

Trier, 7. und 8. Juni 2001
ERA

ENTSCHÄDIGUNG DER "VERKEHRSUNFALLGEFÄHRDETEN"
OPFER

Referat von Professor Hubert GROUDEL
Universität Montesquieu-Bordeaux IV
Versicherungsinstitut von Bordeaux

Referat von Professor GROUDEL

Übersicht

I. - PROBLEMERGRÜNDUNG

A. - Inventar der Schwierigkeiten

- 1° / Vielfalt der nationalen Rechtsvorschriften
- 2° / Tragweite eines einheitlichen Versicherungssystems

B. - Seelische Vorbereitung

- 1° / Auf juristischer Ebene
- 2° / Auf ethischer Ebene

II. - DIE VORSCHLÄGE DER ARBEITSGRUPPE

A. - Die Grundsatzregeln

- 1° / Aufhebung der Schuld des Unfallverursachers
- 2° / Milderung der Auswirkungen der Opferfahrlässigkeit

B. - Anwendungsbestimmungen

- 1° / Anwendungsbereich
 - in bezug auf die Unfälle
 - in bezug auf die betroffenen Personen
 - * direktes Opfer
 - * Geschädigter
 - * ersatzleistender Schuldner

- 2° / Beurteilung der Unfallbeteiligung

Auf Verlangen von Willy ROTHLEY, dem Vizepräsidenten des Ausschusses für Recht und Binnenmarkt des europäischen Parlaments, wurde eine Expertengruppe zusammengestellt, deren Leitung ich übernommen habe. Ihre Aufgabe war es, Empfehlungen, im Hinblick auf eine europäische Richtlinie, zur Angleichung, der in den Mitgliedstaaten zum Schutz « gefährdeter Verkehrsteilnehmer » (oder « schwacher » Verkehrsteilnehmer oder «Verkehrsunfallopfer») geltenden Rechtsvorschriften, zu unterbreiten.

Es würde sich hierbei um eine der Verlängerungen der vierten Kraftfahrzeugrichtlinie (2000/26) handeln, mit der Besonderheit, als erste auf Anregung des Parlamentes entstanden zu sein. Zu diesem Anlass, hat das Europäische Parlament die Initiative ergriffen, eine Richtlinienprozedur einzuleiten. Dabei hat sich gezeigt, dass man bei allem, was sich um die Kraftfahrzeugversicherung dreht, schnell zur Angleichung der Rechtsvorschriften gelangt.

Die Vorbereitungsarbeiten für eine fünfte Richtlinie, zur Verbesserung des Rechtsschutzes der Verkehrsunfallopfer, sind schon sehr weit vorangeschritten. Die in dieser Richtlinie behandelten Punkte betreffen die Versicherung selbst und sind eher formeller Art.

Im Gegensatz dazu gibt es wesentlichere Bestimmungen, die speziell für die Entschädigung der Verkehrsunfallopfer, sowohl in bezug auf die dafür zugrunde liegenden Bedingungen, als auch auf ihren Umfang, von Bedeutung sind. Über die Möglichkeiten und die Mittel einer Angleichung der auf diesem Gebiet geltenden Rechtsvorschriften, hat das Europäische Parlament die Ansichten von Experten der verschiedenen Mitgliedstaaten sammeln wollen. In diesem Rahmen bewegte sich der sogenannte « Trier 1 » Kongress. Eine Expertengruppe (Juristen und Mediziner) hat ihre Arbeiten über die « Zweckmäßigkeit gerichtsmedizinischer Bewertungen nichtwirtschaftlicher Schäden » dargelegt.

Auch « Trier 2 », zu dessen Anlass unsere Expertengruppe gegründet wurde, wird in diesem Rahmen ablaufen. Sie besteht, ausser mir, aus den Professoren Candian, Dufwa, Huber und Herrn RA Thomas. Sie werden später zum Thema Stellung nehmen und sich dann jeweils selbst bei Ihnen vorstellen.

Was mich betrifft, bin ich Professor für Privatrecht an der Universität Montesquieu-Bordeaux IV, wo ich das Versicherungsinstitut leite. Über das Versicherungsrecht hinaus, bin ich auf Schuldrecht spezialisiert. Ich habe insbesondere über das Thema Verkehrsunfälle geschrieben und war 1977, zusammen mit Professor Berr der Universität von Grenoble, Verfasser eines Projektes zur Opferentschädigungsreform - welches im Projektzustand verblieb. Auf das sogenannte « Badintergesetz » vom 5. Juli 1985 hin, habe ich ein Buch und annähernd hundert Artikel geschrieben.

Dies nur, um zu sagen, wie sehr mir an dem Vorschlag von Willy Rothley gelegen war. Ich möchte noch hinzufügen, dass alle Mitglieder der Gruppe selbst auch erfahrene Spezialisten sind, so dass wir schnell und wirksam vorankamen. Dies soll nicht heissen, dass keine harten Auseinandersetzungen geführt wurden. Was grundsätzliche Fragen angeht, ist es zu Meinungsverschiedenheiten gekommen, aber es ist uns schliesslich doch gelungen einen Text zu verfassen, und wir werden sie bitten, im Laufe des Kongresses dazu Stellung zu nehmen.

Zunächst werde ich mich allgemein halten. Deshalb ist es nicht möglich, sofort auf die Vorschläge der Gruppe einzugehen. Es ist unumgänglich, Ihnen zunächst aufzuzeigen, wie wir bei der Ergründung, des uns aufgetragenen Problems, vorgegangen sind. Dadurch werde ich es Ihrer Zuhörerschaft ermöglichen - so hoffe ich jedenfalls - sich nach und nach mit dem Thema, zumindest insoweit wie wir es zunächst wahrgenommen und anschliessend behandelt haben, vertraut zu machen.

I. - PROBLEMERGRÜNDUNG

Es erscheint mir offensichtlich zu sagen, dass das Problem der Entschädigung der Verkehrstopfer eines der heutigen Gesellschaftsprobleme darstellt, welches selbst unmittelbar mit dem der Verkehrssicherheit verbunden ist. In jedem Mitgliedstaat versuchen die Behörden das Ausmass an Unfalltoten zu verringern, um somit dem sozialen Übel ein Ende zu bereiten. Die Vorbeugungsbemühungen sind lobenswert. Abgesehen von den bedeutenden Resultaten, bleibt es uns jedoch trotzdem nicht erspart, uns mit dem Schicksal der Verkehrstopfer auseinanderzusetzen.

