sein; gleichzeitig sei aber sicherzustellen, dass der erforderliche Rechtsschutz gegen die unberechtigte Verhängung von Zwangsgeldern und Zwangsbußen gewährleistet werde. Mittelfristig gehe es aber nicht bloß

um die Anerkennung und Durchsetzung der von den Mitgliedsstaaten verhängten Sanktionen in einem anderen Mitgliedsstaat der EU, sondern um die Harmonisierung des materiellen Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts.

Prof. Dr. Christian Huber, RWTH Aachen