

Tagungsbericht über den außerordentlichen Kongress zur Rom-II-Verordnung

4./5. Mai 2006 in Wien

ZVR 2006/220

In Verkehrsunfälle sind nicht nur österr Staatsbürger auf Österreichs Straßen verwickelt. Je mehr die Mobilität der Bürger zunimmt, umso häufiger ereignet sich ein Straßenverkehrsunfall mit Auslandsbezug. Dabei stellen sich zwei Fragen: Wo kann der Geschädigte den Schädiger bzw den hinter diesem typischerweise stehenden Kfz-Haftpflichtversicherer verklagen?¹⁾ Davon ist die Frage zu unterscheiden: Welches materielle Recht hat das zur Entscheidung aufgerufene Gericht auf den Sachverhalt anzuwenden? Nur mit letzterer Frage beschäftigt sich die zur Diskussion

stehende Rom-II-Verordnung. Welche Ansätze stehen zur Diskussion? Ehe auf diese eingegangen wird, sei kurz dargestellt, weshalb das bedeutsam ist.

Am Horizont ist zwar schemenhaft ein künftiges einheitliches europäisches Schadenersatzrecht zu erkennen. Sobald dieses die nationalen Schadenersatzrechte ersetzt haben wird, wird sich je-

¹⁾ Dazu jüngst *Wittwer*, Direktklage im Inland gegen ausländische Kfz-Haftpflichtversicherung, ZVR 2006, 404 ff.

denfalls bei bloßer Beteiligung von EU-Bürgern kein kollisionsrechtliches Problem mehr stellen. Bis dieses einheitliche europäische Schadenersatzrecht in Kraft treten wird, wird aber noch viel Wasser die Donau – und auch den Rhein – hinunterfließen. Bis dahin sind Schadenersatzrechtsansprüche nach dem jeweils nationalen Recht zu beurteilen, die voneinander stark abweichen. Um das an einem einzigen Beispiel festzumachen: Wie der OGH in der E 4. 11. 2004, 2 Ob 237/04y, ZVR 2005/46 (*Ch. Huber*) ausgesprochen hat, macht der Schmerzensgeldanspruch für die gleiche Verletzung nach österr Recht 60-mal so viel aus wie nach tschechischem Recht; und nach deutschem Recht bekäme der Verletzte womöglich doppelt oder dreimal so viel wie nach österr Recht.

Wonach soll sich also künftig die bei einem Verkehrsunfall mit Auslandsbezug maßgebliche Rechtsordnung beurteilen? Bei dem Kongress in Wien wurden die aufeinanderprallenden **gegenläufigen Interessen** deutlich: Der Versicherungswirtschaft geht es um ein hohes Maß an Vorhersehbarkeit der Rechtsfolgen, weil das die Prämienkalkulation vereinfacht. Die Kommission und der Rat sowie einige Professoren (*Staudinger* [Bielefeld], *Koch* [Innsbruck]) haben sich diesen Gedanken zu eigen gemacht und plädieren grundsätzlich für eine **Anknüpfung an den Unfallort**. Dafür wird ins Treffen geführt, dass es ansonsten passieren könnte, dass bei einem Unfall die Ansprüche der einzelnen Verletzten nach unterschiedlichen Rechtsordnungen zu beurteilen sein könnten, was kompliziert sei (so namentlich *Koch*); oder aber es drohten exorbitante Schadenersatzverpflichtungen, weil eine solche Regelung dann auch zugunsten von US-Bürgern gelten würde, sodass die überall so gefürchteten punitive damages drohten (*Staudinger*). Nur eine Ordre-public-Klausel könnte diesbezüglich einen Schutz bieten.

Die **Gegenposition** vertritt das Europäische Parlament, das – für den Umfang des Personenschadens – die **Rechtsordnung des gewöhnlichen Aufenthalts des Unfallopfers** für maßgeblich ansieht. Wie kommt es zu dieser punktuellen Ausnahme? An die Berichterstatterin des Rechtsausschusses des Europäischen Parlaments, *Diana Wallis* (im Zivilberuf Anwältin), ist ein konkreter Fall herangetragen worden: Ein Engländer wurde bei einem Urlaub auf Mallorca bei einem Verkehrsunfall von einem Spanier verletzt. Der nach spanischem Recht zustehende Ersatzbetrag macht bloß einen Bruchteil des nach englischem Recht gebührenden Schadenersatzes aus. Ausgehend von diesem Einzelfall wird daher für den Umfang des Personenschadens eine Sonderanknüpfung verlangt. *Mead*, ein englischer Anwalt, der vornehmlich Geschädigte vertritt, hat diesen Vorschlag auf der Tagung nachhaltig unterstützt und an einem Beispiel deutlich gemacht, dass die Anknüpfung an die Rechtsordnung des Unfallortes in vielen Fällen wenig sachgerecht ist.

Noch einen Schritt weiter geht der *von mir* auf der Wiener Tagung gemachte Vorschlag: Nicht nur der Personen-, auch der Sachschaden, nicht nur der Umfang des Ersatzes, sondern auch der Grund des Anspruchs soll nach der **Rechtsordnung des gewöhnlichen Aufenthalts des Geschädigten** beurteilt werden. Lediglich die konkreten Verhaltensvorschriften, dass man in England auf der Straße links und nicht rechts zu fahren hat, in Österreich und Skandinavien auch bei Tag mit Licht, sind selbstverständlich nach der Rechtsordnung des Unfallortes zu beurteilen. Unterstützt wurde dieser Vorschlag ausdrücklich von *Hauptfleisch* (ÖAMTC). Dieser Ansatz kann für sich in Anspruch nehmen, besonders mobilitätsfreundlich zu sein. Wo immer sich der EU-Bürger innerhalb der Europäischen Union befindet, der Schadenersatzanspruch nach einem Straßenverkehrsunfall wird nach den Regeln abgewickelt, die er von zu Hause gewöhnt ist. Die Scheu

vor einem Grenzübertritt, weil er bei einem Auslandsunfall – gemessen an dem, was er zu Hause zu erwarten hätte – unzureichend entschädigt wird, fällt dadurch weg.

