

Festschrift

Sonderdruck aus

Schweizerische Gesellschaft
für Haftpflicht- und Versicherungsrecht

Festschrift zum fünfzigjährigen Bestehen

Herausgegeben von Stephan Fuhrer

Société suisse du droit de la
responsabilité civile et des assurances

Mélanges à l'occasion de son
cinquantième anniversaire

Publiés par Stephan Fuhrer

Mélanges

Rom II – Konsultation über die Entschädigung von Opfern grenzüberschreitender Verkehrsunfälle in der EU

DIETER PSCHIEDL/ALEXANDRA WOSCHITZ

Zusammenfassung

Sowohl Opfervertreter als auch Automobilclubs und Rechtsanwälte erblicken übereinstimmend grosse Nachteile für die Opfer von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen dadurch, dass nach Rom II bzw. auch nach dem Haager Übereinkommen für die Abwicklung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen das Recht des Unfalllandes zur Anwendung gelangt.

Nach überwiegender Meinung könne die vor allem in unterschiedlichen Verjährungsfristen und divergierenden Anspruchskatalogen sowie Entschädigungszahlungen bestehende Rechtsunsicherheit der Opfer von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen nur dadurch verhindert werden, dass auf die Abwicklung von «cross border accidents» das Recht jenes Staates Anwendung findet, in dem das Opfer seinen Wohnsitz hat.

Dagegen sehen die Versicherungsverbände im bestehenden Regelungswerk und den alternativen/fakultativen Versicherungsprodukten den Opferschutz durchaus gewahrt.

Eine Ablösung des Haager Übereinkommens über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht durch Rom II wäre ein erster Schritt zur Schaffung von Rechtssicherheit. Auch die Möglichkeit, den EuGH mit Sachverhalten zu Rom II zu befassen, wird in Zukunft der Rechtsvereinheitlichung innerhalb der EU dienlich sein.

Letztlich könnte nur ein wirtschaftlicher «Gleichklang» in allen EU-Staaten weitere Diskussionen über die «gerechte» Entschädigung nach grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen entbehrlich machen.

Résumé

routière à caractère transfrontière, imposée par Rom II et par la Convention de la Haye, se fait au détriment des victimes de ces accidents.

De l'avis d'une majorité, seule l'application du droit de l'Etat de domicile de la victime aux «cross borders accidents» peut combattre l'insécurité juridique due avant tout aux divergences que connaissent les droits nationaux en ce qui concerne les délais de prescription, les catalogues de prétentions et les montants des indemnisations.

En revanche les associations d'assureurs sont d'avis que le système actuel et les produits d'assurance facultatifs ou alternatifs garantissent tout à fait la protection de la victime.

La détermination du droit applicable par Rom II et non plus par la Convention de la Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière constituerait un premier pas pour garantir la sécurité du droit. La possibilité de saisir la CJCE de litiges liés à Rom II servira également l'unification du droit dans l'UE.

En fin de compte seul un nivellement économique des Etats de l'UE pourrait mettre un terme aux discussions concernant la «juste» indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière à caractère transfrontière.

Inhaltsübersicht

1. Einleitung	487
A. Historie von Rom II.....	487
B. Inhalt Rom II.....	487
I. Allgemeines.....	487
II. Im Detail.....	488
2. Rom II-Studie über die Entschädigung von Opfern grenzüberschreitender Verkehrsunfälle in der EU	489
3. Empfehlung des Deutschen Verkehrsgerichtstages 2009 zur grenzüberschreitenden Unfallregulierung in der EU	490
4. Öffentliche Konsultation	490
A. Feedback Statement der Europäischen Kommission.....	491
B. Von der «restitutio in integrum» zur «lex domicilii».....	491
C. Koordination im Bereich der Verjährungsvorschriften.....	493
D. Information, Aus- und Weiterbildung.....	494

I. Einleitung

A. Historie von Rom II

Die Mobilität unserer Gesellschaft bringt es mit sich, dass immer mehr grenzüberschreitende Kontakte entstehen, wodurch es auch immer öfter zu Konflikten und Schadenfällen kommt, die eine Verbindung zu mehreren Rechtsordnungen haben. Mit der Verordnung (EG) Nr.: 864/2007 über das auf ausservertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (kurz: Rom II)¹ soll eine einheitliche Regelung des Internationalen Privatrechts der Europäischen Gemeinschaft im Bereich ausservertraglicher Schuldverhältnisse getroffen werden.

