



Stellungnahme

des Deutschen Anwaltvereins durch
den Ausschuss Verkehrsrecht

zur REFIT-Überprüfung der Richtlinie 2009/103/EG
über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung
und die Kontrolle der entsprechenden
Versicherungspflicht (MID)

Stellungnahme Nr.: 52/2017

Berlin, im Oktober 2017

Mitglieder des Ausschusses Verkehrsrecht

- Rechtsanwalt Oskar Riedmeyer, München (Vorsitzender +
Berichterstatter)
- Rechtsanwalt Dr. Michael Burmann, Erfurt
- Rechtsanwalt und Notar Jörg Elsner, Hagen
- Rechtsanwalt Christian Janeczek, Dresden
- Rechtsanwältin Dr. Daniela Mielchen, Hamburg
- Rechtsanwalt Michael Nissen, Gauting (Berichterstatter)
- Rechtsanwältin Gesine Reisert, Berlin

Zuständig in der DAV-Geschäftsführung

- Rechtsanwältin Bettina Bachmann

Ansprechpartner in Brüssel

- Rechtsanwältin Eva Schriever, LL.M.

Deutscher Anwaltverein

Littenstraße 11, 10179 Berlin
Tel.: +49 30 726152-0
Fax: +49 30 726152-190
E-Mail: dav@anwaltverein.de

Büro Brüssel

Rue Joseph II 40
1000 Brüssel, Belgien
Tel.: +32 2 28028-12
Fax: +32 2 28028-13
E-Mail: bruessel@eu.anwaltverein.de
Transparenz-Registernummer:
87980341522-66

Verteiler

Deutschland

- Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz
- Arbeitsgruppen Recht und Verbraucherschutz der im Bundestag vertretenen Parteien

- Bundesrechtsanwaltskammer
- ADAC
- Verkehrsgerichtstag e.V.

- Vorsitzende der Gesetzgebungsausschüsse des Deutschen Anwaltvereins
- Vorstand und Geschäftsführung des Deutschen Anwaltvereins
- Vorsitzende der Landesverbände des Deutschen Anwaltvereins
- Verkehrsrechtsausschuss des Deutschen Anwaltvereins
- Geschäftsführender Ausschuss und Regionalbeauftragte der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins

- Redaktion NZV
- Redaktion zfs
- Redaktion DAR

Europa

- Europäische Kommission
 - o Generaldirektion Finanzstabilität, Finanzdienstleistungen und Kapitalmarktunion
 - o Generaldirektion Mobilität und Verkehr
 - o Generaldirektion Justiz und Verbraucher
- Europäisches Parlament
 - o Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN)
 - o Ausschuss Recht (JURI)
 - o Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO)
- Rat der Europäischen Union
- Ständige Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der EU
- Justizreferenten der Landesvertretungen
- Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) in Brüssel
- Deutscher Industrie- und Handelskammertrag (DIHK) in Brüssel

Der Deutsche Anwaltverein (DAV) ist der freiwillige Zusammenschluss der deutschen Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte. Der DAV mit derzeit rund 65.000 Mitgliedern vertritt die Interessen der deutschen Anwaltschaft auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Zusammenfassung:

Der DAV hält es zur Verbesserung des Opferschutzes für sinnvoll, die Registrierung eines Fahrzeuges durch die Zulassungsbehörde von der Vorlage einer Versicherungsdeckung abhängig zu machen.

Der DAV schlägt vor, die bisherige Regelungslücke bei der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens zu schließen. Die Entschädigungsstelle im Staat des Hauptsitzes der insolventen Versicherung sollte letztlich den Ausfallschaden tragen. Aus Gründen des Opferschutzes sollte das System der Abwicklung der Schäden dabei durch die Entschädigungsstelle im Mitgliedsstaat, in dem der Geschädigte seinen Wohnsitz hat, übernommen werden.