Dies realisiert sich schon in Form von europäischen Richtlinien, deren Ausarbeitung sich sogar zu beschleunigen scheint. Sie gehen aber fast ausschliesslich nur auf die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung als Kostenübernahmemechanismus für Schadenregulierungen ein. Dies ist jedoch nicht ausreichend, denn die Versicherung wird erst im Nachhinein eingeschaltet. Ihr Einschreiten setzt voraus, dass das Unfallopfer ein Anrecht auf Schadenersatz von Seiten eines Dritten hat, an dessen Stelle die Versicherung dann eintritt. Aus diesem Grund kann die Versicherung, welche die Haftpflicht eines KFZ-fahrers Dritten gegenüber garantiert, übrigens nicht zu dessen Gunsten einschreiten, da keiner sich selbst

gegenüber verantwortlich ist (die von einem KFZ-fahrer erlittenen Schäden, für die es keinen Verantwortlichen gibt, werden nur über die Personenversicherung abgewickelt).

Ein neuer Schritt zur besseren Absicherung der Opfer wäre es also, dort, wo es notwendig ist, auf die Bedingungen zur Berechtigung auf Schadenersatz selbst, einzuwirken, wobei darauf hingewiesen wird, dass die Arbeiten von « Trier 1 » darauf beruhten, sich mit den Schadenermittlungsmethoden - zumindest was immaterielle Schäden betrifft - auseinanderzusetzen. Wichtig ist tatsächlich, dass die Grundvoraussetzungen für Schadenersatz den Realitäten des modernen Phänomens, welches das Verkehrsrisiko darstellt, angepasst sind. Die Arbeitsgruppe war sich des Problemumfangs bewusst und hat sehr schnell die Schwierigkeiten ihrer Aufgabe erkannt. Obwohl es ihr gelungen ist, ihnen auf den Grund zu gehen, sollten sie hier noch einmal aufgelistet werden. Immer noch auf dem Wege der Problemergründung, ist der Gruppe klar geworden, dass eine bedeutende Verbesserung der Opferentschädigung dazu führt, die Konzepte und Bestimmungen der traditionellen zivilrechtlichen Haftpflicht in Frage zu stellen, ein Schritt, zu dem man zu diesem bestimmten Zeitpunkt nicht unbedingt bereit ist. Deshalb werde ich mich bemühen, um die Problemergründung zu vervollständigen, die Punkte herauszustellen, auf die sich erst seelisch vorbereitet werden muss.

A. - Inventar der Schwierigkeiten

Die Schwierigkeiten bewegen sich auf zweierlei Ebenen und ergeben sich aus dem eigentlichen Ziel des Gruppenauftrages :die Grundlage für ein einheitliches Entschädigungssystem zu schaffen ; für « schwache » oder « gefährdete » Verkehrsteilnehmer. Die Angleichung stösst - wie immer - auf die Vielfalt der nationalen Rechtsregeln :dies ist die erste Schwierigkeit. Die zweite besteht darin, die Tragweite des Systems, in bezug auf die betroffenen Personen festzulegen : Welches sind die « schwachen » oder « gefährdeten » Verkehrsteilnehmer?

1• / Vielfalt der nationalen Rechtsvorschriften

Die Unterschiede zwischen den Rechtsvorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten bestehen hauptsächlich hinsichtlich der von Seiten des Geschädigten aufzubringenden Beweise, um Anspruch auf Schadenersatz erheben zu können und den Haftungsausschluss, den der Schadenverursacher ihm gegenüber geltend machen kann, um dieses Recht teilweise oder ganz zu bestreiten. Daraus resultiert, dass Opfer, die unter gleichen Umständen einen Sach - oder Personenschaden erleiden, unterschiedlich entschädigt werden. Die Entschädigung hängt oftmals vom Unfallort ab und wird über das Gesetz des Staates abgewickelt, in dem er sich ereignet hat. Es kommt allerdings auch vor, dass dieses Gesetz durch die Haager Konvention abgelehnt wird.

Es ist absolut unmöglich in so kurzer Zeit jedes nationale Recht einzeln zu beschreiben, was auch meine Kompetenzen, derer ich mir nur in bezug auf das französische Recht sicher bin, überschreiten würde. Ich werde mich kurz fassen, trotzdem aber die beiden Fragen im Gedächtnis behalten, die sich aus den oben angeführten Feststellungen ergeben : was muss ein Opfer beweisen, um Anspruch auf Schadenersatz zu haben ? In welcher Form wirkt sich seine eigene Fahrlässigkeit auf seine Entschädigung, und die der ohne eigenes Verschulden in den Unfall verwickelten Opfer, aus?

Erste Beobachtung : es gibt zwei Extremitäten. Die eine stellt Schweden dar, mit einem « no fault » Entschädigungssystem von dem alle Unfallopfer, fast ganz ohne Einschränkung, profitieren. Das andere Extrem bildet Grossbritannien, mit einem einzigartigen System, in dem das Opfer die Schuld des Unfallverursachers beweisen muss.

Zwischen diesen beiden Extremitäten, ist es schwierig eine eindeutige Einstufung vorzunehmen. Die folgende Anschauung ist also nur annähernd.

In mehreren Staaten wird die Haftpflicht angewandt. Die Systeme zeichnen sich durch das Bestehen einer Schuldvermutung aus, welche der Haftungsausschluss durch Verschulden von Seiten des Opfers, mitträgt. Während in einigen Staaten jedoch alle Opfer von der Vermutung profitieren, wirkt sie sich in anderen Staaten nur zugunsten der nicht-KFZfahrer aus. Im letzten

Fall muss der KFZ-fahrer, wenn er zum Opfer wird, einen Schuldnachweis vorlegen. Letztere Einschränkung findet man in Staaten mit gesetzlichen Sonderregelungen vor (Belgien, Spanien).

Obwohl das italienische BGB ein Spezialesystem mit verstärktem Schutz zugunsten aller Opfer vorsieht, welches auf einer Haftung für vermutetes Verschulden beruht, heben sich die Vermutungen, im Falle eines KFZ - zusammenstosses gegenseitig auf.

