

tigen keine Mofa-Prüfbescheinigung, §§ 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1, 76 Nr. 3 FeV.

Dies schließt jedoch nicht aus, dass ein vor dem 1.4.1965 geborener Betroffener ungeeignet zum Führen eines solchen Mofas sein kann. Die Anlage 4 zu §§ 11, 13, 14 FeV spricht von der Fahreignung (von Kraftfahrzeugen) als solcher. Die Definition eines Kraftfahrzeuges folgt aus § 1 Abs. 2 StVG. Dazu gehört zweifelsfrei auch ein solches Mofa.

Etwas anderes mag allenfalls für das Führen eines Fahrrades gelten. Doch auch hier gilt, dass ein unter Drogeneinfluss stehender Führer eines solchen (uneingeschränkt erlaubnisfrei-

en) Fahrzeuges ungeeignet sein kann.¹ Nach der Vorschrift des § 3 Abs. 1 FeV hat die Verwaltungsbehörde das Führen von Fahrzeugen und nicht (nur) von Kraftfahrzeugen zu untersagen, wenn sich ein Drogenkonsument als ungeeignet erweist.² Auf die Vorschrift von § 3 Abs. 1 StVG, kommt es daher nicht an.

Martin Krause, München

1 BVerwG vom 09.09.1996, Az. 11 B 61/96; BVerwG vom 27.09.1995, Az. 11 B 34/94.

2 VG Neustadt vom 16.03.2005, Az. 3 L 372/05.

TAGUNG

Bericht über den VI. Verkehrsrechtstag in Trier

12. bis 14. Oktober 2005¹

Prof. Dr. Christian Huber, Aachen

Das Institut für Europäisches Verkehrsrecht veranstaltet an der Europäischen Rechtsakademie in Trier seit mehreren Jahren Tagungen, die sich mit Fragen der „Europäisierung“ des Verkehrsrechts befassen. Vom 12. bis 14. Oktober 2005 fand der 6. Europäische Verkehrsrechtstag statt (Trier VI). Ca. 250 Teilnehmer diskutierten insbesondere über Fragen des Bereichs Schadenersatz- und Privatversicherungsrechts. Die Konferenzsprachen waren deutsch, englisch und französisch.

Der Präsident des Instituts für Europäisches Verkehrsrechts, Willi Rothley, wies in seinem Einleitungsstatement darauf hin, dass spätestens seit der 5. KH-Richtlinie klargestellt worden sei, dass ein Verkehrsunfallopfer nach einem Auslandsunfall in der EU den gegnerischen Haftpflichtversicherer im Inland verklagen könne. Auf den vorangegangenen Verkehrsrechtstagen sei bereits darauf hingewiesen worden, dass sich das eigentlich schon aus der 4. KH-Richtlinie ergebe. Eben diese Rechtsansicht wurde nun vom OLG Köln² eingenommen. Es ging dabei um einen Unfall, den ein Bürger in Deutschland bei einem Unfall in den Niederlanden erlitten hatte. Die Revision an den BGH wurde zugelassen.

Der Verfasser dieses Berichts hatte am 12. Oktober 2005 als erster referiert über Thema „Höhe des Schmerzensgeldes und ausländischer Wohnsitz des Verletzten“.³ Die Zentralthese lautete: Das Schmerzensgeld sei kein isolierter Schadensposten, sondern das restliche Kompensationsinteresse des Verletzten, das ihm gebühre, soweit eine Restitution, also eine Wiederherstellung des Zustands ohne Schädigung, nicht möglich sei. Daraus sei folgerichtigerweise abzuleiten, dass die Höhe des Schmerzensgeldes von der Kaufkraftparität am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Opfers abhängig sei.

Anschließend befasste sich Prof. Staudinger (Bielefeld) mit der im Moment überaus aktuellen Frage „Internationale Verkehrsunfälle und die geplante „Rom II“ Verordnung“.⁴ Prof. Staudinger wies auf eine Fülle von handwerklichen Mängeln sowie offenen Fragen beim derzeitigen Entwurf hin.