Da in der gerichtlichen Praxis in Deutschland ständig Fälle auftreten, in denen Klagen wegen Verjährungsfristen abgewiesen oder zurückgenommen werden, die weit kürzer waren, als die im deutschen Recht vorgesehenen, regt der DAV an, die unterschiedlichen Verjährungsfristen sowie die unterschiedlichen Systeme, den Fristenlauf zu hemmen, auf europäischer Ebene zu harmonisieren.

Der DAV hält es für erforderlich, die Erstattung von Rechtsverfolgungskosten zu verbessern. Das Verkehrsoffer eines Unfalls im Ausland ist regelmäßig bei der Regulierung eines Auslandsunfalls überfordert. Der Geschädigte bedarf in dieser Situation dringend der professionellen Hilfe durch einen unabhängigen rechtlichen Vertreter. Die dabei anfallenden Kosten müssen, jedenfalls in einem angemessenen Umfang, erstattet werden.

Nach Ansicht des DAV ist es dringend notwendig, selbstfahrende Fahrzeuge unter den gleichen Versicherungsschutz zu stellen, wie von Fahrern gesteuerte Fahrzeuge. Deswegen sollte die Richtlinie hinsichtlich der selbstfahrenden Fahrzeuge dahingehend

erweitert werden, dass der Versicherungsschutz und auch die zivilrechtliche Haftung nicht an mangelndem Verschulden scheitern.

In den Mitgliedsstaaten, die den Schadensersatz vom Nachweis eines Verschuldens abhängig machen, ist die Schadensersatzverpflichtung von einem beweisbaren menschlichen Fehlverhalten abzukoppeln, auf den Verschuldensvorwurf ist zu verzichten.

Q1: Sind Sie der Meinung, dass die Zahl der nicht versicherten Fahrzeuge in Ihrem Mitgliedstaat ein Problem darstellt?

In Deutschland stellt die Zahl der nicht versicherten Fahrzeuge kein Problem dar.

Q2: Sind nach Ihrer Auffassung Maßnahmen auf europäischer Ebene erforderlich, um die Zahl der nicht versicherten Fahrzeuge zu verringern? Wenn ja, worin sollten diese Maßnahmen bestehen?

Auf europäischer Ebene besteht in verschiedenen Ländern (u.a. Italien, Rumänien, Bulgarien, UK) das Problem, dass die Zahl der nicht versicherten Fahrzeuge zunimmt. Zur Verbesserung des Opferschutzes ist die in Deutschland geltende Regelung sinnvoll, dass die Registrierung der Fahrzeuge durch die Zulassungsbehörde von der Vorlage einer Versicherungsdeckung abhängig gemacht wird. Diese Deckung muss unbeschadet der Geltung des Versicherungsvertrages gegenüber Dritten solange gelten, bis sie gegenüber der Zulassungsbehörde widerrufen wird. Die Zulassungsbehörde kann dann umgehend Zwangsmaßnahmen einleiten.

Q3: Sind Sie der Meinung, dass der Fünfjahreszeitraum für Schadensverlaufsbescheinigungen ausreichend ist? Wenn nein, für welche Zeiträume sollten diese Bescheinigungen ausgestellt werden: sieben, zehn, fünfzehn Jahre?

Aus Verbrauchersicht wäre eine Erfassung eines Zeitraums von 7 bis 10 Jahren für Schadensverlaufsbescheinigungen besser.

Q4: Sollte das Format von Schadensverlaufsbescheinigungen in der EU standardisiert werden?

Ja: Ein standardisiertes Formular würde in der Praxis die gegenseitige Anerkennung erheblich erleichtern.

Q5: Sollten nach Ihrer Auffassung Versicherer verpflichtet sein, bei der Berechnung der Prämie Schadensverlaufsbescheinigungen von früheren Versicherern (auch aus anderen Mitgliedstaaten) zu berücksichtigen?

Dies wird vom Deutschen Anwaltverein im Sinne des Verbraucherschutzes befürwortet. Damit würde der Wettbewerb der Versicherungen über die Grenzen hinweg verbessert werden. Die Berücksichtigung eines Rabatts für Unfallfreiheit und die Rückstufung bei Fehlverhalten führt aber auch dazu, dass die Verursachung eines Unfalls für den Verantwortlichen stets finanziell spürbare Folgen hat, so dass dies bei vielen auch Einfluss auf das Fahrverhalten hat.

