



IETL

Institute for European Traffic Law

VOX

Am 9. und 10. Oktober 2013 fanden in Mondorf-les-Bains (Luxemburg) die XIV. Europäischen Verkehrsrechtstage statt. Mit großem Erfolg: Wir konnten 211 Teilnehmer aus 28 Ländern begrüßen.

Eines der herausragenden Merkmale der Veranstaltung war die Organisation von drei Workshops, zwischen denen die Teilnehmer wählen konnten. In der vorliegenden Ausgabe finden Sie eine Zusammenfassung ihrer Inhalte. Hier schon einmal die Themen:

- UN-Charta zu Rechten und Pflichten der Verkehrsteilnehmer: die Gruppe hat einen Empfehlungsentwurf für eine solche Charta verabschiedet, der den nationalen Gesetzgebern als Leitfaden dienen könnte.
- Erstattung der Rechtsverfolgungskosten bei internationalen Schadenfällen: das IEVR wird die Möglichkeit einer europaweit einheitlichen Regelung prüfen.
- Intelligente Verkehrssysteme, rechtliche Aspekte: hier zeigte sich insbesondere eine fehlende Harmonisierung des Rechts zum Schutz personenbezogener Daten auf europäischer Ebene mit den sich daraus ergebenden Konsequenzen.

Ich wünsche Ihnen ein gutes Neues Jahr!

Der Präsident



Arbeitskreis Nr. 3 / Claudia May, Dr. Bernhard Gause

Der dritte Arbeitskreis beschäftigte sich mit dem Thema „Intelligente Verkehrssysteme: Rechtliche Aspekte“. Der rechtliche Rahmen (Richtlinie RL 2010/40/EU und ITS Action Plan) sowie die aktuell verfügbaren und zukünftigen Technologien, die intelligente Verkehrssysteme betreffen, wurden präsentiert. Die Themen Haftung und Datenschutz werfen wichtige offene Fragen auf: Insbesondere Systeme der kontinuierlichen Automatisierung werden im Fall zukünftiger, noch höherer Automatisierungsgrade mit dem heute geltenden rechtlichen Rahmen nicht mehr in Einklang stehen. Dies wird rechtlichen Änderungsbedarf im Haftungs- und Verhaltensrecht mit sich bringen, wie es aktuell im Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968 bereits der Fall ist. Es mangelt darüber hinaus an einer Harmonisierung des Datenschutzrechts auf EU-Ebene ebenso wie an klaren Leitlinien für die Industrie, was bei der Entwicklung von entsprechenden Technologien und Anwendungen datenschutzrechtlich zu beachten ist. Eine Lösung ist Privacy-by-design: Dabei werden etwaige Datenschutzprobleme bereits bei der Entwicklung neuer Technologien geprüft.



IETL

Institute for European Traffic Law

Institute for European Traffic Law
75, rue de Mamer
L-8081 Bertrange
Phone: +352 26311204
Fax: +352 26311206
E-mail: info@idec.lu
www.ietyl.org

Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Sache C-306/12

Die Zweite Kammer des Europäischen Gerichtshofs hat in dieser Rechtssache auf ein Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Saarbrücken am 10. Oktober 2013 ein wichtiges Urteil gefällt.¹

Mit den Fragen wollte das Landgericht Saarbrücken wissen, ob die passive Zustellungsbevollmächtigung des Schadenregulierungsbeauftragten im Wohnsitzstaat des Geschädigten für die ausländische Kraftfahrthaftpflicht-Versicherung bei Auslandsunfällen in einem anderen Mitgliedstaat aufgrund Art. 21 Abs. 5 der Richtlinie 2009/103/EG besteht.

Generalanwalt Cruz Villalón legte am 30. Mai 2013 seinen Schlussantrag² ein, wonach er so Stellung nahm, dass Art. 21 Abs. 5 der Richtlinie 2009/103/EG dahin auszulegen ist, dass er eine passive Zustellungsvollmacht für gerichtliche Schriftstücke wie eine Klageschrift des Geschädigten zur Geltendmachung zivilrechtlicher Ansprüche bei dem zuständigen Gericht umfasst.