Ende der sechziger bzw. Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts gab es die ersten Versuche, das Deliktskollisionsrecht zu harmonisieren; und zwar einerseits auf der Haager Konferenz (allerdings eingeschränkt auf die Themenbereiche Verkehrsunfälle und Produkthaftung) und andererseits auf EG/EU-Ebene in Form eines ersten Vorentwurfs.² Erst Ende der neunziger Jahre erfolgte in der EU ein neuer Anlauf, was letztendlich 2003 zu einem ersten Verordnungsentwurf führte. Es folgten Änderungsvorschläge des Parlaments und jahrelanges Tauziehen über einzelne Punkte, bis Rom II letztendlich am 11.7.2007 verabschiedet und am 31.7.2007 veröffentlicht worden ist.³

B. Inhalt Rom II

I. Allgemeines

Die mit Ausnahme von Art. 29 am 11.1.2009 in Kraft getretene Verordnung gilt für Zivil- und Handelsrechtssachen und ist generell auf ausservertragliche Schuldverhältnisse wie Delikte, Geschäftsführung ohne Auftrag, ungerechtfertigte Bereicherung und auch culpa in contrahendo anzuwenden. Hoheitliche Streitigkeiten wie etwa Amtshaftung, verwaltungsrechtliche Angelegenheiten, Steuer- und Zollsachen werden jedoch klar ausgeschlossen. Dass grenzüberschreitende Verkehrsunfälle, auf die im Folgenden näher eingegangen werden soll, darunterfallen, scheint auf den ersten Blick richtig zu sein. Es lohnt sich ein genauer Blick, denn von den auf dem Gebiet der Europäischen Union vorgefallenen Verkehrsunfällen ist in etwa jeder

¹ ABLEG I, 199/40 vom 31.7.2007.

² SCHWIND-FRITZ, Die Haager Konvention über das auf Verkehrsunfälle anzuwendende Recht, ZVR 1983, 326 f.

³ KOCH-BERNHARD A., Rom II ante Portas, Vortrag vom 16.4.2009 anlässlich der 8th Annual Conference on European Tort Law.

Hundertste⁴ ein Fall mit Auslandsbezug, sei es nun ein Verkehrsunfall im Heimatland des Opfers mit ausländischen Beteiligten oder ein Verkehrsunfall im Ausland. Die Frequenz auslandbezogener Verkehrsunfälle ist natürlich in den Transitländern Europas, beispielsweise Österreich oder Deutschland unvergleichbar höher als in exponierten Ländern wie Portugal oder Finnland.

Dabei wurde durch die 4. und 5. KH-Richtlinie⁵ sowie auch die Judikatur des EuGH⁶ klargestellt, dass für Opfer eines grenzüberschreitenden Verkehrsunfalls die Möglichkeit besteht, den Schadenfall im Heimatland über sog. Schadenregulierungsbeauftragte abzuwickeln bzw., falls erforderlich, auch am Gericht des Wohnsitzes des Opfers Klage gegen den ausländischen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer einzubringen.

Immer bleibt jedoch die Frage, welches nationale materielle Recht auf grenzüberschreitende Verkehrsunfälle anzuwenden ist.

II. Im Detail

Eine zentrale Bestimmung von Rom II ist die Allgemeine Kollisionsnorm des Artikels 4, der im Abs. 1 bestimmt, dass grundsätzlich auf ein ausservertragliches Schuldverhältnis aus unerlaubter Handlung das Recht des Staates anzuwenden ist, in dem der Schaden eintritt (*lex loci damni*). Haben jedoch, so Art. 4 Abs. 2, die Person, die den Schaden erlitten hat und die Person, deren Haftung geltend gemacht wird, ihren gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Staat, so unterliegt die unerlaubte Handlung dem Recht dieses Staates. Abs. 3 des Art. 4 enthält eine Ausweichklausel, welche besagt, dass für den Fall, dass die unerlaubte Handlung eine offensichtlich engere Beziehung zu einem anderen als in Abs. 1 und 2 bezeichneten Staat aufweist, das Recht dieses Staates anzuwenden ist.