Q7: Sollten nach Ihrer Auffassung Versicherer verpflichtet sein, die Regeln für die Kalkulation von Schadensfreiheitsrabatten offenzulegen, um günstigere Bedingungen für den Wechsel von Versicherungsunternehmen zu schaffen?

Aus Verbrauchersicht ist die Transparenz der Rabattregeln ein wichtiges Kriterium. In Deutschland verwenden die Versicherer weitgehend ein vereinheitlichtes Tableau (lediglich mit einzelnen Abweichungen im Detail), das es dem Verbraucher ermöglicht, den für seine Bedürfnisse günstigsten Tarif zu ermitteln. Dieses System hat sich in der Praxis sehr bewährt.

Q9: Was ist die passendste Lösung für Unfälle von Versicherungsnehmern eines grenzüberschreitend tätigen Versicherungsunternehmens aus einem anderen Mitgliedstaat, das insolvent geworden ist.

Nach der Rechtsprechung des EuGH (EuGH 11.07.2013, C-409/11 – Csonka) sind die Mitgliedsstaaten nach der bisherigen Regelung der MID nicht verpflichtet, durch Ihre Entschädigungsstellen das Risiko der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens abzudecken.

Dies erscheint als echtes Risiko sowohl für das Unfallopfer, als auch für den Autofahrer und Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs. Diese Lücke sollte bei der anstehenden Reform dringend geschlossen werden.

Es bietet sich an, den nach der MID schon vorhandenen Entschädigungsstellen auch diese Aufgabe zuzuweisen.

Dabei sollte die Entschädigungsstelle im Staat des Hauptsitzes der insolventen Versicherung letztlich den Ausfallschaden tragen. Dies würde eine klare Zuordnung ermöglichen. Eine Zuordnung unter Bezugnahme der Registrierung oder des gewöhnlichen Standorts des Fahrzeugs wäre nicht sachgerecht, weil die Insolvenz zum Fahrzeug keinen Bezug hat. Letztlich ist es Aufgabe der Mitgliedsstaaten, die finanzielle Ausstattung der in ihrem Gebiet ansässigen Versicherungsunternehmen zu prüfen und durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen oder dem Versicherungsunternehmen die Geschäftstätigkeit in diesem Bereich zu untersagen. Es erscheint daher sachgerecht, auch der Entschädigungsstelle dieses Staates die finanzielle Last aufzuerlegen, wenn diese Sicherungsmaßnahmen versagen.

Aus Gründen des Opferschutzes sollte das System der Abwicklung der Schäden durch die Entschädigungsstelle im Mitgliedsstaat, in dem der Geschädigte seinen Wohnsitz hat, übernommen werden. Dieses hat sich für die Bereiche der nicht versicherten Fälle oder der Unfallflucht bewährt. Dem Geschädigten würde die Zuständigkeit der Entschädigungsstelle im Land des Wohnsitzes des Geschädigten ermöglichen, in seinem Wohnsitzstaat die Folgen des Unfalls abzuwickeln. Die im Land des Geschädigten ansässige Entschädigungsstelle müsste sich dann ggfs. mit der Entschädigungsstelle des Staates des Sitzes des insolventen Versicherungsunternehmens intern ausgleichen. Die Entschädigungsstellen könnten dabei auf die bekannten Instrumente der MID zurückgreifen.

Eine Entschädigungspflicht sollte unabhängig von Beiträgen der insolventen Versicherung für einen Entschädigungsfonds bestehen. Der Versicherungsnehmer darf in keinem Fall durch eine Insolvenz eventuellen Direktansprüchen der Geschädigten ausgesetzt werden. Nach der Rechtsprechung des EuGH (Urteil vom 26.03.2015, C-556/13 – Litaksa) dient die MID zwar in erster Linie dem Opferschutz, aber auch dem Schutz des redlichen Versicherungsnehmers vor den Risiken der Kraftfahrzeuge. Deshalb muss auch dieses Risiko durch die Entschädigungsstelle abgedeckt sein. Der Versicherungsnehmer hat keinen Einfluss darauf, ob sich das von ihm gewählte Versicherungsunternehmen an einem Entschädigungsfonds beteiligt.