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs ist Art. 21 Abs. 5 der Richtlinie 2009/103/EG dahin auszulegen, dass zu den ausreichenden Befugnissen, über die der Schadenregulierungsbeauftragte verfügen muss, die Vollmacht gehört, die Zustellung gerichtlicher Schriftstücke, die für die Einleitung eines Verfahrens zur Regulierung eines Unfallschadens vor dem zuständigen Gericht erforderlich sind, rechtswirksam entgegenzunehmen. Unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens, in denen die nationalen Rechtsvorschriften die Bestimmungen von Art. 21 Abs. 5 der Richtlinie 2009/103/EG quasi wörtlich übernommen haben, ist das vorliegende Gericht verpflichtet, unter Berücksichtigung des gesamten innerstaatlichen Rechts und unter Anwendung der dort anerkannten Auslegungsmethoden das nationale Recht so auszulegen, dass es mit der Auslegung dieser Richtlinie durch den Gerichtshof der Europäischen Union vereinbar ist.

Aufgrund dieser Entscheidung ist die Geltendmachung der Schadensersatzansprüche des Geschädigten bei Auslandsunfällen in seinem Wohnsitzstaat einfacher geworden, weil die Klageschrift in diesen Fällen an den Schadenregulierungsbeauftragten des ausländischen Versicherers zugestellt werden kann sowie die Kosten der Übersetzung sowie die Kosten und der Zeitaufwand der ausländischen Zustellung vermieden werden können.

Dr. Tibor Pataky, Rechtsanwalt, Ungarn

¹<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&jur=C,T,F&num=C-306/12&td=ALL>
²<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62012CC0306:DE:HTML>

Extension Powers Claim Representatives in International Traffic Cases

In international traffic cases in Europe involving Dutch vehicles loss and damage may be claimed from the representative of the foreign liability insurer in the Netherlands (claims representative) under Directive 2009/103 (the fifth Motor Liability Insurance Directive¹). The claims representative will settle the loss further to applicable law.

Although most cases are settled, some call for litigation. In that case there are several options. Under Brussels I (EC Regulation 44/2001)² a person sustaining damage can sue the insurer of the liability party in the country where the liable party resides, where the insurer has its registered office, in the country in which the accident happened or in the country where the victim resides.

So far the writ of summons was served through the competent authorities at the office of the insurer established abroad. Service abroad takes time and money. Service at the office of the claims representative is not possible as the adjuster is usually not authorized to take receipt of services and notifications. See, for instance, Court of Rotterdam, 23 September 2009, JA 2010, 12³.

A recent ruling of the European Court of Justice of 10 October 2013, C-306/12 (Spedition Welter/Avanssur)⁴ changed this. The Court of Justice held that the writ of summons can also be served at the office of the insurer's representative.

The case concerned a traffic accident that occurred near Paris on 24 June 2011, in which a lorry was involved of Spedition Welter, established in Germany. The French vehicle causing the accident was insured with the motor insurance liability insurer Avanssur established in France. Spedition Welter went to court to claim compensation. The writ of summons, however, was not served on Avanssur in France but on the representative designated by Avanssur in Germany, AXA Versicherungs AG (hereinafter: 'AXA').

The court in first instance held that the claim was inadmissible as the writ of summons had not been lawfully served on AXA as the latter was not authorised to take receipt of services and notifications.

Spedition Welter filed appeal with the Landgericht Saarbrücken. According to the Landgericht admissibility was decided by the interpretation of Article 21.5 of the Motor Insurance Liability Directive. For that reason the Landgericht submitted the case to the European Court of Justice.

Article 21.5 of the Directive says, in summary, that claims representatives should possess sufficient powers to represent the foreign insurer and meet claims in full. The article does not define the extent of those powers.

The European Court of Justice puts first and foremost that in determining the scope of an article its wording, context and objectives should be considered. The objective of the Directive was to make it easier for victims of accidents to take action and to enable them to file claims in their own languages and countries. The preamble to the Directive (paragraph 37) shows that Member States should ensure that claims representatives have adequate powers to represent the insurance undertaking in relation to persons suffering damage, before national authorities including the courts, insofar as this is compatible with the rules of private international law on the conferral of jurisdiction.

The European Court of Justice therefore reached the conclusion that Article 21.5 of the Directive should be interpreted to mean that the powers of the claims representative include taking receipt of court documents required to file a claim with the competent court.

