

schen Ablauf der Tagung. Die Tagung zeigte, dass ein moderner Begriff von Vertragsfreiheit durch staatliche Regulierung vorgegebene Informationspflichten aufnehmen muss. Dabei transzendieren Informationspflichten die Grenzen des Vertragsrechts, spielen doch vorvertragliche Informationspflichten eine erhebliche Rolle und dringen sogar in das Werberecht und in das außervertragliche Haftungsrecht ein. Man wird freilich darauf achten müssen, dass des Gu-

ten nicht zu viel getan wird und der Verbraucher nicht durch information overload verwirrt statt dazu befähigt wird, von seiner Vertragsfreiheit Gebrauch zu machen.

Die Veranstalter werden die Beiträge in einem Tagungsband veröffentlichen, der unter dem Titel „Information Rights and Obligations: A Challenge for Party Autonomy and Transactional Fairness“ im Ashgate-Verlag erscheinen wird.

Klaus Tonner, Rostock

Bericht über den 4. Europäischen Verkehrsgerichtstag am 27. und 28. November 2003 an der Europäischen Rechtsakademie in Trier

Europas Bürger werden mobiler. Sie benutzen das Auto, um ins europäische Ausland zu gelangen. Mitunter sind sie dabei in Unfälle verwickelt. Erleiden sie dabei Einbußen, möchten die Opfer Ersatz in der Weise erhalten, wie das bei einem Unfall im Inland der Fall wäre. Die Ersatzpflichtigen, zumeist Kfz-Haftpflichtversicherer, präferieren demgegenüber im Regelfall die Rechtsordnung des Unfallortes, jedenfalls dann, wenn der Ersatzpflichtige dort seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Es stellt sich aber nicht nur die Frage, nach welchem materiellen Recht die jeweiligen Ansprüche zu beurteilen sind. Bedeutsam ist darüber hinaus – und womöglich zu allererst, bei welchem Gericht eine Klage eingebracht werden kann.

Diese kurze Beschreibung macht deutlich, dass ein Bedürfnis nach Rechtsvereinheitlichung oder doch zumindest Rechtsangleichung auch bei Rechtsfragen gegeben ist, die den Straßenverkehr betreffen. Der Bogen spannt sich dabei vom Haftpflicht- über das Prozess- bis zum Versicherungsrecht. Diese und weitere damit im Zusammenhang stehende Fragen werden auf den Europäischen Verkehrsgerichtstagen diskutiert, die an der Europäischen

Rechtsakademie in Trier abgehalten werden.

Im Jahr 2000 fand unter der Schirmherrschaft des Europaabgeordneten *Willy Rothley* die erste derartige Veranstaltung statt. Vornehmlich Mediziner und Juristen diskutierten, ob und auf welchem Weg eine Vereinheitlichung der Bemessung von Schmerzensgeldansprüchen möglich sein könnte. Der Schmerzensgeldanspruch zeichnet sich dadurch aus, dass seine Bemessung in den einzelnen Rechtsordnungen nach ganz unterschiedlichen Determinanten erfolgt. Für das Verkehrsunfallopfer ist gerade dieser Schadensposten von eminenter Bedeutung, verbleibt er doch stets beim Verletzten selbst, während andere materielle Ansprüche, seien es die Heilungskosten, der Erwerbsschaden oder die vermehrten Bedürfnisse häufig zu einem beträchtlichen Teil auf Sozialversicherungsträger übergehen. Wenn auch die inhaltliche Angleichung nicht von heute auf morgen Wirklichkeit werden wird, so könnte die Trierer Diskussion immerhin dazu beitragen, dass wenigstens der Aufbau der Sachverständigengutachten nach einem einheitlichen Schema erfolgt, was die wechselseitige Kommunikation erleichtern würde.

Im Folgejahr 2001 wurde diskutiert, ob und inwieweit ein von einer Arbeitsgruppe des Europäischen Parlaments, der der Verfasser dieses Berichts als Mitglied Deutschlands angehörte, erarbeiteter Vorschlag zum Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer Gegenstand einer Richtlinie sein könnte. Vorbild war dabei die französische *Loi Badinter*. Der Sache nach sollte die Gefährdungshaftung der Halter von Kraftfahrzeugen verschärft, hingegen die Kürzung von Ansprüchen von Fußgängern wegen deren Mitverschulden abgemildert werden. Wegen der fehlenden europarechtlichen Kompetenz wurde indes lediglich eine Verschärfung der Einstandspflicht des hinter dem Halter stehenden Kfz-Haftpflichtversicherers angedacht.

Solche inhaltlichen Ansatzpunkte sind – wenn auch in weniger radikaler Form – in Deutschland im 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetz berücksichtigt worden, indem einerseits bei einem Unfall mit einem Fußgänger die Entlastungsmöglichkeit des Halters durch Berufung auf ein unabwendbares Ereignis abgeschafft wurde und andererseits Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahres keine Kürzung ihrer Schadensersatzansprüche wegen eines Mitverschuldens hinnehmen müssen.