Q10: Durch welchen Entschädigungsfonds sollten Unfallopfer entschädigt werden?

Die Regulierung sollte durch die Entschädigungsstelle im Wohnsitzstaat des Geschädigten erfolgen. Diese Entschädigungsstelle sollte ihre Aufwendungen von der Entschädigungsstelle des Staates ersetzt erhalten, in dem sich der Geschäftssitz der insolventen Gesellschaft befindet.

Q11: Sollte im EU-Recht eine Verpflichtung zur vollständigen Entschädigung des Opfers im Fall der Insolvenz eines Versicherungsunternehmens?

Die Schadenersatzansprüche des Unfallopfers dürfen aufgrund der Insolvenz der gegnerischen Versicherung nicht gekürzt werden. Auch im Falle der Insolvenz muss das Unfallopfer in dem Umfang entschädigt werden, den das auf die Unfallabwicklung anwendbare Schadenersatzrecht vorsieht.

Q13: Sollten die Mindestdeckungssummen für alle EU-Mitgliedstaaten weiterhin gleich hoch sein?

Ja die Mindestdeckungssummen sollten weiterhin in allen Mitgliedsstaaten gleich hoch sein. Dies fördert die Freizügigkeit und dient dem Verkehrsopferschutz.

Q14: Sollten die Mindestdeckungssummen im Vergleich zu den bisherigen Beträgen in der Richtlinie gesenkt oder erhöht werden oder gleich bleiben?

Die derzeitigen Mindestdeckungssummen erscheinen ausreichend.

Q15: Sollte die Richtlinie für die Mindestdeckungssummen zwischen verschiedenen Arten von Fahrzeugen (beispielsweise Elektrofahrräder, Lastkraftwagen, Traktoren, usw.) unterscheiden?

Eine unterschiedliche Höhe der Deckungssummen für verschiedene Fahrzeugtypen erscheint nicht notwendig. Zwar gehen von verschiedenen Fahrzeugarten unterschiedliche Gefahren aus. Die Mindestdeckungssumme orientiert sich jedoch am Opferschutz. Hier ist es im Einzelfall unerheblich, welches Fahrzeug den Schaden verursachte. Auch sind zu niedrige Mindestdeckungssummen für den Versicherungsnehmer gefährlich, weil zu niedrige Summen dazu führen, dass der Versicherungsnehmer ergänzend in Anspruch genommen wird.

Q16: Wenn ja, welche Mindestbeträge sollten für die verschiedenen Fahrzeugarten gelten? Bitte machen Sie genaue Angaben.

Q17: Haben Sie weitere Kommentare zum Thema Mindestdeckungssummen?
Nein.

Q18: Sollten unter der MID systematische Kontrollen der Versicherungsdeckung mit elektronischen Mitteln und ohne Anhalten von Fahrzeugen zugelassen werden?

Nachdem sichergestellt ist, dass durch die Entschädigungsstellen auch die Opfer von nicht versicherten Fahrzeugen entschädigt werden, besteht kein Bedarf für systematische Kontrollen der Fahrzeuge beim Grenzübertritt.

Eine systematische Kontrolle ohne Anhalten würde das Problem nicht lösen, weil die Fahrzeuge weiterhin unterwegs wären und Schaden anrichten könnten.

Andererseits würde dies eine systematische Sammlung von Daten aller grenzüberschreitenden Fahrzeuge bedeuten, deren Verwendung im Sinne des Datenschutzes geregelt und überwacht werden müsste. Es müsste sichergestellt sein, dass diese Daten umgehend nach Abgleichung des Versicherungsschutzes wieder gelöscht werden. Es besteht sonst die Gefahr, dass alleine durch die elektronische Erfassung und Verarbeitung des Kennzeichens beim Grenzübertritt Bewegungsprofile des Fahrzeugs erstellt werden.