This implies that in international traffic accidents in which the fifth Directive applies Dutch victims deciding to litigate in the Netherlands can now simply serve the writ of summons against the foreign insurer at the office of the Dutch claims representative. For Dutch representatives this means an extension of their powers.

9 December 2013

Antoinette Collignon-Smit Sibinga

¹Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability
²<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001R0044:nl:NOT>
³<http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBROT:2009:BK4104&keyword=betekening+dagvaarding+WAM>
⁴<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62012CJ0306:EN:NOT>

Mit der Problematik der „Erstattung der Rechtsverfolgungskosten bei internationalen Schadenfällen“ befasste sich der von **Michael Nissen**, ADAC Juristische Zentrale München, moderierte Arbeitskreis: Für Geschädigte, die nicht über eine Verkehrsrechtsschutzversicherung verfügen, ist insbesondere das in jedem Land anders geregelte Anwaltskostenrisiko bei der Regulierung eines Verkehrsunfalls von besonderem Interesse, hängt nicht zuletzt hiervon häufig die grundsätzliche Entscheidung über die Anwaltsbeauftragung ab.

Grundlage für die Vorträge und die Diskussion in diesem Arbeitskreis bildete die im Jahre 2002 anlässlich der 3. Europäischen Verkehrsrechtstage (Trier III) beschlossene, aber nicht in die Bestimmungen der KH-Richtlinie eingeflossene, Resolution:

Nach Art. 4 d der 3. KH-Richtlinie in der Fassung des Vorschlags einer 5. KH-Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass alle Opfer von Unfällen durch ein pflichtversichertes Kfz einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, das die Haftpflicht des Unfallversicherers deckt. Vorgeschlagen wird, diese Bestimmungen um folgende Absätze zu ergänzen:

1. *Dieser Direktanspruch umfasst auch den Ersatz der Gerichtskosten und der anderen Rechtsverfolgungskosten des Unfallopfers. Hierzu gehören insbesondere allgemeine Kostenpauschalen, Kosten für medizinische und technische Sachverständigengutachten, außergerichtliche und gerichtliche Anwaltskosten.*
2. *Gerichtskosten sind stets zu ersetzen, wenn und soweit das Verkehrsunfallopfer mit seiner Klage obsiegt. Die anderen Rechtsverfolgungskosten sind nur zu ersetzen, soweit sie angemessen sind. Dies ist der Fall, wenn sich ihre Höhe im üblichen Rahmen hält und auch nicht außer Verhältnis zur Höhe des unmittelbaren Schadens steht.*
3. *Können sich das Verkehrsunfallopfer und der Versicherer nicht darüber einigen, ob konkret entstandene Rechtsverfolgungskosten angemessen sind, so kann sich der Geschädigte an das zuständige Gericht oder eine andere, nach nationalem Recht für die Beilegung von Streitfällen zuständige Stelle wenden. Sie entscheiden nach Maßgabe des anwendbaren Rechtes und unter Berücksichtigung von Buchstaben und Geist dieser Bestimmung.*

Art. 4 Abs.6 der 4. KH-Richtlinie wird wie folgt geändert:

Nach den Worten „ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot“ wird folgender Nebensatz eingefügt:

„ das auch den Ersatz der Rechtsverfolgungskosten des Geschädigten umfasst“.

Paul Kuhn, Präsident von PEOPIIL (Pan-Europäische Organisation der mit Personenschäden befassten Anwälte) und Referent Schaden- und Versicherungsrecht in der Juristischen Zentrale des ADAC, München, plädierte vehement für eine EU-einheitliche Regelung und präsentierte einen aktuellen Vorschlag von PEOPIIL, der die Regelung der Erstattungsfähigkeit auf Basis einer EU-Verordnung oder EU-Richtlinie vorsieht.

Einen differenzierteren Ansatz vertrat im Namen des in Brüssel ansässigen Internationalen Verbandes der Rechtsschutzversicherer RIAD **Paul Timmins**, Chief Operating Officer DAS UK Group, Bristol: Er sah keinen dringenden Bedarf einer Neuregelung, zumal sich der Rechtsschutzversicherungsmarkt bezüglich der Übernahme der Rechtsverfolgungskosten bei Kraftfahrzeugunfällen gut eingespielt habe.