In Deutschland herrscht ein originelles System, welches den anderen nicht im geringsten gleicht. Es besteht aus zwei gleichermassen auf den KFZ-fahrer und den nicht-Kraftfahrzeugfahrer zutreffenden Regelungen, deren Unterscheidung durch die Natur des Schadens bestimmt wird :einmal bleibt es dem Opfer erspart, einen Schuldnachweis vorzulegen, während die andere Regelung ihn vorschreibt.

Was das französische Recht betrifft, handelt es sich hier um ein ganz spezielles System, welches allen Opfern ein Recht auf Schadenersatz einräumt. Insofern gleicht es dem schwedischen System, da das Opfer keinen Schuldnachweis vorzulegen hat. Während aber den Nicht-Kraftfahrzeugfahrern dieses Recht nur sehr selten aberkannt wird, was einen unentschuldbaren Verstoss voraussetzt - welcher nur selten Berücksichtigung findet -, kann, wenn es sich bei dem Opfer um einen KFZ-fahrer handelt, diesem gegenüber ein normaler Verstoss geltend gemacht werden, was zur Aufhebung oder Einschränkung seines Schadenersatzanspruches führt. Daraufhin muss man sich fragen, worin für die KFZ-fahrer der Sinn liegt, in einem Spezialesystem berücksichtigt zu werden, welches sie nur scheinbar absichert. Diese unterschiedliche Behandlung innerhalb eines Versicherungssystems, welches eigentlich als Innovation gelten sollte, führt zu der Frage :sollten alle Opfer die gleichen Rechte haben? Eine Frage, die die Arbeitsgruppe sich gestellt hat, als es darum ging die Tragweite eines einheitlichen Versicherungssystems zu definieren.

2° / Tragweite eines einheitlichen Versicherungssystems

Was wird aus dem Opfer, bei dem es sich gleichzeitig um den KFZ-fahrer handelt? Anders gestellt wäre die Frage :ist der KFZfahrer ein « schwacher » Verkehrsteilnehmer? Nicht zu

unterschätzende Argumente, die aus einer realistischen Sicht des Verkehrsrisikos abgeleitet sind, zielen in diese Richtung ab. Es ist nicht aus einer Reihe von individuellen, jedem selbst überlassenen, Entscheidungen entstanden. Es handelt sich um eine Absonderung der Gemeinschaft, die durch ihre mitreissende Wirkung, die Beteiligten in einen regelrechten Abhängigkeitszustand drängt. Die ganze Gesellschaft ist gewissermassen darauf ausgerichtet, ein Kraftfahrzeug kaufen oder fahren zu müssen. Jeder unterliegt somit einer äusseren Gewalt, die das Verkehrsrisiko ins Leben ruft, und jeden KFZ-fahrer diesem Risiko aussetzt. So gesehen, befindet dieser sich in der gleichen Lage wie der Fussgänger oder der Radfahrer.

Ohne diese Analyse vollkommen abzulehnen, hat, was die Arbeitsgruppe betrifft, sie ihren Auftrag, seiner Formulierung gemäss, realistisch betrachtet. In dem Moment, wo von »schwachen Verkehrsteilnehmern« die Rede ist, liegt ein Vergleich mit anderen »nicht schwachen Verkehrsteilnehmern« vor, womit also nur die KFZ-fahrer gemeint sein können, was die folgende Analyse bestätigt :Kraftfahrzeuge an sich sind gefährlich für andere Benutzer öffentlicher Verkehrswege :Gefahr, die aus der Heftigkeit des Zusammenstosses mit dem menschlichen Körper entsteht ;Gefahr, bewirkt durch den enormen Störfaktor, den das Kraftfahrzeug darstellt, auch wenn kein Aufprall vorliegt (z.B. ein Fussgänger stolpert, weil er sich vor einem Fahrzeug erschrocken hat, durch das er sich bedrängt fühlte).

Ausserdem wäre zu befürchten, dass eine Richtlinie, die für die Opfer eine grosszügige Entschädigung vorsieht, in fast allen Staaten auf Widerstand stossen würde, falls sie den KFZ-fahrern mehr Rechte einräumt.

Die Arbeitsgruppe hat sich also diesen beiden Gründen untergeordnet. Anschliessend musste sie jedoch bestimmen, ob und wo die Rechtsregelung für den KFZ-fahrer im einheitlichen Versicherungssystem eingeordnet werden sollte :entweder würde er trotz alledem in den Vorschlag mit einbezogen werden, allerdings mit weniger günstigen Sonderregelungen, oder er bliebe aussen vor, und jedem Staat wäre es selbst überlassen, die für ihn geltenden Bestimmungen festzulegen.

Die erste Modalität entspricht dem französischen Gesetz, ist aber solange keine gerichtliche Untersuchung in allen Einzelheiten durchgeführt wird, unbefriedigend, weil zwischen der einleitenden Bejahung des Schadenersatzanspruches einerseits, und den mit der Schuld des Opfers zusammenhängenden Wirkungen, welche kaum von denen der gemeinrechtlichen Haftpflicht abweichen, andererseits, ein Widerspruch besteht. Der Sinn einer Richtlinie, welche den Schutz der < Schwachen > anstrebt, liegt nun aber, wie wir später sehen, in der Bekräftigung eines Rechtes, welches, wenn es schon keinen absoluten Schutz gegen das Unfallrisiko bietet, wenigstens Schadenersatz gewährleisten muss, wenn es zum Unfall kommt. Von daher würde der Vorschlag diesem eben aufgezeigten Widerspruch nicht entgehen können. Ausserdem könnte der Ausschluss des KFZ-fahrers aus einem neuen Entschädigungssystem insofern vorteilhafter für ihn sein, als dass dadurch, dass es jedem Staat selbst überlassen wird, die für den KFZ-fahrer geltenden Vorschriften festzulegen, sie ihm auch nach eigenem Ermessen mehr Rechte einräumen könnten.

Hier möchte ich aber schnell hinzufügen, dass selbst wenn die Arbeitsgruppe den KFZ-fahrer in ihrem Vorschlag nicht berücksichtigt hat, sie seiner Situation nicht gleichgültig gegenübersteht. Deshalb hat sie in Absatz 13 der Empfehlung erklärt, es wäre wünschenswert, dass die Mitgliedstaaten Vorkehrungen treffen, die den Kraftfahrer zum Abschluss einer persönlichen Unfallversicherung verpflichten, damit ihm für die beim Verkehrsunfall erlittenen eigenen Körperverletzungen eine Entschädigung gewährleistet ist.

