



Luxemburg, 14 Juni 2001

Pressemitteilung

Urteil in der Rechtssache E-7/00 *Halla Helgadóttir./Daníel Hjaltason and Iceland Insurance Company Ltd*

Standardisiertes Ersatzsystem im nationalen Schadenersatzrecht verstösst nicht gegen die EG/EWR-Kraftfahrzeugsrichtlinien

Der EFTA-Gerichtshof verkündete heute ein Urteil betreffend die Frage, ob ein standardisiertes Ersatzsystem im nationalen Schadenersatzrecht gegen die EG/EWR-Kraftfahrzeugsrichtlinien verstösst. Der Fall wurde dem EFTA-Gerichtshof vom isländischen Bezirksgericht in Reykjavik (Héraðsdómur Reykjavíkur) zur Vorlageentscheidung über die Auslegung des EWR-Abkommens vorgelegt.

Im Jahr 1994 wurde die damals 17-jährige Halla Helgadóttir mit ihrem Fahrrad vom Fahrzeug des Daníel Hjaltason niedergestossen. Das Mädchen erlitt bei dem Unfall Kopfverletzungen und war zu 7% arbeitsunfähig. Die Haftung des Fahrzeuglenkers und der Versicherung sind unbestritten. Im vorliegenden Fall ging es vor dem nationalen Gericht um die Frage, aufgrund welcher Rechtsgrundlage der Versicherer Ersatz leisten muss. Abschnitt 5 bis 7 des isländischen Schadenersatzgesetzes beinhalten Bestimmungen über Invaliditätsrenten für Geschädigte, die über ein Einkommen im Unfallzeitpunkt verfügen. Demnach muss in einem solchen Fall ein Schadenersatz geleistet werden, der sich nach dem Einkommen des Geschädigten im dem Unfall vorangehenden Jahr bestimmt. Dieser Betrag muss mit Koeffizienten 7.5; der sich daraus ergebende Betrag mit dem jeweiligen Prozentsatz der Arbeitsunfähigkeit multipliziert werden. Abschnitt 8 enthielt zum relevanten Zeitpunkt Bestimmungen für Geschädigte, die nur über ein geringes oder kein Einkommen verfügen. Die Regelung betrifft hauptsächlich Kinder, Studenten und Menschen, die ohne Einkommen im Haushalt beschäftigt sind. Die Ersatzleistungen für diese Personengruppe bestimmte sich nicht nach dem Grad der jeweiligen Berufsunfähigkeit, sondern nach der medizinischen Invalidität. Die Ersatzleistungen waren demnach regelmässig niedriger.

Der EFTA-Gerichtshof urteilte, das Hauptziel der Kraftfahrzeugsrichtlinien sei, die Versicherungsdeckung zu harmonisieren. Die EWR-Regeln haben beim derzeitigen Stand des EWR-Rechts bzw. des Gemeinschaftsrechts nicht die Harmonisierung der Haftpflichtregelungen für Verkehrsunfälle zum Gegenstand. Die EFTA-Überwachungsbehörde (ESA) und die Europäische Kommission haben jedoch darauf hingewiesen, dass die Harmonisierung der Versicherungsdeckung bestimmte Auswirkungen auf die Haftungsregelungen in

den Vertragsstaaten haben kann. Das bedeutet, dass, obwohl der Hauptzweck der Kraftfahrzeugrichtlinien darin besteht, die Versicherungsdeckung zu harmonisieren, im Fall eines Verkehrsunfalls die Richtlinien in ihrer Gesamtheit bestimmte Auswirkungen auf die Haftungsregelungen in den Vertragsstaaten haben können. Daraus folgt, dass bestimmte Haftpflichtregelungen im Widerspruch zu den Richtlinien stehen können, wenn sie dem Zweck der Richtlinien, im Blick auf die Versicherungsdeckung und dem Grundsatz einer vergleichbaren Behandlung von Verkehrsoptionen in den EWR-Staaten widersprechen. Das ist z.B. dann der Fall, wenn nationale Haftpflichtbestimmungen gewisse Situationen insgesamt vom Versicherungsschutz ausnehmen. Das gleiche könnte in Fällen gelten, in denen nationale Haftpflichtbestimmungen so angewendet werden, dass Geschädigte in einer Art vom Schutzbereich ausgeschlossen werden, die sich grundlegend von dem unterscheidet, was unter ähnlichen Bedingungen als allgemeiner Standard im Schadenersatzrecht in den EWR-Staaten angesehen wird.

Im Blick auf den Hauptzweck der Richtlinien und die Verbindung zwischen vergleichbarer Behandlung und den Regelungen über die Versicherungsdeckung, ist der mögliche Einfluss der Richtlinien auf das nationale Schadenersatzrecht aber nur in Ausnahmefällen gegeben und begrenzt. Ausserdem verfügen die Vertragsstaaten über einen weiten Handlungsspielraum.

Insgesamt ist es mit dem EWR-Abkommen - insbesondere mit den Kraftfahrzeugsrichtlinien - vereinbar, Entschädigungen, die an Opfer von Verkehrsunfällen von der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung des Fahrzeuglenkers gezahlt werden, aufgrund nationaler Regelungen festzusetzen, die ein standardisiertes Ersatzsystem vorsehen, das von der medizinischen Invalidität (medical disability tier) unabhängig von der dauernden Arbeitsunfähigkeit (occupational disability tier) ausgeht, wenn die Geschädigten im Zeitpunkt des Unfalls über kein oder nur ein geringfügiges Einkommen verfügen.

Das Urteil ist im Internet zu finden: www.efta.int. Der EFTA-Gerichtshof besteht aus den Richtern Thór Vilhjálmsson (Präsident), Carl Baudenbacher und Per Tresselt. Diese Pressemitteilung ist ein unverbindlicher Text.