Im Erwägungsgrund Nr. (33) wird festgehalten, dass bei der Schadensberechnung für Personenschäden in jenen Fällen, in denen sich der Unfall in einem anderen Staat als dem des gewöhnlichen Aufenthalts des Opfers ereignet, alle relevanten tatsächlichen Umstände des jeweiligen Opfers, insbesondere einschliesslich tatsächlicher Verluste und Kosten für Nachsorge und medizinische Versorgung, zu berücksichtigen sind.

Bei der Beurteilung des Verhaltens der Person, die haftbar gemacht wird, sind nach Art. 17 faktisch und soweit angemessen die Sicherheits- und Verhaltensregeln zu berücksichtigen, die an dem Ort und zu dem Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses in Kraft sind.

⁴ CEA Annual Report 2008–2009.

⁵ EU-ABl L 149, 11.6.2005.

⁶ EuGH, Urteil vom 13.12.2007, Rs. C 463/06, FBTO Schadeverzekeringen NV./Jack Odenbreit.

Das gemäss Rom II anzuwendende Recht ist nach Art. 15 insbesondere ausschlaggebend für die Bestimmung der Beteiligten, den Grund und den Umfang der Haftung, die Haftungsausschlüsse und -beschränkungen, die Arten des Schadenersatzes, die gerichtlichen Massnahmen zur Schadensverhütung oder Schadenswiedergutmachung, die Übertragbarkeit und Vererbbarkeit von Schadenersatzansprüchen, die Haftung für das Verhalten Dritter sowie auch für Verjährungsfragen.

Von Bedeutung für die Anwendung von Rom II auf die Abwicklung von Verkehrsunfällen mit Auslandsbezug ist ferner Art. 18, in dem klargestellt worden ist, dass der Geschädigte seinen Anspruch direkt gegen den Versicherer des Haftenden geltend machen kann, wenn dies nach dem auf das ausservertragliche Schuldverhältnis oder nach dem auf den Versicherungsvertrag anzuwendenden Recht vorgeesehen ist.

Haften mehrere Schädiger, so unterliegt der Regressanspruch eines Schädigers gegen andere Mitschädiger nach Art. 20 dem Recht des Staates, nach dessen Recht sich auch der deliktische Anspruch richtet. Besteht die Rückgriffmöglichkeit jedoch aufgrund einer Legalzession – man denke nur an einen gesetzlichen oder privaten Krankenversicherer, der die Behandlungskosten eines verletzten Fahrzeuginsassen übernimmt – so wird gemäss Art. 19 das Recht jenes Staates angewandt, dessen Recht den Forderungsübergang herbeiführt.

Ganz wesentlich ist noch Art. 28, der das Verhältnis von Rom II zu bestehenden internationalen Übereinkommen regelt und dabei bestimmt, dass Rom II die Anwendung der internationalen Übereinkommen, denen ein oder mehrere Mitgliedstaaten zum Zeitpunkt der Annahme von Rom II angehören und die Kollisionsnormen für ausservertragliche Schuldverhältnisse enthalten, nicht berührt. Daraus ergibt sich insbesondere für den Verkehrsunfall mit Auslandsbezug, dass in jenen Staaten, die dem Übereinkommen über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht (sog. Haager Übereinkommen)⁷ angehören, Rom II nicht zur Anwendung kommt. Dies gilt für Österreich, Belgien, die Tschechische Republik, Spanien, Frankreich, Luxemburg, Litauen, Lettland, die Niederlande, die Slowakische Republik, Slowenien, Polen und Portugal.

2. Rom II-Studie über die Entschädigung von Opfern grenzüberschreitender Verkehrsunfälle in der EU

Im Auftrag der Europäischen Kommission hat die Anwaltssozietät Demolin, Bruel, Barthelemy – Hoche –, eine 360 Seiten umfassende Studie⁸ zur Thematik des

⁷ Übereinkommen vom 4.5.1971 über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht (Haager Strassenverkehrsübereinkommen).

⁸ http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20090129report_en.pdf.

grenzüberschreitenden Verkehrsunfalls ausgearbeitet. Diese wurde am 29.1.2009 veröffentlicht und enthält insbesondere einen Vergleich nationaler Praktiken, die Analyse von Problemen und die Bewertung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation von Opfern grenzüberschreitender Verkehrsunfälle.

