

*

XX. Europäische Verkehrsrechtstage in Athen, 3. und 4. Oktober 2019

Von Rechtsanwalt *Christian Reinicke*, Generalsyndikus des ADAC, Hannover, und *Michael Nissen*, Juristische Zentrale des ADAC e. V., München

Am 3. und 4. Oktober 2019 lud das Institut für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR)¹, dem der ADAC e. V. als Gründungsmitglied angehört und u. a. durch den Generalsyndikus im Vorstand vertreten ist, zu den 20. Europäischen Verkehrsrechtstagen nach Athen ein. Die Präsidentin des Instituts, **Dr. Hélène Béjui-Hugues**, Paris, begrüßte zu dieser Jubiläumskonferenz nicht nur die über 200 Experten des Verkehrs- und Versicherungsrechts aus 28 Ländern, sondern insbesondere auch **Willi Rothley**, den Ehrenpräsidenten des IEVR. Rothley hatte die Europäischen Verkehrsrechtstage und das IEVR seinerzeit ins Leben gerufen und beide als „spiritus rector“ viele Jahre geleitet. Als Mitglied des Europäischen Parlaments konnte er zudem die aus den Diskussionen der Verkehrsrechtstage resultierenden Empfehlungen – insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der 4. EU-Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie – erfolgreich dem europäischen Gesetzgeber nahebringen.

Seit der ersten Tagung im Jahr 2000 in Trier haben sich die Europäischen Verkehrsrechtstage zu einem der wichtigsten Foren auf dem Gebiet des internationalen Verkehrs- und Versicherungsrechts entwickelt. Dr. Béjui-Hugues skizzierte in ihrer Einleitung die im Laufe der Jahre diskutierten Themen und Impulse, die von den Verkehrsrechtstagen für die europäische Rechtsentwicklung und -fortbildung ausgingen und -gehen, nicht zuletzt im Hinblick auf die Regulierung internationaler Verkehrsunfälle.

Im Rahmen seines Grußwortes freute sich der Präsident des Grüne Karte-Büros Griechenland, **Anastasios Pagonis**, dass Griechenland als Gastland und dem Grüne Karte-Büro Athen die Ehre zu Teil wurde, diese Jubiläumsveranstaltung auszurichten und verwies auf die hohe Bedeutung der Programmpunkte und Diskussionen für die Praxis des griechischen Versicherungsmarktes und der Anwaltschaft.

Das Fachprogramm wurde eingeleitet durch einen Impulsvortrag von **Dr. Hans-Peter Kleebinder**, Experte für #SMARTMobility, #SMARTCities und #Maas, München, zu den Fragen, wie SMART und URBAN Mobility unser

tägliches Leben und Arbeiten beeinflussen, wie wir künftig von A nach B kommen und welche Rolle das Verkehrsrecht in der automatisierten SMARTMobility-Welt spielen wird. Letzteres dürfte sich wohl in ein „Mobilitätsrecht“ wandeln. Die Herausforderung wird u. a. darin bestehen, dass zwar der Transformationsbedarf vorhersehbar ist, die Geschwindigkeit der Transformation aber noch nicht prognostiziert werden kann.

Der Überblick zu aktuellen Brennpunkten des europäischen Verkehrsrechts, insbesondere zur aktuellen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) und zu den Initiativen der Europäischen Kommission lag wieder in den bewährten Händen von **Oskar Riedmeyer**, Rechtsanwalt und Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Anwaltvereins (DAV), München: Auf der derzeitigen Agenda des europäischen Gesetzgebers stehen neben einer Änderung der KH-Richtlinie 2009/103/EU² auch die Überarbeitung der sog. Cross-Border-Enforcement-Richtlinie³ zur effektiveren Verfolgung von grenzüberschreitenden, verkehrssicherheitsrelevanten Verkehrszuwendungen.