Wenn wir von nun an davon ausgehen, dass es sich bei den schwachen Verkehrsteilnehmern einzig und allein um die nicht - KFZfahrer handelt, habe ich vor wenigen Minuten die Hypothese der Bejahung eines Schadenersatzrechtes aufgestellt. Dies kann aber nicht auf Anhieb durchgesetzt werden, und man muss sich erst seelisch darauf einstellen.

B. - Seelische Vorbereitung

Eine Angleichung ist nur dann möglich, wenn die Schadenersatzrechtsgrundlage homogen ist, um zu vermeiden, dass sie, den Umständen entsprechend, unterschiedlich ausgelegt werden kann, was wiederum, dadurch, dass mehrere Möglichkeiten offenstünden, zu Uneinigheiten

führen würde. So gesehen könnte die zivile Haftpflicht zum Erzeuger von Uneinigkeiten werden. Dies wird durch die vorangehende Aufstellung der nationalen Rechte deutlich. Über die allgemeine Definition der Haftpflicht hinaus, welche besagt, dass man für den Schaden, den man verursacht, aufkommen muss, treten sowohl von Seiten des Beklagten, als auch von Seiten des Opfers, auf der Ebene der Bedingungen, die zu dieser Verpflichtung führen, die ersten Uneinigkeiten auf. Im Gegensatz dazu, könnte die Bejahung eines Schadenersatzrechtes das Konzept für eine Vereinheitlichung bilden. Diese Richtung hat der <Trier 1> Kongress eingeschlagen, in dem er aus seinem eigenen Zusammenhang heraus folgende Äusserung macht: Der Schutz der Würde und der Gesundheit der menschlichen Person, soll die Mitgliedstaaten dazu bewegen, jedem, der infolge eines Verkehrsunfalles einen Personenschaden erlitten hat, das Recht auf eine spezifische Entschädigung, für den daraus entstandenen immateriellen Schaden, anzuerkennen. (Empfehlung der Arbeitsgruppe).

Durch die Perspektive eines Schadenersatzrechtes, sind sowohl auf juristischer, als auch auf ethischer Ebene, Veränderungen zu erwarten.

1° / Auf juristischer Ebene, sieht es zunächst mal so aus, dass auch wenn die zivile Haftpflicht und ein Schadenersatzrecht das gleiche Ziel verfolgen - nämlich die Regulierung von Unfallschäden - unterscheiden sich die beiden Konzepte von Grund auf, denn letzteres wird ohne Rücksicht auf die erstere anerkannt. Die Ursache macht also den Unterschied aus.

Bevor wir aber auf den Unterschied eingehen, möchte ich hervorheben, dass die Versicherung an sich, davon nicht beeinflusst wird. Es ist anzunehmen, dass sie weiterhin die Vorrichtung bleibt, die es ermöglicht, die Schadenersatzkosten von der haftpflichtigen Person auf das Versicherungsunternehmen zu übertragen. Die sogenannte < Haftpflicht > -versicherung ist in erster Linie eine <Schuldversicherung>, ganz egal, wie es mit der rechtlichen Grundlage dieser Schuld liegt.

Die Haftpflicht, als persönliche Pflicht, Ersatz zu leisten, gesehen, setzt notgedrungen voraus, dass derjenige, der zu dieser Verpflichtung herangezogen wird, zumindest teilweise durch sein persönliches Handeln oder durch sein Eigentum (in diesem Fall ein Kraftfahrzeug),

zur Schadenursache wird. Ob nun Modalitäten (wie z.B. eine Verschuldens- oder Kausalitätsvermutung) eingeführt werden, oder das Verschulden als <objektiv > erklärt wird, ändert nichts an der Sache, es handelt sich noch immer um eine Haftpflicht, die nur dann nicht existiert, wenn der Unfall ausschliesslich durch äussere Umstände, wie die höhere Gewalt oder das Handeln eines Dritten verursacht wird.

Im Gegensatz dazu, ist es in einem Entschädigungssystem, welches nicht auf der Haftpflicht beruht, nicht notwendig, dass eine Person zumindest zum Teil den Schaden verursacht hat, um zu Schadenersatz herangezogen werden zu können. Das Kausalitätsprinzip wird als Bedingung ausgeschlossen. Schadenersatz wird bei Vorliegen eines < qualifizierten > Tatbestandes (hier, Verkehrsunfall) geboten, und aus diesem Ereignis selbst heraus, ergibt sich eine Recht auf Entschädigung zugunsten des Opfers, weil das Gesetz es so anordnet. Es braucht nur festgestellt zu werden, ob die Voraussetzungen dieses Rechts erfüllt sind, wobei der Schuldner aufgrund verschiedener Kriterien durch das Gesetz bestimmt wird, die, so nehmen wir mal an, nichts mit seiner Haftpflicht zu tun haben.

In dem Moment, wo ein Gesetzgeber beschliesst eher in ein Ereignis, als in ein anderes einzugreifen, z. B. eher in einen Verkehrsunfall, als in einen Bergunfall, tut er das, weil die Stellung, die dem Opfer bei Eintreten des Ereignisses eingeräumt werden sollte, für ihn von gesellschaftlicher Bedeutung ist. Das genaue Ziel dieses Kongresses ist es, den europäischen Gesetzgeber dazu zu bewegen, die Grundlage für ein einheitliches Schadenersatzrecht zu schaffen, und ihm das dafür notwendige Material zu liefern.

Ich bin auf die Schuld des Opfers noch nicht eingegangen, was ich jetzt tun werde. Je nach dem, welches System ins Auge gefasst wird, spielt sie eine unterschiedliche Rolle, was den Beginn einer neuen Ethik nach sich zieht.

2° / Eine Entschädigung, die auf der Haftpflicht beruht, richtet sich gegen den Schadenverursacher, da sein Benehmen Missbilligung hervorruft. Währenddessen kann, sobald die Schuld des Opfers feststeht, dem Schadenverursacher nichts mehr vorgeworfen werden. Hier geht es um das reine Kausalitätsprinzip: Der Schaden, den das Opfer sich selbst zufügt, kann

nicht durch den Verursacher hervorgerufen worden sein. Somit ist der Inhaber der Sache, durch die Schuld des Opfers, von der Last seiner Mitschuld befreit, auch wenn diese vorausgesetzt wird.