3. Empfehlung des Deutschen Verkehrsgerichtstages 2009 zur grenzüberschreitenden Unfallregulierung in der EU

Die Teilnehmer des Deutschen Verkehrsgerichtstages 2009 haben sich mit der Problematik der grenzüberschreitenden Unfallregulierung in der EU befasst⁹ und begrüßen das Urteil des EuGH (Odenbreit)¹⁰, es sollte aber auch die Zustellung der Klage an den Schadenregulierungsbeauftragten zugelassen werden.

An die Europäische Kommission und die Deutsche Bundesregierung wird appelliert, im Binnenmarkt auf ein einheitliches Internationales Deliktsrecht hinzuwirken. Das Haager Übereinkommen über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht sollte für alle EU-Staaten durch die Rom-II-Verordnung ersetzt werden. Die aktuelle Rechtslage erfordere eine nachhaltige Intensivierung der Richterfortbildung, und die EU-Kommission sollte die notwendigen Hilfsmittel zur Ermittlung des ausländischen Schadenersatzrechtes bereitstellen (Datenbanken, Kompendien).

4. Öffentliche Konsultation

Die Generaldirektion Binnenmarkt und Dienstleistung der Europäischen Kommission hat eine öffentliche Konsultation betreffend die Entschädigung von Opfern von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen in der EU durchgeführt.

Zweck dieser Konsultation war, Ansichten und Meinungen über die Auswirkungen der Anwendung von ausländischem Recht auf die Regulierung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen zu erörtern. Die Konsultation bot interessierten Parteien Gelegenheit, sich zu den wichtigsten Beobachtungen der Rom-II-Studie über die Entschädigung von Opfern grenzüberschreitender Verkehrsunfälle in der EU¹¹ sowie über die Notwendigkeit und Machbarkeit von Gemeinschaftstätigkeit in diesem Bereich zu äussern.

⁹ http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/images/stories/pdf/empfehlungen_47vgt.pdf.

¹⁰ Siehe FN 6.

¹¹ Siehe FN 8.

Das Konsultationspapier stützte sich auf die obgenannte Rom-II-Studie und stellte eine Reihe von möglichen Lösungen zur Diskussion.

A. Feedback Statement der Europäischen Kommission

Mit diesem Dokument¹², veröffentlicht am 7.10.2009, fasst die Europäische Kommission die Ergebnisse der Konsultation betreffend Entschädigung von Opfern grenzüberschreitender Verkehrsunfälle zusammen. 45 Diskussionsbeiträge wurden der Kommission übermittelt, wobei Deutschland, Grossbritannien und Frankreich die meisten Stellungnahmen abgaben. Neben Autofahrerclubs, Rechtsanwälten und deren Vereinigungen haben sich insbesondere nationale und übernationale Versicherungswerbände sowie auch der Council of Bureaux, öffentliche Institutionen und auch Privatpersonen beteiligt.

Nachfolgend sollen hier aus den Konsultationen einige grundsätzliche Themen einer möglichen Verbesserung des Verkehrsopferschutzes dargestellt werden.

B. Von der «*restitutio in integrum*» zur «*lex domicilii*»

Der Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC) sowie auch der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC) schildern aufgrund ihrer Erfahrung mit der Abwicklung von Verkehrsunfällen, dass Opfer von grenzüberschreitenden Unfällen sich oft unfair behandelt fühlen, zumal die Entschädigung oft geringer ausfällt als unter vergleichbaren Umständen im Heimatland.

Um dieser Situation Abhilfe zu schaffen, sollte nach deren Meinung, die auch von Anwälten und Anwaltsvereinigungen geteilt wird, klar festgelegt werden, dass auf die Abwicklung von Schadenersatzansprüchen von Opfern grenzüberschreitender Verkehrsunfälle das Recht des Heimatlandes des Opfers Anwendung findet und die Schadensbemessung nach heimischen Grundsätzen erfolgen soll. Die Lösung, die Rom II derzeit im Art. 4 in Verbindung mit Erwägungsgrund Nr. (33), der im Übrigen nicht rechtsverbindlich ist, bietet, sei für die im Ausland verunfallten Opfer nicht zufriedenstellend. Dem mehrfach gebrachten Einwand, dass dies eine Ungleichbehandlung von Opfern ein und desselben Verkehrsunfalls mit sich bringen würde, sei entgegenzuhalten, dass jeder einzelne Geschädigte auch aufgrund der unterschiedlichen Preis- und Lebensverhältnisse in den einzelnen EU-Ländern auch unterschiedliche Beträge für beispielsweise Heilbehandlungskosten aufbringen muss. Ferner seien unterschiedliche Schadenersatzleistungen auch bei gelten-

¹² http://ec.europa.eu/internal_market/consultations/docs/2009/cross-border-accidents/feedback.pdf

der Rechtslage möglich; man denke nur an einen Reisebusunfall mit Insassen aus verschiedenen europäischen Ländern.