Q19: Sollte der grenzüberschreitende Informationsaustausch über Kennzeichen und die jeweilige Versicherungsdeckung zwischen den Mitgliedstaaten verbessert und/oder vereinfacht werden?

Grundsätzlich ist eine Verbesserung des Informationsaustausches sinnvoll. Allerdings müssen dabei die datenschutzrechtlichen Vorgaben strikt eingehalten werden.

Q20: Erfasst das geltende System zur Bestimmung des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, alle denkbaren Situationen? Wenn nein, geben Sie bitte Gründe an.

Grundsätzlich ist der gewöhnliche Standort des Fahrzeugs der zutreffende Ansatzpunkt. Probleme ergeben sich nur bei der Ermittlung, wenn der Halter oder Eigentümer seinen Wohnsitz in einem anderen Staat hat. Bei solchen Schwierigkeiten könnte als Auffangtatbestand an die letztmalige ordnungsgemäße Zulassung angeknüpft werden.

Q21: Haben Sie weitere Kommentare zum Thema Versicherungskontrollen
Nein

Q22: Erscheint Ihnen der Schutz von Besuchern nach der MID ausreichend? Bestehen gleiche Wettbewerbsbedingungen gegenüber dem System der Internationalen Versicherungskarte?

Grundsätzlich ist der Besucherschutz der MID weit gediehen. Unter Q 24 werden die notwendigen Ergänzungen beschrieben.

Q23: Ist das System der Schadensregulierungsbeauftragten, Auskunftsstellen und Entschädigungsstellen verbesserungsbedürftig? Wenn ja, welche Maßnahmen sind erforderlich?

Es muss sichergestellt werden, dass der Regulierungsbeauftragte die Kompetenz zur Regulierung hat. Sehr oft erfolgt nur ein Hinweis auf die fehlende Einwilligung des vertretenen Versicherers. Nimmt dieser keine Stellung, kann auch der Regulierungsbeauftragte die Regulierung nicht fortsetzen. Es erscheint daher notwendig, zu prüfen, ob dem Regulierungsbeauftragten gegenüber dem von ihm vertretenen Versicherer ein gesetzlicher Erstattungsanspruch gewährt werden soll. Die Regelung könnte ähnlich dem Erstattungsanspruch ausgestaltet werden, der in den Internal Regulations des Grüne Karte Systems vorgesehen ist. Dabei müsste dem Versicherer verwehrt sein, sich auf eine unsachgemäße Regulierung zu berufen, wenn er dem Regulierungsbeauftragten nicht binnen angemessener Zeit geantwortet hat. Damit müsste der Versicherer zeitnah auf Anfragen des Regulierungsbeauftragten reagieren. Dieser könnte nach Sach- und Rechtslage regulieren, ohne dass er Gefahr liefe, seine Aufwendungen nicht erstattet zu erhalten.

Q24: Haben Sie weitere Kommentare zum Thema Besucherschutz?

Zwei Problembereiche bedürfen bei der Reform der MID der Ergänzung:

Ein großes Hindernis bei der Regulierung, insbesondere von Personenschäden, sind die unterschiedlichen Verjährungsfristen sowie die unterschiedlichen Systeme, den Fristenlauf zu hemmen. In dieser Hinsicht wird die EntschlieÙung des Europäischen Parlaments vom 04.07.2017 (2015/2087(INL)) in vollem Umfang unterstützt.

In der gerichtlichen Praxis in Deutschland treten ständig Fälle auf, in denen die Klagen wegen Verjährungsfristen abgewiesen oder zurückgenommen werden, die weit kürzer waren, als die im deutschen Recht vorgesehenen Fristen. Die Unfallopfer bleiben in diesen Fällen alleine wegen des Zeitablaufs ohne Entschädigung. Dieser Zustand erscheint höchst unbefriedigend. Insbesondere bei Personenschäden steht oft zunächst die Genesung im Vordergrund, so dass Ansprüche erst verspätet angemeldet werden. Dabei spielt eine Rolle, dass das MID weitgehend unbekannt ist, weil grenzüberschreitende Unfälle nicht der Regelfall sind.