Zusammen mit *Fuhrer* (Dozent an der Universität Basel und Vorstandsmitglied einer Schweizer Versicherung) habe ich darauf hingewiesen, dass eine solche Lösung freilich durch einen versicherungsrechtlichen Ausgleichsmechanismus abgedeckt werden muss. Würde das unterbleiben, führte das dazu, dass gegenüber der Anknüpfung an die Rechtsordnung des Unfallortes, bei dem der Schädiger häufig ein „Eingeborener“ ist, die „reichen Westeuropäer“ gegenüber den armen „Osteuropäern“ profitierten. An zwei Beispielen sei das verdeutlicht:

Wird ein Litauer von einem Österreicher in Österreich geschädigt, würde sich sein Schmerzensgeld bei Anknüpfung an den Unfallort nach österr Recht beurteilen und dementsprechend relativ hoch ausfallen. Bei Maßgeblichkeit der Rechtsordnung des gewöhnlichen Aufenthalts ist jedoch litauisches Recht heranzuziehen mit einem viel geringeren Ersatzbetrag. Vice versa verhält es sich bei einem Unfall eines Österreichers in Litauen, der von einem Litauer zu verantworten ist. Bei Anknüpfung an die *lex loci*, wo der Unfall stattgefunden hat, wäre der Ersatz bescheiden, wenn nicht marginal; bei Abstellen auf die österr Rechtsordnung aber womöglich so hoch, dass bei mehreren derartigen Fällen pro Jahr der litauische Kfz-Haftpflichtversicherer in ernsthafte Zahlungsschwierigkeiten geraten könnte. So sehr der Opferschutz Priorität verdient, darf eine solche Verordnung nicht dazu führen, dass es zu einer Umverteilung von Arm zu Reich kommt; das wäre auch politisch kaum mehrheitsfähig, wenn den betreffenden Parlamentariern diese Folge bewusst wird.

Der „Wiener Kongress“ hat gezeigt, dass es auf diesem Gebiet mehrere Konfliktfelder gibt. Das Parlament möchte bei diesem Vorhaben unter Beweis stellen, dass es bei diesem Verfahren seinen Standpunkt gegen Rat und Kommission durchsetzt. Die österr Präsidentschaft war stolz auf den erreichten Kompromiss im Rat, der an den Unfallort anknüpft und dazu noch die Aufrechterhaltung des Haager Straßenverkehrsabkommens vorsieht, wofür auch *Burián* (Prof. aus Budapest) plädiert hat. Ein solches Nebeneinander verschiedener Regelwerke ist für die angestrebte Vereinheitlichung aber gewiss kontraproduktiv. *Péchinot*, ein Vertreter der französischen Versicherungswirtschaft, hat vorgeschlagen, die Problematik zu entschärfen, indem den Auslandsreisenden eine Versicherung angeboten wird, bei der sie wie zu Hause entschädigt werden, ein Produkt, das der von der Wiener Städtischen Versicherung angebotenen Personen-Kasko durchaus ähnlich sein dürfte. Wegen der besseren Kalkulierbarkeit des Risikos und damit der Prämien präferiert die Versicherungswirtschaft die Anknüpfung an die Rechtsordnung des Unfallortes. Das war bisher auch der Standpunkt der Justiz, will diese doch nach Möglichkeit vermeiden, Schadenersatzansprüche nach einer ausländischen Rechtsordnung beurteilen zu müssen. Wenn aber der Geschädigte den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer im Inland verklagen kann, könnte das zu einem Meinungsumschwung führen, ist es dann doch für das Gericht vorteilhaft, zumindest den Umfang des Personenschadens oder besser noch den gesamten Anspruch nach der vertrauten inländischen Rechtsordnung beurteilen zu können.

Was letztlich herauskommen wird, bleibt spannend. Noch ist der österr Rechtsanwender davon nicht betroffen. Da es sich um eine europäische Verordnung handelt, wird sie ab dem Inkrafttreten freilich ohne weiteren Umsetzungsakt unmittelbar anwendbar sein. Da die Rom-II-Verordnung sämtliche außervertragliche Schuldverhältnisse regeln soll, bei Straßenverkehrsunfällen aber womöglich Besonderheiten gelten, wäre aufgrund der auf dem

Kongress geführten Diskussion auch denkbar, dass diese aus der Verordnung ebenso herausgenommen werden wie die Beeinträchtigungen der Persönlichkeit aufgrund von Mediendelikten, weil das die betreffende Lobby moniert hat (so *Tschütscher* als Vertreterin für die österr Ratspräsidentschaft sowie *Tell* als Referent für die EU-Kommission). Der Vorsitzende des Kongresses,

der ehemalige Europaabgeordnete *Rothley*, hat am Ende der Veranstaltung angekündigt, dass die Vorträge „alsbald“ auf der Homepage abrufbar sein werden. Bis zum Zeitpunkt der Verfassung des Tagungsberichts (10. 9. 2006) war dies freilich noch nicht der Fall.

Christian Huber, RWTH Aachen