In der Diskussion wies Präsident Rothley darauf hin, dass man die handwerklichen Fehler ausmerzen und sich im übrigen mit der Kernfrage beschäftigen solle. Außerdem wäre es gewiss sachgerechter gewesen, sämtliche Personenschäden und darüber hinaus auch alle Sachschäden nach der *lex patriae*, also der Rechtsordnung des gewöhnlichen Aufenthaltsorts des Verletzten, zu beurteilen. Eine so weitgehende Forderung sei aber – jedenfalls derzeit – gegenüber der Kommission nicht durchsetzbar gewesen. Die vom Parlament vorgeschlagene Lösung sei integrationsfreundlich, weil auf diese Weise gewährleistet werde, dass sich der Bürger bei einem Straßenverkehrsunfall überall in Europa wie zu Hause fühlen könne, werde

er doch umfangmäßig so entschädigt, als wäre ihm der Unfall im Inland passiert.

Am 13. Oktober 2005 erfolgte im ersten Teil des Vormittags eine Aussprache über die „Kontrolle der Einhaltung der Versicherungspflicht“. Ulf Lemor (Brüssel) wies in seinem Einleitungsstatement darauf hin, dass der Entschädigungsfonds in vielen Fällen deshalb in Anspruch genommen werde, weil das Fahrzeug, dessen Halter oder Lenker für den Unfall einstandspflichtig sei, nicht haftpflichtversichert sei; und dies ungeachtet des Umstands, dass es eine obligatorische Kfz-Haftpflichtversicherung gebe. Das Problem sei vor allem ein Nachteil für die Gemeinschaft der Versicherungsnehmer, weil die Prämien beträchtlich niedriger sein könnten, wenn für alle Kraftfahrzeuge, deren Halter oder Lenker einstandspflichtig werden, eine Kfz-Haftpflichtversicherung abgeschlossen worden wäre.

Carolin Maion von der Europäischen Kommission erläuterte, dass eine Statistik erstellt wurde, wie hoch der Anteil der nicht kfz-haftpflichtversicherten Fahrzeuge in den einzelnen Mitgliedsstaaten sei. Selbst in Großbritannien liege dieser Anteil bei immerhin ca. 5 %, in Polen und der Tschechischen Republik sogar bei 8 %.

Liviu Stoicescu aus Rumänien wies darauf hin, dass die realistische Zahl der unversicherten Fahrzeuge in Rumänien bei 20 bis 25 % liege, weil es 500.000 Wracks gebe, die eigentlich nicht mitgezählt werden dürften. Illustrativ war der Hinweis, dass von den 200.000 Straßenverkehrsunfällen in Rumänien pro Jahr 135.000 in Bukarest sich ereigneten.

Günter Albrecht vom Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs erläuterte, welche abstrakten Anforderungen an ein wirksames Überwachungssystem zu stellen seien und in welchem Maße diese Umsetzung in Österreich gelungen sei.

Ashton West aus London nannte einige beeindruckende Zahlen aus Großbritannien. Die Schäden durch unversicherte Fahrzeuge betrügen pro Jahr 700 Mio Euro. Die jährliche Haftpflichtprämie könnte für jeden Versicherungsnehmer zwischen 20 und 45 Euro geringer sein, wenn alle Fahrzeuge haftpflichtversichert wären. In Wahrheit seien 1,5 Mio Fahrzeuge, somit ca. 5 % aller Fahrzeuge Großbritanniens nicht haftpflichtversichert.

Prof. Pierre Lucas (Brüssel) berichtete über den Barème, eine Punktetabelle, die es ermögliche, Verletzungen nach ihrer Schwere zu

1 Eine ausführliche Fassung des Berichts kann abgerufen werden auf der Homepage des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht unter www.eu-verkehrsrecht.org.

2 NJW-RR 2006, 70 mit Anm von Looschelders, VersR 2005, 1722.

3 Demnächst in NZV 2006 (Februar-Heft).

4 Veröffentlicht in SVR 2005, 441.

gewichten. Ganz wichtig sei in diesem Zusammenhang der Hinweis, dass es sich um einen Arbeitsbehelf von Medizinern für Mediziner handle.