Der zweite Punkt, der der Verbesserung bedarf, ist die Erstattung von Rechtsverfolgungskosten.

Es gibt immer noch eine Reihe von Staaten, in denen die außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten, jedenfalls bei vollständiger außergerichtlicher Regulierung, nicht erstattet werden. Das Verkehrsoffer eines Unfalls im Ausland ist wegen der unterschiedlichen Regelungen im sachlichen Recht, das nach der Rom-II-Verordnung oder dem Haager Übereinkommen auf das für Verkehrsunfälle anwendbare Recht maßgeblich ist, regelmäßig mit der Regulierung eines Auslandsunfalls überfordert. Auch wenn er mit dem Regulierungsbeauftragten in seiner Landessprache korrespondieren kann, ist ihm das anwendbare Recht unbekannt. Der Geschädigte bedarf in dieser Situation dringend der professionellen Hilfe durch einen unabhängigen rechtlichen Vertreter. Nur dieser ist in der Lage, das maßgebliche ausländische Recht zu ermitteln und die darin vorgesehenen Ansprüche durchzusetzen.

Dabei ist zu beachten, dass der Regulierungsbeauftragte als Vertreter im Lager des Versicherers stehen muss. Schon aufgrund des regelmäßig geschlossenen Geschäftsbesorgungsvertrages ist es ihm verwehrt, zu Lasten des von ihm vertretenen Versicherers den Geschädigten auf Ansprüche hinzuweisen, die dieser in Unkenntnis nicht geltend macht (z.B. die im deutschen Recht vorgesehene, in den meisten anderen Mitgliedsstaaten in dieser Form jedoch unbekannte, obligatorische Nutzungsausfallsentschädigung). Deshalb bedarf es eines unabhängigen Beraters für den Geschädigten, der seine Ansprüche ermittelt und durchsetzt. Die dabei anfallenden Kosten müssen jedenfalls in einem angemessenen Umfang erstattet werden.

In vielen Ländern ist bei rein nationalen Sachverhalten eine Direktregulierung durch den eigenen Versicherer vorgesehen (z.B. in Frankreich). Aus diesem Grund besteht im französischen Recht keine Notwendigkeit, die Kosten eines außergerichtlich tätigen Rechtsanwalts zu übernehmen, weil der Geschädigte insoweit die – kostenlosen – Dienste seines eigenen Versicherers in Anspruch nehmen kann. Bei internationalen Sachverhalten besteht keine Möglichkeit der Direktregulierung. Auch Rechtsschutzversicherungen, die bei der Regulierung nationaler Fälle behilflich sind, halten in der Regel keine Mitarbeiter vor, die in der Lage wären, auf der Basis des ausländischen Rechts bei der Regulierung behilflich zu sein.

Um die Kosten zu begrenzen, könnte eine maximale Erstattung auf der Basis einer Tabelle wie dem deutschen RVG oder – noch besser – einer Prozentregelung wie in der italienischen Regulierungspraxis eingeführt werden. Durch die Benennung einer prozentualen Obergrenze für die obligatorische Erstattung könnte sicher gestellt werden, dass die außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten im Verhältnis zum regulierten Anspruch bleiben.

Q25: Gibt es Probleme im Zusammenhang mit Terminologie und Definitionen die die wirksame Durchführung der Richtlinie gefährden?

Solche sind bisher nicht aufgefallen.

Q26: Falls Sie die vorangegangene Frage bejaht haben, benennen Sie bitte die Probleme und beschreiben Sie ihre Auswirkungen auf den Opferschutz.

Entfällt.

Q27: Sollte der Versicherungsschutz nach der MID die Haftung für alle Unfälle umfassen, unabhängig davon, wo sie sich ereignen, d.h. sowohl auf öffentlichen Straßen wie auf Privatgrundstücken?