In Bezug auf die Regulierung grenzüberschreitender Verkehrsunfälle und Fragen zur Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung war der EuGH auch im vergangenen Jahr produktiv, wobei eine Entscheidung zur Frage der anwendbaren Verjährungsvorschriften hervorzuheben ist: In der Rechtssache C-149/18 (Da Silva Martins) hatte ein in Portugal lebender Geschädigter nach einem Unfall in Spanien seine (sich nach spanischem Recht richtenden) Schadenersatzansprüche vor portugiesischen Gerichten geltend gemacht, nachdem nach spanischem Recht Verjährung eingetreten war. Er berief sich darauf, dass das portugiesische Gericht die für ihn günstigeren Regeln des portugiesischen Verjährungsrechtes

¹ Informationen zum Institut unter <https://eutrafficlaw.com>

² REFIT – COM/2018/336 final – 2018/0168 (COD)

³ Richtlinie 2015/413/EU

anzuwenden habe. Der EuGH verneinte dies jedoch in seiner Entscheidung vom 31. Januar 2019, da sich die Verjährung im betreffenden Fall nach spanischem Recht richte: Zudem stellte er unmissverständlich klar, dass sich die Anknüpfung allein nach Maßgabe der Rom II-VO vollziehe und die KH-Richtlinie 2009/103/EU keine relevanten Kollisionsnormen enthalte.

Rebecca Huang, UNECE Sustainable Transport Division, Genf, stellte zunächst die Zusammensetzung und Arbeitsweise der UNECE-Arbeitsgruppe WP.1 (Globales Forum für Straßenverkehrssicherheit) vor und erläuterte die aktuellen Vorschläge in Zusammenhang der Überarbeitung des Art. 8 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr von 1968 (Regelung der Verantwortlichkeit des Fahrers bei Kraftfahrzeugen) im Hinblick auf die Anpassung an die Anforderungen des automatisierten Fahrens. Angesichts der diesbezüglich nach wie vor von den Mitgliedstaaten sehr kontrovers geführten Diskussionen werde jetzt auch die Ausarbeitung eines komplett neuen Übereinkommens zum automatisierten Fahren geprüft. Eine diesbezügliche Expertenarbeitsgruppe soll eventuell nach der 80. Sitzung der WP.1 im März 2020 eingesetzt werden.

Angesichts des zum Zeitpunkt der Verkehrsrechtstage im Raum stehenden Brexits zum 31. Oktober 2019 war auch dieser einer der Themenschwerpunkte der Konferenz: Wie bereits in den Vorjahren skizzierte zunächst **Lucy Wyles**, Barrister London, den aktuellen Stand des Brexit-Verfahrens und die denkbaren Szenarien hinsichtlich der im Recht Großbritanniens implementierten EU-Rechtsakte (v. a. KH-Richtlinie) und des Grüne Karte-Systems. Nach wie vor ist die diesbezügliche Situation von erheblicher Ungewissheit geprägt, wobei alle Optionen (von der uneingeschränkten Fortgeltung der bestehenden EU-Regelungen bis zu deren vollständigen Aufhebung im Falle eines No-Deal-Szenarios) denkbar sind.

Im Anschluss daran beleuchtete **Prof. Ansgar Staudinger**, Universität Bielefeld, die Auswirkungen des Brexits auf das Zusammenspiel – oder vielmehr: Nichtzusammenspiel – zwischen der Rom II-Verordnung und dem Haager Übereinkommen über das auf Verkehrsunfälle (HStVÜ) anzuwendende Recht. Das Vereinigte Königreich wird die Rom II-VO nach seinem Austritt allenfalls als nationale Kodifikation anwenden, wobei aus Sicht des Vereinigten Königreichs kein Gebot mehr besteht, die Kollisionsnormen europäisch einheitlich (autonom) auszulegen. Überdies entfällt mit Art. 267 AEUV die Vorlagebefugnis bzw. -pflicht gegenüber dem EuGH. Entscheidungen des EuGH dürften in der Zukunft in Großbritannien lediglich als *persuasive authority* anzusehen sein. Damit droht trotz Textidentität ein Auseinanderdriften der kollisionsrechtlichen Systeme. Als Lösung für das Übergangsrecht biete sich eine Analogie zu Art. 31 Rom II-VO an.