Paolo Mozaggia von der Europäischen Kommission berichtete anschließend darüber, dass der Barème für Entschädigungsleistungen bei der Beamtenversorgung nach Berufsunfällen und Berufskrankheiten sowie privaten Unfällen zugrunde gelegt werde, was von allen Mitgliedsstaaten gebilligt worden sei.

Den Donnerstagnachmittag (13.10.) leitete Willi Rothley ein mit einem Referat zur 5. KH-Richtlinie. Da die Mindestdeckungssummen 20 Jahre lang gleich geblieben seien, sei eine Anpassung überfällig gewesen. Das Parlament habe noch höhere Summen gefordert; dies sei aber ein politischer Kompromiss. Die Umsetzung in nationales Recht habe mit Übergangsfristen zu erfolgen, sodass frühestens zum 11.6.2012 diese Summen erreicht würden. Völlig zutreffend hat Rothley darauf hingewiesen, dass bei schwersten Verletzungen selbst die angehobenen Beträge nicht ausreichend seien.

Jean-Louis Marsaud, Direktor des CEA (Comité Européen des Assurances) in Paris sprach anschließend über Rechtsverfolgungskosten. Es gehe dabei um die Erstattbarkeit von Rechtsverfolgungskosten, somit von Sachverständigen- und Anwaltskosten im Zuge der gerichtlichen und außergerichtlichen Regulierung. Caroline Masion von der Kommission erläuterte im Rahmen der Diskussion, dass bis zum Ende des Jahres 2006 ein Bericht über die Ersatzfähigkeit der Rechtsverfolgungskosten vorliegen werde und Gedanken angestellt würden, die bisherigen Richtlinien zu kodifizieren.

Alain Pire (Brüssel) referierte über die beabsichtigte Änderung der Haftung von Haltern von Anhängern. Im Rahmen der 5. KH-Richtlinie sei eine einheitliche Regelung geplant gewesen. Es wurde ins Treffen geführt, dass dies besser zu bewältigen sei im Zuge der Revision der 4. KH-Richtlinie.⁵

Am späteren Nachmittag wurde das Thema Führerscheintourismus behandelt und zwar von Klaus-Heiner Lehne, deutscher EU-Abgeordneter und Mitglied des Rechtsausschusses des Europäischen Parlaments, Josyane Georgibus aus Paris sowie Prof. Otte (Universität Mannheim).

Staffan Moberg (Stockholm) eröffnete am letzten Tag (Freitag 14.10.) den Reigen der Referate. Er sprach über die „Kfz-Haftpflicht in Schweden“. Das schwedische System sei ein sehr weit reichendes No-Fault-System, somit eine Gefährdungshaftung. Im Unterschied zur deutschen oder österreichischen Gefährdungshaftung sei sogar der Fahrer durch eine eigene Versicherung geschützt. Wenn es sich um eine schwere Verletzung handle, gewähre der Kfz-Haftpflichtversicherer dem Unfallopfer zudem die Kosten für eine rechtliche Vertretung. Es ist dies somit eine Kombination einer Kfz-Haftpflichtversicherung mit Elementen einer Insassenunfall- und Rechtsschutzversicherung.

Die Sprecherin des Rechtsausschusses des Europäischen Parlaments, die EU-Abgeordnete Diana Wallis, referierte anschließend über „Rom II – der Standpunkt der Europäischen Parlaments“. Das Parlament habe sich dafür eingesetzt, bei Personenschäden bei Verkehrsunfällen nicht strikt an die lex loci, den Deliktort anzuknüpfen, sondern an das Heimatstatut des Unfallopfers. Da das Thema derzeit besonders aktuell ist, wird im vom Institut für Europäisches Verkehrsrecht ein Sonderkongress zu diesem Thema abgehalten, und zwar am 4. und 5. Mai 2006 in Wien.

Der letzte Teil des Vormittags beschäftigte sich schließlich mit „Erwartungen an die europäische Gesetzgebung – Regelungsbedarf und –grenzen“. Jean Pechinot (Paris) ließ mit einem wohl überlegten französisch-belgischem Vorschlag aufhören. Er präsentierte den Text einer durchgehenden Lesbarkeit der bisherigen Richtlinien, die im Amtsblatt der EU bisher nur als Artikel veröffentlicht worden seien, was die Lesbarkeit stark eingeschränkt habe. Als Urheber nannte er Alain Pire (Brüssel). Stephan Fuhrer (Basel) hat verdienstvollerweise eine deutsche Übersetzung hergestellt.