Gegenstand des Europäischen Verkehrsgerichtstages 2003 war das Thema der Angleichung der Verjährungsregeln sowie des Ersatzes von Rechtsverfolgungskosten. Bei Auslandsbezug eines Unfalls kommt es besonders häufig vor, dass sich die Schadensregulierung über einen längeren Zeitraum erstreckt. Das Verjährungsrecht spielt demgemäß eine wichtigere Rolle als bei Inlandsfällen. In Bezug auf den Ersatz von Rechtsverfolgungskosten bestehen ganz unterschiedliche Regelungen, sodass insoweit auf diesem Gebiet ein besonders großes Bedürfnis nach Vereinheitlichung bzw. Angleichung besteht, was vornehmlich von den Vertretern jener Rechtsordnungen gefordert wurde, bei denen solche

Kosten nach einem großzügigen Maßstab erstattet werden, wie das etwa im deutschen Recht der Fall ist.

Der 4. Europäische Verkehrsgerichtstag fand am 27. und 28.11.2003 statt. Im Vordergrund standen der maßgebliche Gerichtsstand sowie das anwendbare Recht bei Verkehrsunfällen mit Auslandsberührung. Darüber hinaus fand ein überaus reger Austausch über die ersten Erfahrungen mit der Umsetzung der 4. KH-Richtlinie statt. Es zeigte sich dabei, dass sowohl die Umsetzung als auch der Niederschlag in der Praxis in unterschiedlichem Ausmaß erfolgt ist.

Außerdem wurden Zukunftsperspektiven erörtert. Vorgestellt wurde unter anderem der Vorschlag für eine Verordnung des Rates über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht. Ins Auge gefasst ist dabei ein Wahlrecht in Bezug auf das anzuwendende Recht. Das entspricht zwar der deutschen Rechtstradition, die stets auf ein größtmögliches Maß an Privatautonomie bedacht ist. Freilich muss man sich m.E. die praktischen Auswirkungen vor Augen führen:

Nach einem Straßenverkehrsunfall steht das Verkehrsoffer – und mit ihm dessen Anwalt – vor der Abschätzung, welche Rechtsordnung zu weitergehenden Schadensersatzansprüchen führt, die Rechtsordnung des Unfallorts oder die, in der das Verkehrsunfallopfer seinen ständigen Aufenthaltsort hat. Man braucht kein Prophet sein, welche Auswirkungen das zur Folge haben wird. Während der Kfz-Haftpflichtversicherer, namentlich wenn es sich um einen international tätigen Konzern handelt, ohne Weiteres beurteilen kann, wie er billiger weggommt, ist der Wald-und-Wiesen-Anwalt des Geschädigten, ja im Regelfall sogar ein auf das Straßenverkehrsrecht spezialisierter Anwalt, restlos überfordert, diese Abschätzung vorzunehmen. Die Gefahr, dass der Schwächere über den Tisch gezogen wird, ist dabei beträchtlich.

Der Europäische Verkehrsgerichtstag wird im Jahr 2004 vom 14.–15. Oktober wiederum in Trier stattfinden. Neben der Fortführung der Diskussion über die gerichtliche Zuständigkeit und das anwendbare Recht bei Verkehrsunfällen werden Fragen des Ersatzes schwerer Personenschäden sowie der Regulierung von Massenschäden diskutiert. Erstmals wird über den Bereich des Privatrechts hinaus auch ein verwaltungsrechtliches Thema miteinbezogen, nämlich die grenzüberschreitende Vollstreckung von Bußgeldern und Fahrverboten in Europa, eine Materie, der es bestimmt nicht an Aktualität mangelt.

Der Europäische Verkehrsgerichtstag wurde auf eine neue institutionelle Basis gestellt, als vergangenes Jahr ein Institut für Europäisches Verkehrsrecht gegründet wurde, das künftig diese Veranstaltung ausrichten wird. Schon die bisherigen Veranstaltungen haben sich dadurch ausgezeichnet, dass die betroffenen Verkehrskreise miteinander ins Gespräch gekommen sind. Maßgebliche Vertreter der Anwaltschaft, der Versicherungswirtschaft, der Univer-

sitäten, der Interessengruppen wie etwa der Autofahrerorganisationen oder der Verkehrsofferhilfe sowie der nationalen Verwaltungen und der Europäischen Institutionen haben sich zum Gedankenaustausch versammelt. Hervorzuheben ist, dass in besonders hohem Maße auch Vertreter der europäischen Mitgliedsstaaten sich beteiligt haben, die zum Zeitpunkt der Tagung noch nicht Mitglied der Europäischen Union waren, es aber inzwischen sind oder doch in weiterer Zukunft werden wollen. Es waren viele anwesend, bestimmt über 100; die Anzahl war aber doch so überschaubar, dass man leicht miteinander ins Gespräch kommen konnte.

Der auf dem Europäischen Verkehrsgerichtstag gepflogene Gedankenaustausch leistet seinen Beitrag, dass es auch auf diesem Gebiet zu einem Wettstreit der besten Konzepte kommt. Last but not least sei erwähnt, dass die Organisation ganz vorzüglich war, wozu auch die exzellente Simultanübersetzung in deutsch, englisch und französisch maßgeblich beigetragen hat.

Christian Huber, Aachen

aufgespießt

„Die juristische Logik besitzt [...] nicht dieselbe Sicherheit, welche der mathematischen Schlussfolgerung eignet. Daher hat man seit jeher eine Garantie für die Richtigkeit juristischer Untersuchungen darin gefunden, dass bewährte Autoritäten, Schriftsteller und Gerichtshöfe zu denselben Resultaten gelangt waren“ (*Carl Ludwig von Bar, Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, Band I, 2. Auflage, 1889, Neudruck 1966, S. 8*).