Die von der Direktregulierung geprägte französische Rechtspraxis, die keine Erstattung außergerichtlicher Anwaltskosten vorsieht, wurde von **Patrick Parnière**, Rechtsanwalt Kanzlei Schreckenber, Parnière & Associés, Strasbourg, dargestellt. Parnière zeigte sich angesichts einer in Frankreich fehlenden einheitlichen Kostenordnung für Recht skeptisch, ob hier eine EU-weite Lösung realisierbar sei.

Auch die anschließende Diskussion zeigte, dass der Bedarf an einem EU-einheitlichen Regulativ bzgl. der Erstattung der außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten gesehen wird – zumindest für grenzüberschreitende Schadenfälle. Ein Eingriff in die eingefahrenen nationalen Kostenordnungen bzw. in das nationale Schadenersatzrecht wird hingegen als höchst problematisch angesehen. Das IEVR wird sich mit dem Entwurf eines Formulierungsvorschlags auf Basis der Resolution von 2002 befassen.



IETL

Institute for European Traffic Law

IEVR arbeitet an einer UN-Verkehrs-Charta

An den XIV. Europäischen Verkehrsrechtstagen des IEVR vom 9./10.10.13 in Luxemburg widmete sich ein Workshop dem Entwurf zu einer künftigen UN-Charta für Verkehrsteilnehmer. Die Teilnehmer haben in einer Abstimmung das Projekt als solches einstimmig und ohne eine einzige Stimmenthaltung gutgeheissen. Was zu diskutieren gab, waren die Themen in den 2 ersten beiden Teilen der Charta. Der dritte Teil wurde einstimmig gutgeheissen: Nämlich, der UNO in Genf (Economic Commission for Europe ECE/Transport Division TD) vorzuschlagen, die erste Sommerwoche, also die jeweils letzte Juni-Woche, den Themen des Strassenverkehrs zu widmen. Die Medien sollen künftig zu Beginn der jährlichen Sommerreisezeit die Verkehrsteilnehmer über die Gefahren im Strassenverkehr und generell über Themen zum Verkehr orientieren, auch ganz allgemein zum Reisen. Was die beiden ersten Teile des UN-Charta-Entwurfs betrifft, so handelt es sich beim 1. Teil um eine Zusammenfassung der wichtigsten Bestimmungen des Wiener Abkommens über die weltweit geltenden Verkehrsregeln. Es wurde mehrheitlich gewünscht, diese 14 Punkte beinhaltende Zusammenfassung beizubehalten. Man sieht den Vorteil in der konzisen knappen Zusammenfassung des über 80-seitigen Abkommens.

Das eigentliche Interesse konzentrierte sich aber auf den 15 Punkte umfassenden Katalog der «Verkehrsoffer-Garantien». Darin wird versucht, die wichtigsten Grundsätze des Verkehrsofferschutzes zusammenzufassen. Diese Zusammenfassung soll der gesamteuropäischen Rechtswirklichkeit Rechnung tragen. Namentlich enthält das Dokument die wichtigsten Grundsätze zum Verkehrsofferschutz, wie sie in der EU weitmehrheitlich anerkannt sind. Der Entwurf enthält somit die Kernpunkte der kodifizierten Kraftfahrzeug-Haftpflicht-Richtlinie. Darüber hinaus finden sich darin die Grundsätze des Haager Strassenverkehrs-Übereinkommens und von Rom II zum anwendbaren Recht. Aber auch die Gerichtsstände bei Forderungen aus Verkehrsunfällen des Lugano-Übereinkommens sind enthalten. Letztlich soll auch hinsichtlich der Verjährung der Ansprüche eine Empfehlung abgegeben werden. Es ist abschliessend festzuhalten, dass die UN-Charta keine rechtssetzende Wirkung haben wird. Der empfehlende Charakter der Charta soll aber dennoch zu einer Art Richtschnur für die nationalen Gesetzgebungen werden. Sodann soll sie auch dem Zweck der Rechtsvergleichung und der europäischen Harmonisierung dienen. Der so umschriebene erste Entwurf dieser UN-Charta wurde auf der Webseite des Instituts veröffentlicht.