Philipp Mead, Rechtsanwalt aus London, machte sich in seinem Beitrag für eine Vereinheitlichung der Verjährungsfristen stark. Im Anschluss an einen von PEOPI, einer europaweit tätigen Vereinigung, die sich mit der Erforschung der Regeln des Personenschadens befasst, erarbeiteten Vorschlag, schlug er eine 4-jährige Verjährungsfrist vor. Willi Rothley berichtete, dass die Verjährung als Regelungsgegenstand für die 5. KH-Richtlinie vorgesehen gewesen, diese dann aber nicht einbezogen worden sei, weil es dazu an einer Kompetenzgrundlage gefehlt habe.

Jacob Hradec aus Prag hat in seinem abschließenden Beitrag eine Fülle von Unklarheiten bei den bisherigen Richtlinien deutlich gemacht und angeregt, diese bei einer Kodifikation der bisherigen Richtlinien auszumerzen. Dies war eine beeindruckende Belegstelle, in welcher hohem Ausmaß und mit welchem beachtlichem Sachverstand die neuen Mitgliedsstaaten in der Lage sind, sich in die aktuelle Diskussion einzubringen.

Präsident Rothley schloss die Tagung mit dem zutreffenden Hinweis, dass alles, was derzeit an aktuellen Fragen zum europäischen Verkehrsrecht anstehe, hier diskutiert worden sei. Er gab als Programm für die nächstjährige Tagung, die vom 18. bis 20. Oktober 2006 an der Europäischen Rechtsakademie in Trier abgehalten werde, als voraussichtliches Programm bekannt, dass man sich darüber unterhalten werde, was Gegenstand einer 6. KH-Richtlinie sein könne.

⁵ Dazu nun ein Arbeitspapier der Europäischen Kommission vom 19.12.2005, gerichtet an das Europäische Parlament, wobei sich dieser Text an dem der deutschen Regelung orientiert.

BUCHBESPRECHUNG

Hermann Neidhart

Unfall im Ausland, Band 1: Ost-Europa

Deutscher Anwaltverlag, 5. Auflage 2006, 272 Seiten, broschiert, 26 €

Zehn Jahre nach Erscheinen der 4. Auflage von „Unfall im Ausland/Schadensregulierung“, damals noch in der Grünen Fachbuchreihe des ADAC-Verlags, legt Neidhart sein Werk in umfassend neu bearbeiteter und modifizierter Form in der 5. Auflage 2006 vor: Nunmehr im Deutschen Anwaltverlag, der die Grüne Fachbuchreihe des ADAC-Verlags weitgehend übernommen hat, und in zukünftig zwei Bänden. Verfügbar ist jetzt Band 1: Ost-Europa. Dargestellt werden wesentliche Teile des für die Unfallschadenabwicklung einschlägigen Rechts von nunmehr 19 (bei dem schnellen Wandel in manchem dieser Länder eine kaum vorstellbare Leistung des Verfassers) osteuropäischen Staaten:

Albanien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Estland, Kroatien, Lettland, Litauen, Mazedonien, Moldawien, Polen, Rumänien, Russland, Serbien-Montenegro, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ukraine, Ungarn und Weißrussland.

Ein Verkehrsunfall im Ausland stellt für die Geschädigten häufig nicht nur eine große persönliche Belastung dar, sondern führt oft auch wegen der fremden Sprache und dem meist unbekanntem ausländischen Recht zu großen Unsicherheiten. Wichtig und beruhigend zu wissen ist jetzt: An wen muss man sich im Schadensfall wenden? Wie kann der Schaden außergerichtlich reguliert werden? Welche Beweismittel sind zugelassen? Welche Sach- und Personenschäden werden erstattet? Was ist mit Anwaltskosten? Welche Verjährungsfristen sind zu beachten? Auf diese – und zahlreiche weitere – Fragen gibt das Buch, das sich an Betroffene, und vor allem auch an Rechtsanwälte und Versicherer wendet, die Ant-