Aus der Perspektive derjenigen Mitgliedstaaten, welche das HStVÜ anwenden, ergibt sich keine Veränderung gegenüber dem Vereinigten Königreich nach dem Brexit. Dies folgt aus Art. 11 HStVÜ. So besteht kein Erfordernis der Gegenseitigkeit. Auch aus der Perspektive derjenigen Mitgliedstaaten, welche der Rom II-VO unterstehen, ergibt sich gegenüber dem Vereinigten Königreich nach dem Brexit keine Veränderung. Art. 1 Abs. 1 S. 1 Rom II-VO erfordert lediglich einen Sachverhalt, der eine Verbindung zum Recht verschiedener „Staaten“ aufweist. Für den räumlichen Anwendungsbereich ist es daher irrelevant, ob der Bezug zu einem Mitglied- oder Drittstaat besteht.

Gleichermaßen ist es unerheblich, ob über die Rom II-VO ein Mitglied- oder Drittstaatenrecht zur Anwendung berufen wird. Dies folgt aus Art. 3 und 24 Rom II-VO. Lediglich bei Art. 16 und 26 Rom II-VO mag es einem Mitgliedstaat eher erlaubt sein, seine Eingriffsnormen gegenüber einem

Drittstaatenrecht durchzusetzen bzw. seinen *ordre public* in Stellung zu bringen. Hiervon zu unterscheiden sind die Auswirkungen des Brexits auf das Internationale Zivilverfahrensrecht (Direktklage, Zustellung, Übergangsrecht).

Staudinger verwies zudem auf die aus seiner – überzeugenden – Sicht massiven Defizite des HStVÜ (u. a. fehlendes Vorlageverfahren bzw. Instanz, welche offene entscheidungserhebliche Fragen mit Bindungswirkung für alle Mitgliedstaaten verbindlich klärt; keine Geltung für Rückgriffsansprüche zwischen haftpflichtigen Personen und für Rückgriffsansprüche sowie den Übergang (*cessio legis*) von Ansprüchen, soweit Versicherer betroffen sind; Ausschlusskatalog des Art. 2 HStVÜ). Insgesamt sei das System der Rom II-VO dem HStVÜ überlegen und berücksichtige im Zweifel auch besser die Interessen von Opfern und Tätern bzw. Versicherern sowie die Belange von Anwalt- und Richterschaft⁴.

Das Thema „Brexit“ war auch Gegenstand eines vertiefenden Workshops, in dem **Oskar Riedmeyer**, **Lucy Wyles**, **Simon Ball**, Barrister London, und **Prof. Ansgar Staudinger** verschiedene Fallkonstellationen und Lösungsvorschläge hinsichtlich eines Verkehrs- bzw. Skiunfallszenarios vorstellten, das sich mit britischer Beteiligung vor dem Brexit ereignet, dessen Regulierung aber zum Zeitpunkt des Brexits noch nicht eingeleitet bzw. abgeschlossen ist.

Die Tagungsteilnehmer konnten sich darüber hinaus in weiteren Workshops über Entwicklungen in Bezug auf das Schmerzensgeld für Angehörige von überlebenden Primäröpfen sowie über die höchst aktuelle Thematik der Rechts- und Versicherungsfragen in Zusammenhang mit dem Betrieb von E-Scootern (Elektrokleinstfahrzeuge) informieren und diskutieren.