Ja, der Versicherungsschutz sollte unabhängig davon bestehen, ob sich die Unfälle auf öffentlichem oder privatem Grund ereignen. Es macht keinen Sinn, danach zu unterscheiden, wo sich der Unfall ereignete. Der Schutz des Unfallopfers gebietet den umfassenden Schutz. Die besondere Gefahr von Kraftfahrzeugen wirkt sich unabhängig davon aus, wie der Bereich zu qualifizieren ist, wo der Schaden eintritt. Zudem bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten bei Privatflächen, die von einer unbestimmten Zahl von Fahrzeugführern genutzt werden, wie z.B. Hotelgaragen.

Q28: Sollte Mitgliedstaaten in Anbetracht des *Vnuk*-Urteils die Möglichkeit haben, bestimmte natürliche oder juristische Personen, bestimmte öffentliche oder private Fahrzeuge oder bestimmte Arten von Fahrzeugen mit besonderen Kennzeichen, die normalerweise unter die MID fallen würden, vom Anwendungsbereich auszunehmen, soweit die Unfallopfer anderweitig entschädigt werden?

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken, bestimmte Fahrzeuge oder Fahrzeughalter von der Versicherungspflicht zu befreien. Allerdings sollten diese Fahrzeuge und Halter nicht aus dem Geltungsbereich der MID ausgenommen werden. Vielmehr ist aus Opferschutzgesichtspunkten notwendig, dass das MID für diese Fahrzeuge und Halter ein besonderes Entschädigungssystem vorhält, so dass sichergestellt ist, dass der Geschädigte auch bei Unfällen mit diesen Fahrzeugen in angemessener Weise eine gleichwertige Entschädigung erlangen kann. Keinesfalls darf es so sein, dass er etwa Ansprüche gegen ausländische Fahrzeughalter im Ausland und in der Landessprache des Mitgliedsstaates des Halters geltend machen muss.

Q29: Sollten bestimmte Arten von Fahrzeugen vollständig aus dem Anwendungsbereich der MID ausgeschlossen werden, und wenn ja, welche?

Es besteht kein Anlass, bestimmte Fahrzeuge vollständig vom Anwendungsbereich der MID auszunehmen. Dies gilt insbesondere auch für Fahrzeuge der Landwirtschaft oder für Sportfahrzeuge. Bei allen diesen Fahrzeugen wirken sich die besonderen Gefahren aus, die von Kraftfahrzeugen ausgehen.

Bestimmte Fahrzeuge auszunehmen, würde einen Rückschritt im Opferschutz bedeuten, der nicht gerechtfertigt ist. Wenn bestimmte Fahrzeuge (etwa in der Landwirtschaft) aus wirtschaftspolitischen Gründen von den Kosten der Versicherungspflicht befreit werden sollen, darf dies nicht auf Kosten des einzelnen Unfallopfers gehen. Wo eine derartige Notwendigkeit besteht, müssen Staaten unter Beachtung der EU-rechtlichen Subventionsregelungen einen wirtschaftlichen Ausgleich schaffen. Das Unfallopfer zu benachteiligen, um etwaige Subventionshindernisse zu umgehen, erscheint in keiner Weise sachgerecht.

Q30: Sollte die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung auch Unfälle im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen oder industriellen Tätigkeiten, Baumaßnahmen, Motorsport oder Messeveranstaltungen erfassen?

Aus den vorstehenden Gründen wird dies in vollem Umfang befürwortet.

Q 31: Sollte die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung auch Unfälle erfassen, die sich in Bereichen ereignen, deren Betreten (rechtlich) verboten ist?