Bei einer Entschädigung, die auf einem legitimen Recht beruht, muss sich das Opfer des Vorteils, den das Gesetz ihm gewährt, würdig zeigen. Das ist es in dem Moment, nicht mehr, wo es sich eines Verstosses schuldig macht, der auf seine vorsätzliche Missachtung der Gesellschaftsregeln schliessen lässt, da es nicht einerseits den Schutz der Gesellschaft in Anspruch nehmen und andererseits gegen ihre Verhaltensregeln verstossen kann. Daraus geht hervor, dass in einem System, wo das Schadenersatzrecht herrscht, dem Opfer nicht unbedingt jedes eigene Verschulden gegengerechnet wird. Die Verstösse sind hierarchisch geordnet, da einige schwerwiegender sind als andere. Die leichteren Verstösse würden nicht zur Aufhebung des Schadenersatzanspruches führen, was zu dem offensichtlichen Ergebnis führt, dass der Schuldner für den Schaden aufkommen muss, was in dem Haftpflichtsystem nicht der Fall wäre.

Auf ethischer Ebene könnte man somit beobachten, wie sich eine «Entschädigungsethik» abzeichnet, die sich von dem herkömmlichen Moralbegriff abhebt, wo das Verschulden die Strafmassnahme liefert.

Nun wird es sie aber nicht überraschen, dass von dem Moment an, wo der europäische Gesetzgeber auf den Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer bedacht ist, um ihnen eine den Risiken, an deren Entstehung sie nicht beteiligt sind, entsprechende Entschädigung zu gewährleisten, es eher diese Entschädigungsethik ist, die die Vorschläge der Arbeitsgruppe abstützt.

II. - DIE VORSCHLÄGE DER ARBEITSGRUPPE

Ehrlich gesagt, ist es aufgrund der im ersten Teil aufgezeigten Entwicklungen, weniger notwendig, auf die Grundsatzregeln einer einheitlichen Rechtsordnung, als auf die Anwendungsbestimmungen einzugehen. Was erstere angeht, heisst es, sobald ein Entschluss gefasst ist, die Grundsätze klar und deutlich zu formulieren, um sie besser zur Geltung zu

bringen. Bei den letzteren, muss mehr ins Detail gegangen werden, um Schwierigkeiten vorzubeugen, die bei einer unpräzisen Formulierung nicht zu vermeiden wären.

A. - Die Grundsatzregeln

Die Verabschiedung dieser Bestimmungen durch den europäischen Gesetzgeber, würde im Vergleich zu den meisten nationalen Rechten eine zweifache Entwicklung bedeuten: einerseits die komplette Aufhebung der Schuld des Unfallverursachers als Voraussetzung für die Opferentschädigung; andererseits eine entscheidende Milderung der Auswirkungen des eigenen Verschuldens dieses Opfers auf seinen Schadenersatzanspruch.

1° / In der Empfehlung der Arbeitsgruppe wird gewünscht, dass die Mitgliedstaaten die Voraussetzungen dafür schaffen, dass bei Eintreten des Todes oder körperlichen Verletzungen eines nicht - KFZfahrers, allen Geschädigten das Recht auf Entschädigung zusteht, welches allein den nachfolgenden Bedingungen unterliegt :

* es muss ein Unfall vorliegen, der sich auf einem öffentlichen Verkehrsweg ereignet hat (es wird den Mitgliedstaaten jedoch überlassen, dieses Recht auch an anderen Orten gelten zu lassen);

* es muss ein Kraftfahrzeug am Unfall beteiligt sein.

Daraus geht, wie man sieht hervor, dass die Bedingungen rein objektiv sind, und sich nicht auf das Verhalten des Kraftfahrzeugfahrers beziehen. Es ist selbstverständlich nicht mehr notwendig, dessen Schuld zu beweisen. Vor allem aber ist es, dort wo es um die Schuld des KFZ-fahrers geht, nicht möglich die Beteiligung mit einer Haftung für vermutetes Verschulden gleichzustellen. Diese Haftung für vermutetes Verschulden würde den gewöhnlichen Entlastungsgründen nicht standhalten können, und man wäre nicht einen Schritt weitergekommen, da der für unschuldig erklärte KFZ-fahrer nicht belangt werden könnte.

Die Beteiligung wird nur in bezug auf das Kraftfahrzeug beurteilt. Das Kraftfahrzeug ist am Unfall beteiligt, wenn es abgesehen von äusseren Umständen (höhere Gewalt, Handeln eines Dritten oder Fahrlässigkeit des Opfers), in den Unfall verwickelt ist. Von daher ist es logisch,

dass sowohl das Handeln eines Dritten, als auch die höhere Gewalt dem Opfer gegenüber nicht geltend gemacht werden können.

Dafür gibt es noch einen weiteren Grund. Von dem Moment an, wo dem Opfer ein Recht anerkannt wird, welches verfällt, weil es sich dessen unwürdig gezeigt hat, käme es nicht in Frage, es durch Umstände zu strafen, die ihm unbekannt sind. Hier sieht man deutlich den Unterschied zwischen den zwei Systemen: was die Haftpflicht betrifft, urteilt man über den Beklagten, und hinsichtlich einer ihm eventuell aufzubürgenden Last, so dass es logisch erscheint, dass der äussere Umstand ihn entlastet; was das Schadenersatzrecht betrifft, ist man mit dem Opfer und einem eventuellen Verfall dieses Rechtes konfrontiert, somit erscheint es logisch, dass ein äusserer Umstand ihm sein Recht nicht vorenthalten kann. Dies kann nur durch eigenes Verschulden ausgelöst werden, und auch nicht in jedem Fall. Insofern bedeuten die Vorschläge der Arbeitsgruppe eine Milderung der Auswirkungen der Operschuld auf seinen Schadenersatz.

2° / Nur, so wird es in der Empfehlung der Arbeitsgruppe ausgedrückt, aussergewöhnlich schwerwiegende Fahrlässigkeit könnte zur Aufhebung oder Einschränkung des Schadenersatzanspruches führen. Es handelt sich bei letzterer Formulierung nur um eine Umschreibung. Als es darum ging, einen passenden Begriff zu ihrer Bedeutung zu finden, hat die Gruppe lange gezögert. Sollte man «schwerwiegende Fahrlässigkeit», «unentschuldbare grobe Fahrlässigkeit» (wie im französischen und belgischen Gesetz), «grobe Fahrlässigkeit» sagen? Letzterer Ausdruck ist in Artikel 7 gewählt worden. Das wichtigste ist jedoch nicht der Ausdruck selbst. Es ist die Idee, die dahinter steckt, nämlich dass bestimmte Fehler, die aus Unvorsichtigkeit begangen werden, den Schadenersatzberechtigten nicht benachteiligen dürfen.