In Bezug auf das Angehörigenschmerzensgeld gab **Prof. Bernhard Koch**, Universität Innsbruck, zunächst einen Überblick über die einschlägigen wesentlichen Entwicklungen in den europäischen Haftungsrechtssystemen, die durch Länderberichte aus Griechenland (**Prof. Eugenia Dacoronia**, Universität Athen) und Spanien (**Prof. Miquel Martín Casals**, Universität Girona) ergänzt wurden. Während der Personenschadenersatz in Griechenland Gegenstand des Zivilgesetzbuchs ist und durch die höchstrichterliche Rechtsprechung des *Aeropag* gestaltet wird, ist er in Spanien nicht Bestandteil des Zivilgesetzbuchs, sondern Gegenstand der Schmerzensgeldtabelle *Baremo*. Anhand von diversen Fallvarianten wurden anschließend die Lösungen nach Maßgabe der jeweiligen nationalen Haftungsrechtssysteme erarbeitet.

Die neue Mobilitätsform der E-Scooter birgt nicht nur für Versicherungen, sondern auch für Kommunen und Nutzer neue, nicht unerhebliche Herausforderungen. Im sehr gut besuchten Workshop zum Thema „E-Scooter (Elektrokleinstfahrzeuge): Quid iuris?“ stellten **Peter Jaklin**, Rechtsanwalt Juristische Zentrale ADAC e. V., München, **Mag. Martin Hoffer**, Leiter ÖAMTC-Rechtsdienste, Wien, sowie **Romain Cros**, Leiter Produits IARD, Groupe COVEA, Paris, die jeweiligen verkehrs- und haftungsrechtlichen Regelungen und Erfahrungen in Deutschland, Österreich und Frankreich vor. Im Rahmen der Diskussion wurde angesichts der teilweisen sehr unterschiedlichen rechtlichen Ausgestaltungen und Definitionen die begrüßenswerte Anregung geäußert, das IEVR als internationale Informationsplattform zu diesem Thema zu nutzen.

Der zweite Konferenztag war traditionell den aktuellen Fragen zur Regulierung internationaler Verkehrsunfallsschäden gewidmet. **Holger Backu**, Vorstandsvorsitzender Inter-Europe AG, Düsseldorf, und **Xavier Legendre**, Direktor des Bureau Central Français (BCF), Paris, hatten hierfür ein ausgezeichnetes Panel zusammengestellt:

⁴ S. Beitrag Prof. Dr. Staudinger, DAR 2019, 669 ff. (in diesem Heft).

Als Vertreterin des Gastlandes legte **Anna Konstantinou**, General Manager Grüne Karte-Büro Griechenland, die rechtlichen und praktischen Probleme dar, mit denen das griechische Grüne Karte-Büro im Rahmen der Abwicklung internationaler Verkehrsunfälle konfrontiert ist. Bei von Kfz mit griechischem Kennzeichen im Ausland verursachten Unfällen waren im Jahr 2018 die meisten Unfälle in Italien, Deutschland und Albanien zu verzeichnen. Bei in Griechenland von ausländischen Kfz verursachten Unfällen stehen Fahrzeuge aus Bulgarien an der Spitze, gefolgt von Kfz mit deutscher und rumänischer Zulassung. Problematisch sind zudem Schadensfälle mit Beteiligung von nicht zugelassenen oder mit abgelaufenen Saison- bzw. Exportkennzeichen versehenen Fahrzeugen.

Aus Sicht der Anwaltschaft verglich **Dr. Dimitris Doufexis**, Rechtsanwalt Athen, in sehr erfrischender Weise die Besonderheiten des Schadenersatzrechts in ausgewählten Ländern mit dem griechischen Schadenersatzrecht. In Bezug auf Deutschland verwies er vor allem auf den verhältnismäßig großzügigen Sachschadenersatz. Auch die in vielen Ländern nicht vorhandene Erstattungsfähigkeit außergerichtlicher Rechtsverfolgungskosten (wie z. B. in Frankreich) oder die kurzen Verjährungsfristen (in Spanien und Portugal) bei grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen wurden angesprochen – ein Thema, für dessen EU-einheitliche Lösung sich der ADAC e. V. im Rahmen des REFIT der KH-Richtlinie einsetzt.