Nach der ständigen Rechtsprechung des EuGH (zuletzt Urteil vom 14.09.2017, C-503/16 – Delgado Mendes) ist die MID dahingehend auszulegen, dass es der Opferschutz gebietet, dass die versicherungsrechtliche Deckung den gesamten Bereich der zivilrechtlichen Haftung auf Schadensersatz umfassen muss. Dabei sollte es auch bleiben. Welche Konsequenzen für den einzelnen aus dem Betreten eines verbotenen Bereiches gezogen werden, ist Frage des Haftungsrechts. Das Verschulden kann dabei je nach Kenntnisstand (z.B. bei Kindern) individuell bewertet werden. Es widerspricht nach der Rechtsprechung des EuGH auch nicht der MID, dass die Haftungsregeln eines Mitgliedsstaates die Haftung der Kfz-Haftpflichtversicherung wegen des groben Eigenverschuldens vollständig ausschließen (z.B. Urteil vom 07.09.2017, C-506/16 – Neto de Sousa). Damit ist den gegenseitigen Interessen ausreichend Rechnung getragen. Eine Änderung erscheint hier nicht angezeigt und würde den Opferschutz unnötig einschränken.

Q 32: Haben sie weitere Kommentare zum Anwendungsbereich der Richtlinie?

Nein

Q33: Sollten selbstfahrende Fahrzeuge weiterhin in der gleichen Weise wie von Fahrern gesteuerte Fahrzeuge gegen Haftpflichtansprüche von Unfallopfern versichert sein?

Es erscheint dringend notwendig, selbstfahrende Fahrzeuge unter den gleichen Versicherungsschutz zu stellen, wie von Fahrern gesteuerte Fahrzeuge.

Q34: Sollte die Richtlinie in irgendeiner Weise geändert werden, um der Entwicklung selbstfahrender Fahrzeuge Rechnung zu tragen? Wenn ja, erläutern Sie bitte ihre Antwort und die vorgeschlagenen Änderungen.

Die Richtlinie sollte hinsichtlich der selbstfahrenden Fahrzeuge dahingehend erweitert werden, dass der Versicherungsschutz und auch die zivilrechtliche Schadensersatzhaftung nicht am mangelnden Verschulden scheitern darf.

In den Mitgliedsstaaten, die eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung vorsehen, besteht kein Regelungsbedarf.

In den Mitgliedsstaaten, die den Schadensersatz vom Nachweis eines Verschuldens abhängig machen, muss diese Verkoppelung gelöst werden. Der Verschuldensnachweis bei selbstfahrenden Fahrzeugen ist schwer möglich. So bleibt offen, wer für technische Unzulänglichkeiten des Systems haftet, die nicht vorhersehbar waren.

Der EuGH hat im Urteil vom 23.01.2014, C-371/12- Petillo festgehalten, dass die Ausgestaltung des zivilrechtlichen Haftungsrechts zwar grundsätzlich den Mitgliedstaaten vorbehalten ist, die Mitgliedstaaten bei der Ausübung ihrer Befugnisse im Bereich des Schadensersatzrechts jedoch das Unionsrecht beachten müssen. Die nationalen Vorschriften über den Ersatz von Verkehrsunfallschäden dürfen die MID nicht ihrer praktischen Wirksamkeit berauben. Dies wäre jedoch zu befürchten, würde auch bei selbstfahrenden Fahrzeugen vom Geschädigten ein Verschulden nachzuweisen sein.

Dieser Schutz kann wirksam nur bestehen, wenn jedenfalls bei selbstfahrenden oder teilautonomen Fahrzeugen die Schadensersatzverpflichtung von einem beweisbaren menschlichen Fehlverhalten abgekoppelt und damit auf den Verschuldensvorwurf verzichtet wird.

Q35: Haben Sie weitere Kommentare zur technischen Entwicklung?

Nein.

Q36: Sollten die geltenden Vorschriften über die Überführung von Fahrzeugen in irgendeiner Weise geändert werden? Wenn ja, erläutern Sie bitte die vorgeschlagenen Änderungen.

Erscheint derzeit nicht notwendig.

Q37: Haben Sie weitere Kommentare zum Thema Überführung von Fahrzeugen?

Nein.

Q38: Gibt es andere Problembereiche, die nicht von den vorstehenden Fragen erfasst sind, für die ein Handeln auf EU-Ebene erforderlich wäre? Wenn ja, welche Lösung würden Sie für die vorgebrachten Probleme vorschlagen?

Die regelungsbedürftigen Bereiche der Verjährung und der Rechtsverfolgungskosten wurden unter Q24 bereits angesprochen.