Zwei Fragen dürfen Sie sich stellen:

* Warum eine Einschränkung oder eine Aufhebung, und nicht nur eine Aufhebung? Man kann mir entgegenhalten, dass die Unwürdigkeit nicht teilbar ist. So ist es, aber diese Option erlaubt es dem Richter eine gewisse Entscheidungsfreiheit einzuräumen, um sich, falls er es für notwendig hält, einer Billigkeitsberichtigung zu bedienen. Beispiel folgt. Das direkte Opfer ist nicht immer der Alleingeschädigte. Die anderen Geschädigten haben aber selbst keine grobe

Fahrlässigkeit begangen. Von daher haben wir uns gefragt, ob der Rechtsverfall auch auf sie zutreffen sollte. Wir haben uns für ein "Ja" entschieden, aber dank einer Billigkeitsberichtigung wäre der Verfall weniger schwer zu ertragen.

* Warum hat man, so wie es mehreren nationalen Rechten der Fall ist, die Opfer nicht ihrem Alter nach unterschieden ? Nur zur Information verbietet z. B. das französische Gesetz, einem Opfer unter 16 Jahren und über 70 Jahren gegenüber die unentschuldbare grobe Fahrlässigkeit geltend zu machen. Das Thema ist heikler als man denkt, da die nationalen Annäherungen schwanken können. Deshalb wäre es besser, es jedem Staat selbst zu überlassen, darüber zu entscheiden, was wir irrtümlicher Weise in Artikel 8 nicht erwähnt haben.

Mit dieser Frage gehen wir übrigens von den Grundsatzregeln auf die Anwendungsbestimmungen über.

B. - Die Anwendungsbestimmungen

Ich werde sie der Reihe nach durchgehen. Eine von ihnen, die Beurteilung der Unfallbeteiligung, muss separat von den anderen zum Schluss behandelt werden, denn aufgrund ihrer Bedeutung und ihrer Kompliziertheit, erzeugt sie Meinungsverschiedenheiten. Sie ist, wenn ich es mal so nennen darf, das Herz einer Schadenersatzordnung, welche auf der Existenz eines legitimen Rechtes beruht. So wird sie mir erlauben, diesen Vortrag abzuschliessen, und den Übergang zu folgenden Stellungnahmen und Debatten zu schaffen. Was die anderen Bestimmungen anbelangt, können sie unter dem Thema Anwendungsbereich eines sogenannten europäischen Entschädigungssystems, zusammengefasst werden.

1° / Anwendungsbereich

Die Abgrenzung dieses Bereiches ist von daher wichtig, weil es sich um eine Sonderregelung handelt, die ihren eigenen Vorschriften unterliegt. Falls ein Unfall nicht in diesen Bereich fällt, wird er über ein, was im Vergleich dazu, von da an, als gemeinrechtliches System eines jeden Mitgliedstaates erscheint, abgewickelt.

Diese Begrenzung setzt einerseits den Begriff Verkehrsunfall und andererseits die Eigenschaft der von dem Entschädigungssystem betroffenen Personen aufs Spiel.

a) Ein sogenannter Verkehrsunfall setzt das Vorhandensein von mindestens einem Bodenkraftfahrzeug voraus. Da in der ersten KFZ-Versicherungsrichtlinie vom 24. April 1972 schon eine Begriffsbestimmung existiert, gibt es keinen Grund, nicht darauf zu verweisen. Ich zitiere den Wortlaut: « jedes maschinell angetriebene Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden ist, sowie die Anhänger, auch wenn sie nicht angekoppelt sind».

Anschliessend hat sich die Arbeitsgruppe über den Ort geäussert, an dem sich der Unfall ereignet haben muss. Ich habe mir erlaubt, die Aufmerksamkeit auf den fraglichen Charakter des französischen Gesetzes und die Überschreitungen der Rechtsprechung zu lenken. Das Gesetz vom 5. Juli 1985 hat in bezug auf die Unfallorte keine Grenzen gesetzt und gilt somit auf Privatwegen und - grundstücken, auf Parkplätzen und an Orten, an denen das Verkehrsrisiko sehr gering, um nicht zu sagen unvorhanden ist. Deshalb ist es besser, dem Endzweck des vorgeschlagenen Systems entsprechende Grenzen zu setzen, und zur Bedingung zu machen, dass der Unfall sich auf einem öffentlichen Verkehrsweg ereignet haben muss. Da es sich hier allerdings nur um eine Minimalregelung handelt, wird es den Staaten freigestellt, den Bereich auf andere Orte zu erweitern.

Schliesslich ist es wichtig, dass der Unfall aus dem tatsächlichen Fahren des Kraftfahrzeuges entsteht, was in der Praxis in gewissen Situationen eine besondere Beurteilung erfordert. Solange, wie das Kraftfahrzeug unter Bewegung steht, oder z.B. an einer Ampel hält, gibt es natürlich kein Problem. Schwierigkeiten gibt es erst, wenn das Kraftfahrzeug parkt. Dieser Umstand reicht nicht aus, um den Unfall nicht mehr als Verkehrsunfall zu bezeichnen. Es wäre unrealistisch, in dem Moment, wo man sich auf einem öffentlichen Verkehrsweg befindet, den Fahrakt in Phasen zu unterteilen: diejenigen, in denen sich das Kraftfahrzeug wirklich fortbewegt, und diejenigen, in den es aufhört dies zu tun. Folgende Analyse wird vorgeschlagen. Das Kraftfahrzeug hat von Natur aus die Eigenschaft, dass es fährt, diese Eigenschaft wird ihm

unabhängig von Umständen wie Zeit und Bewegung angehängt. Prinzipiell ist es folglich so, dass wenn eine Person Schadenersatz aufgrund eines Bodenkraftfahrzeuges verlangt, sie dadurch automatisch in den Rahmen eines Verkehrsunfalles fällt. Diese Unfallbezeichnung steht im Zusammenhang mit der Eigenschaft der Sache. Es würde eine Verkehrsvermutung vorliegen. Um diese Vermutung zu zerstören, müsste bewiesen werden, dass das Kraftfahrzeug den Schaden durch Ausüben einer verkehrsfremden Funktion ausgelöst hat, wie z. B. eine Motormaschine, welche auf einer Baustelle in Betrieb ist, die sich auf einem öffentlichen Verkehrsweg befindet. Die Arbeitsgruppe hatte zuerst überlegt, diese Ideen in der Unfalldefinition weiter auszubauen, hat sich aber schliesslich an eine grosszügigere Formulierung gehalten, indem sie nur das tatsächliche Fahren erwähnt. Dies tut sie nicht, weil sie die vorangehenden Ideen ablehnt, sondern aus Angst, durch noch grössere Präzision einen unklaren Text zu verfassen.

b) Die von einem Entschädigungssystem betroffenen Personen, bilden mehrere Kategorien.