Ergänzt wurde das Panel durch Beiträge von **Luk de Baere**, Legal Manager Council of Bureaux, (CoB), Brüssel, **Daniel Wernli**, Managing Director NVB & NGF, Zürich und **Jürgen Palmberger**, Vienna Insurance Group, Wien, zur finanziellen Stabilität des Grüne Karte-Systems sowie einer Analyse des Zunehmens internationaler Schadensfälle durch den Tourismus, internationale Transporte und Mobilität der Arbeitnehmer in Europa.

Zum Abschluss des Fachprogramms informierten – last but not least – **Oskar Riedmeyer** und **Prof. Ansgar Staudinger** über den aktuellen Stand des REFIT der KH-Richtlinie und stellten dem Kommissionsvorschlag die Änderungen des Europäischen Parlaments gegenüber. Neben einer Ausweitung des Anwendungsbereichs der KH-Richtlinie auf jede Verwendung eines regelmäßig zur Verwendung als Beförderungsmittel bestimmten Fahrzeugs und einer gegenseitigen Anerkennung von Schadenverlaufsbestätigungen sollen

Geschädigte bei einer Insolvenz des ausländischen KH-Versicherers künftig in ihrem Wohnsitzland entschädigt und das finanzielle Risiko auf den Versicherungssektor des Herkunftsmitgliedstaates des Versicherers übertragen werden.

Erfreulicherweise hat das Europäische Parlament (EP) auf Initiative des Verkehrsausschusses des Deutschen Anwaltvereins die Verjährungsproblematik im Rahmen seiner Änderungen des Kommissionsentwurfs aufgegriffen: Angesichts der sehr unterschiedlichen und oft auch sehr kurzen Verjährungsfristen für die Geltendmachung in einigen EU-Mitgliedstaaten (z. B. ein Jahr in Spanien), hat das EP jetzt eine mindestens vierjährige Verjährungsfrist für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aus grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen festgelegt. Zudem wurde auf Initiative des EP eine Regelung aufgenommen, wonach Geschädigte bei Unfällen mit Anhängergespannen ihre Schadenersatzansprüche gegenüber der Versicherung des Anhängers geltend machen können, wenn die Versicherung des Zugfahrzeugs nicht bekannt ist. Gerade bei derartigen Unfallkonstellationen kommt es im Ausland immer wieder zu massiven Problemen bei der Schadenregulierung. Der Kommissionsvorschlag und die Änderungen des EP befinden sich derzeit im Rahmen des Trilog-Verfahrens zur Abstimmung beim Rat der EU. Mit Ergebnissen und weiteren Schritten ist voraussichtlich erst 2020 zu rechnen.

Der mit 2.000 Euro dotierte Institutspreis 2019 für eine herausragende Doktorarbeit aus dem Gastland wurde durch die Präsidentin **Dr. Hélène Béjui-Hugues** und IEVR-Vorstandsmitglied **Jean-Marc Houisse**, SCOR Paris, an **Dr. Eleni Tozipoulou** verliehen, die an der rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Athen über „*Insider trading and noncontractual liability*“ promoviert hat.

Die diesjährigen Verkehrsrechtstage boten – ihrem runden Geburtstag angemessen – wieder ein Füllhorn an hochkarätigen Referenten, Themen und Vorträgen, die die Erwartungen der Teilnehmer aus Anwaltschaft und Versicherungswirtschaft bestens erfüllten. Nicht zuletzt gebührt dem das Gastland Griechenland vertretende Grüne Karte-Büro Athen ein *ευχαριστώ* für die Auswahl des angenehmen Tagungsortes und die Organisation des exzellenten Rahmenprogramms.

Die **21. Europäischen Verkehrsrechtstage 2020** werden wieder einmal in Deutschland stattfinden, nämlich am **8. und 9. Oktober 2020** in Berlin.

*