Eine Klage nach einem Unfall im Ausland sei zwar am Gerichtsstand des Unfallopfers möglich, dennoch sei das anwendbare Recht des Unfallortes wegen des meist geringeren Entschädigungsniveaus eine opferfeindliche Lösung. Sowohl Richter als auch Rechtsanwälte müssten das meist unbekannte ausländische Recht anwenden. Auch gäbe es Probleme mit medizinischen Sachverständigen, welche Gutachten nach den oft diffizilen Regeln des Unfalllandes nicht erstellen können (beispielsweise werden angeführt italienische Schadenersatzbegriffe wie *danno morale*, *danno biologico*, *danno estetico*). Damit einher gingen auch hohe Kosten für Übersetzungen und sei der zeitliche Aufwand nicht von geringer Bedeutung.

Nachdem sich bereits derzeit die konkrete Schadenersatzhöhe nach den tatsächlichen Aufwendungen des Unfallopfers richten soll (Reparaturkosten des Fahrzeuges, Heilungskosten, Verdienstentgang etc.), bedeute eine generelle Anwendung der «*lex damni*» eine logische Weiterentwicklung der versicherungsrechtlichen und gerichtlichen Praxis und somit eine faire und systemkonforme Lösung. Gerade das Schmerzensgeld soll nach dem «*Restitutio in integrum*»-Prinzip einen Ausgleich für die erlittenen Schmerzen darstellen und es sei daher nur konsequent, die Höhe je nach Standard des Heimatlandes («*lex patriae*») zu bemessen.

Anwälte sehen in der Regel, dass eine bei einem Verkehrsunfall im Ausland geschädigte Partei die Klage in ihrem Wohnsitzland erheben kann, aber dennoch ausländisches Recht zur Anwendung kommt, einen Nachteil für Verkehrsunfallopfer.

Die österreichische Anwaltsvereinigung meint folglich, dass eine einheitliche europäische Regelung die grösste Sicherheit für die betroffenen Verkehrsunfallopfer mit sich bringen würde. Für den Fall, dass diese Lösung nicht zustande käme, wäre es angebracht, das Recht des Wohnsitzstaates des Verkehrsunfallopfers auf die Abwicklung des Schadenfalles anzuwenden, um die Nachteile besuchender Opfer zu verhindern.

Die europäischen Sozialversicherungen spielen bei der Entschädigung von Verkehrsoffern eine wesentliche Rolle, werden doch bei Personenschäden die Kosten für den Krankenhausaufenthalt, Arzt, Medikamente und dergleichen sowie auch Ersatz für Lohn- und Unterhaltsausfall von diesen übernommen.

Während Schmerzensgeldansprüche und Forderungen auf den Ersatz von Sachschäden in der Regel beim Unfallopfer bleiben, treten die Sozialversicherungsträger in den Mitgliedstaaten der EU zumeist im Rahmen einer Legalzession oder Subrogation in die Rechte des Direktgeschädigten ein, soweit sie Leistungen zu erbringen haben. Für die Sozialversicherungsträger ist es daher von grosser Bedeutung, diese Aufwendungen vom Schädiger bzw. dessen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer zu regressieren.

Auch für die Sozialversicherungsträger ergeben sich dabei aus den in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten unterschiedlichen Niveaus der Ersatzleistungen zahlreiche Probleme.

Die Spitzenorganisation der Deutschen Sozialversicherung¹³ begrüsst grundsätzlich die Bestrebungen, die Entschädigung von Verkehrsopfern bei grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen für die Opfer selbst zu vereinfachen, ist jedoch nicht einverstanden damit, dass die Sozialversicherungsträger dabei nicht berücksichtigt werden. Während Verkehrsoffer eines grenzüberschreitenden Verkehrsunfalls selbst ihre Forderungen am Wohnsitz geltend machen können, bestimmt schon Erwägungsgrund Nr. (27) der 4. KH-Richtlinie, dass *«die juristischen Personen, auf die die Ansprüche des Geschädigten gegen den Unfallverursacher oder dessen Versicherungsunternehmen gesetzlich übergegangen sind (z.B. auf andere Versicherungsunternehmen oder auf Einrichtungen der sozialen Sicherheit), nicht berechtigt sein sollten, den betreffenden Anspruch gegenüber der Entschädigungsstelle geltend zu machen»*.