- Erstens handelt es sich um das direkte Opfer, welches einen Personenschaden erlitten hat. Wir wissen schon, dass es hier um einen nicht - Bodenkraftfahrzeugfahrer geht. Obwohl man dabei sofort an die Fussgänger und Radfahrer denkt, gibt es noch andere Fälle, die einem nicht so schnell in den Sinn kommen, wie z. B. den Fahrer eines Pferdewagens. Da man leicht welche vergessen könnte, ist es zunächst als ratsam erschienen, keine Liste aufzustellen, und den Nicht - KFZfahrer in negativer Form, als eine Person, bei der es sich nicht um den Fahrer eines Bodenkraftfahrzeuges handelt, zu definieren, allerdings mit einer Präzision: unabhängig davon, ob das Kraftfahrzeug am Unfall beteiligt ist, oder nicht. Beispiel : Zusammenstoss von zwei Kraftfahrzeugen. Um ihnen auszuweichen, fährt ein drittes Kraftfahrzeug, dessen Fahrer verletzt ist, in den Strassengraben. Sein Fahrzeug ist nicht an dem Unfall beteiligt. Diese Präzision soll einem Interpretationsfehler vorbeugen, welcher dazu führen könnte, diesen KFZ-fahrer als nicht - KFZfahrer zu behandeln.

Damit waren die Schwierigkeiten jedoch nicht aus der Welt geschafft, denn man muss wissen, was man unter « KFZfahrer » versteht. Was ist z. B. mit dem Fahrer, der aus seinem Kraftfahrzeug gestiegen ist, um einen Reifen zu wechseln ; dem Fahrer, der infolge eines ersten Unfalles aus dem Fahrzeug geschleudert worden ist und zum Opfer eines zweiten wird ; einem

Mopedfahrer, der in die Pedalen tritt, um sein kaputtes Fahrzeug fortzubewegen; dem Beifahrer, welcher der Person, die das Lenkrad in der Hand hält, das Fahren beibringt?

Mehrere Tendenzen haben sich abgezeichnet: eine abstrakte Definition im Vorschlag abzugeben, und Fälle in den Begründungen aufzuzählen ; eine konkrete Definition abzugeben, als Synthese der infolge der Überprüfung einer gewissen Anzahl von möglicherweise eintretenden Fällen, von der Arbeitsgruppe gewählten Lösungen; keine Definition abzugeben, aber in Absatz 5, Artikel 1 Fälle anzuführen, in denen die Person als nicht - KFZfahrer betrachtet wird. Darüber hinaus, hätte in dieser letzten Formulierung, um die Lücken auszufüllen, der Text mit: < werden besonders berücksichtigt ... >, begonnen. Schliesslich haben wir uns für eine andere Lösung entschieden, die einfachste: die Person, die den Platz einnimmt, von dem aus es ihr möglich ist, das Kraftfahrzeug zu bedienen. Von dem Moment an, wo sich das Opfer nicht mehr an diesem Platz befindet, wird es nicht mehr als Kraftfahrzeugfahrer angesehen.

- An zweiter Stelle geht es um den « Geschädigten ». Es handelt sich hierbei um eine grössere Kategorie als die vorige, denn ausser dem Opfer selbst, bezeichnet der Begriff jede Person, die den diversen nationalen Rechten gemäss, Schadenersatzanspruch erheben kann, insbesondere dann, wenn dieses Opfer durch den Unfall den Tod gefunden hat.

- Schliesslich heisst es, den Schuldner der Schadenregulierung, demgegenüber der Gläubiger sein Recht gelten machen würde, festzulegen. Die Gruppe musste sich entscheiden:

* entweder in erster Linie einen Schuldner zu bestimmen, wobei es sich um den Fahrer des am Unfall beteiligten Fahrzeuges handelt, während die Versicherung erst in zweiter Linie einschreitet, um die Schuld des Versicherten zu decken;

* oder die Versicherung des in den Unfall verwickelten Kraftfahrzeuges zum direkten Schuldner der Schadenregulierung zu erklären.

Zugunsten der zweiten Option kann man schon behaupten, das es sich bei der Richtlinie um eine <Versicherungsrichtlinie> handelt, und nicht um eine Richtlinie, die auf der zivilrechtlichen Haftung beruht.

Vor allem aber, ist die zweite Option logischer. Von dem Moment an, wo Anspruch auf Schadenersatz erhoben wird, muss sich der Gläubiger, um ausgezahlt zu werden, entweder auf transaktionellem Wege oder über den Rechtsweg, an das Versicherungsunternehmen, des an dem Unfall beteiligten Kraftfahrzeuges, wenden. Es ist nicht mehr notwendig, vorher die persönliche Haftung nachzuweisen, sei es die des KFZfahrers oder die des KFZhalters. Wie ich vorhin schon gesagt hatte, ändert sich soweit nichts an den Versicherungseigenschaften - die persönliche Haftpflicht eines < Verantwortlichen > versteht sich von selbst. Falls das Kraftfahrzeug nicht versichert war, kann der Gläubiger natürlich sein Recht einem Sozialversicherungsträger gegenüber, der generell als haftendes Mittel bezeichnet wird, geltend machen.

Es müssen mehrere genauere Angaben gemacht werden.