Mit Urteil vom 17.9.2009¹⁴ hat der EuGH es eindeutig abgelehnt, auch dem Sozialversicherungsträger an dessen Sitzgericht einen Gerichtsstand gegen den ausländischen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer einzuräumen. Die Verweisung in Art. 11 Abs. 2 der Verordnung Nr. 44/2001 des Rates vom 22.12.2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen auf deren Art. 9 Abs. 1 Buchst. b ist dahin auszulegen, dass ein Sozialversicherungsträger als Legalzessionar des Mitgliedstaats seiner Niederlassung nicht eine Klage unmittelbar gegen den in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Versicherer des mutmasslichen Unfallverursachers erheben kann.

Der CEA (Europäischer Versicherungsverband) sowie nationale Versicherungsverbände sehen im vorhandenen Regelwerk ausreichenden Schutz für die Verkehrsoffer. Zusätzlich wird auf vielfältige Möglichkeiten einer Risikoabdeckung durch bereits existierende Versicherungsprodukte (beispielsweise Auslandsschadenschutz, Inland-Unfallversicherung etc.) hingewiesen.

C Koordination im Bereich der Verjährungsvorschriften

Eine generelle Harmonisierung der Verjährungsvorschriften erscheint aufgrund der nationalen Unterschiede – auch im Hinblick auf die Definition der Verjährung – aus überwiegender Sicht erstrebenswert, zurzeit aber unrealistisch und kaum durchsetzbar, nicht zuletzt auch wegen des Subsidiaritätsprinzips.

¹³ http://eca.europa.eu/Public/irc/markt/markt_consultations/library?l=/financial_services/motamoch/ox_bonder_accidents/registered_organisations/sozialversicherung/_DE_1.0_&a=d.

¹⁴ C-117/08, Voralberger Gebietskrankenkasse gegen WGV-Schwäbische Allgemeine Versicherung AG.

Notwendig wäre jedenfalls eine einheitliche Begriffsdefinition wie zum Beispiel Beginn der Verjährungsfrist, Kenntnis vom Schaden oder Hemmung/Neubeginn der Verjährung. Auch die von der EU-Kommission in Auftrag gegebene Studie¹⁵ bestätigt eindrucksvoll die zahlreichen, einschlägigen nationalen Unterschiede. Schon Anwälte haben Probleme, die von einem Jahr bis über drei Jahre reichenden Verjährungsfristen zu beachten. Die Gefahr, dass ein Schadenersatzanspruch wegen Verjährung nicht durchzusetzen ist, könne nur durch eine Vereinheitlichung (zum Beispiel auf vier Jahre) oder Regelung von Hemmungstatbeständen abgewendet werden. Als mögliche Lösung kann hier § 27 Abs. 2 KHVG¹⁶ angeführt werden, welcher bestimmt, dass nach Anmeldung des Schadenersatzes bis zur Zustellung einer schriftlichen Erklärung des Versicherers, dass er den Schadenersatzanspruch ablehnt, Hemmung der Verjährung eintritt. Unabhängig davon tritt Verjährung spätestens 10 Jahre nach dem Schadenereignis ein.

D. Information, Aus- und Weiterbildung

Aus überwiegender Sicht sind Informationsbroschüren nicht geeignet, die komplexe Materie der Schadenregulierungspraxis in den 27 Mitgliedstaaten bzw. die im Sinne der 4. KH-Richtlinie möglichen 45 anwendbaren Rechtsordnungen darzustellen. Die Autofahrerclubs bieten jetzt schon für die Mitglieder Merkblätter zu Schadenfällen, welche jedoch nur als erster Anhaltspunkt für eine Schadenregulierung nach einem Unfall im Ausland dienen können, an. Auch für die Anwälte zählt der grenzüberschreitende Verkehrsunfall nicht zum Tagesgeschäft und sind die Aus- und Weiterbildungsangebote relativ rar.

¹⁵ Siehe FN 8.

¹⁶ Österreichisches Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994, BGBl. 651/1994.