Selbst wenn der Gläubiger nicht mehr gegen eine Person angehen muss, um sie als <haftpflichtig> erklären zu lassen, bleibt diese, wie eben erwähnt, in Rückhand bestehen, und kann jederzeit herangezogen werden, wenn es notwendig ist: wenn die Schuld erwiesen ist, das Versicherungsunternehmen dem Gläubiger gegenüber jedoch keine Abschlussklausel geltend machen kann - z. B. bei Nichtvorhandensein eines Führerscheines; wenn das Kraftfahrzeug nicht versichert war. Das Versicherungsunternehmen im ersten Fall, das haftende Mittel im zweiten, dürften auf die Person zurückgreifen, an dessen Stelle sie das Opfer entschädigt haben. Somit würde es die Richtlinie es jedem Staat selbst überlassen, diese Person zu bestimmen.

Bei Beteiligung mehrerer Kraftfahrzeuge am Unfall, lässt die Formulierung in Artikel 4 («gegenüber dem Versicherungsunternehmen eines Fahrzeuges») durchblicken, dass es dem Gläubiger überlassen bleibt, gegen welches der Versicherungsunternehmen er verfährt, was Absatz 2 Artikel 8 bestätigt, welcher ausdrücklich auf die Beteiligung mehrerer Fahrzeuge abzielt. Das Versicherungsunternehmen, das für den Schaden aufgekommen ist, dürfte auf das oder die andere(n) Versicherungsunternehmen zurückgreifen. Die Richtlinie überliesse es jedoch den Mitgliedstaaten, die Modalitäten des Rückgriffs zu bestimmen. Zwei Regelungen sind in der Tat vorstellbar:

* Die erste besteht darin, eine gleichmässige Verteilung vorzunehmen, was am ehesten der Entschädigungsgrundlage entspricht. Der Gläubiger ist jedem der Versicherungsunternehmen gegenüber gleich berechtigt.

* Die andere Regelung besteht - da das Stadium der Entschädigung überschritten ist - darin, die Verteilung im Verhältnis zur Schuld des Fahrers vorzunehmen, und nur wenn keine Schuld vorliegt, kommt es zu einer proportionalen Verteilung. Somit ist jeder Versicherer, in bezug auf die Risikoauswahl, von seinen Entscheidungen abhängig.

2° / Beurteilung der Beteiligung

Der Geistesehrlichkeit und auch meinen Arbeitskollegen bin ich es schuldig, zu sagen, dass es dieses Thema war, welches die lebhaftesten Diskussionen hervorgerufen hat.

Es stimmt, dass sich die Unfallbeteiligung an der Kreuzung der betroffenen Rechtssysteme befindet. An einer Kreuzung muss man sich jedoch für einen Weg entscheiden, weil man sonst in den Graben oder gegen die Wand fährt. Für die Unfallbeteiligung gilt das gleiche. Es muss sich zwischen der Haftpflicht mit ihrer Bedingung, - d.h. dem Kausalitätsprinzip - oder einem selbständigen System, welches auf einem Schadenersatzrecht beruht und von jeglicher Bezugnahme auf das andere System befreit ist, entschieden werden. Mit der Aufrechterhaltung des Schuldnachweises, wäre die Unfallbeteiligung nur eine Kausalitätswandlung; durch die Trennung kann es Beteiligung ohne Kausalität, so wie sie im herkömmlichen Sinne verstanden wird, geben.

Ich möchte noch nicht in die Diskussion einsteigen, die die Unfallbeteiligung hervorrufen wird. Deshalb werde ich mich an einige kurze persönliche Beobachtungen halten.

Die erste wäre, um zu sagen, dass in den allermeisten Fällen: ob Beteiligung oder Kausalität, man in der Praxis auf das gleiche Ergebnis kommt. Wenn in einem herkömmlichen System das Kraftfahrzeug als Unfallursache feststeht, dann heute erst recht die Unfallbeteiligung. Umgekehrt ist es übrigens so, dass falls das Opfer und das Kraftfahrzeug nicht miteinander in Berührung

gekommen sind, weder Beteiligung noch Kausalität vorliegt. In diesem Fall geht es jedenfalls tatsächlich nicht anders, als dass der Kläger die Umstände schildert, aus denen die Beteiligung des Kraftfahrzeuges abgeleitet werden kann : seine bloße Anwesenheit am Unfallort reicht nicht aus.

Eine Abweichung kann tatsächlich nur dann bestehen, wenn Berührung stattgefunden hat. Diese ist Beweis genug dafür, dass Beteiligung des Kraftfahrzeuges vorliegt, was uns dazu veranlasst hat, in Absatz 4 Artikel 1 zu schreiben, dass es sich in diesem Fall um eine vermeintliche Beteiligung handelt. Die wirkliche Diskussion dreht sich um die Frage, ob diese Vermutung aufgehoben werden kann, wenn bewiesen ist, dass das Kraftfahrzeug nur eine passive Rolle gespielt hat, so wie es auf dem traditionellen Wege in den Rechten, die eine Kausalvermutung vorsehen, möglich ist. Beide Tendenzen haben sich in der Gruppe abgezeichnet.

Ich persönlich möchte jedenfalls dazu sagen, dass die Zulassung einer passiven Rolle, den Sinn einer Reform zunichte machen würde. Die passive Rolle wurde übrigens zum Troyanischen Pferd derjenigen, die dem Gesetz vom 5. Juli 1985 feindselig gegenüber standen und dessen Tragweite auf eine bloße Lockerung der traditionellen Haftpflichtbestimmungen reduzieren wollten. Glücklicherweise sind sie nicht erhört worden.

Die Beweisführung ist sehr einfach. Wenn die Bedingung der Beteiligung erfüllt ist, müsste die Versicherung des Kraftfahrzeuges, um ganz oder teilweise von der Bezahlung freigestellt zu werden, dem Opfer grobe Fahrlässigkeit nachweisen. Bei Zulassung der passiven Rolle - die aus der alleinigen Feststellung, die Unfallursache sei ein Verschulden des Opfers, hervorgeht -, wäre irgendein Verschulden, und wenn es noch so gering ist, geltungswürdig. Dies wäre ein Trick, um die Debatte auf eine andere Ebene zu bringen, und sie von vornherein auf dem Gebiet der Bedingungen zur Berechtigung auf Schadenersatz, statt auf dem des Verlustes dieses Rechtes, einzuordnen.

Falls eine Richtlinie den Keim zur Zerstörung des Versicherungssystems, welches sie einrichten soll, in sich trüge, hätte es sich dann gelohnt < Trier 2 > durchzuführen?