

52. Deutscher Verkehrsgerichtstag

29. bis 31. Januar 2014 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis I

### Grenzüberschreitende Vollstreckung von Sanktionen in der EU

---

1. Mit Blick auf die geltenden EU-Instrumente, nämlich den Rahmenbeschluss Geld und die Richtlinie zum Halterdatenaustausch, begrüßt der Arbeitskreis das damit verfolgte Ziel, die Verkehrssicherheit auf den Straßen der Europäischen Union zu erhöhen.
2. Mittelfristig ist mit Blick auf die Praktikabilität eine Überprüfung des Zusammenwirkens beider Mechanismen erforderlich.
3. Der Arbeitskreis bedauert es, dass eine Umsetzung der Instrumente in der Europäischen Union bislang noch nicht in allen Mitgliedstaaten erfolgt ist, und würde es begrüßen, wenn die praktischen Probleme länderübergreifend zeitnah gelöst werden. Dies schließt auch die europaweite Anwendung des automatisierten Halterdatenaustausches (EUCARIS) mit ein.
4. Im Hinblick auf die Frage der Halterhaftung bekräftigt der Arbeitskreis die Empfehlungen des 48. VGT und regt an, diese Problematik auf der Grundlage neuerer Forschungsergebnisse erneut zu diskutieren.
5. Im Interesse der Verkehrssicherheit wäre es zielführend, dass bei in den Mitgliedstaaten der EU begangenen Verkehrsverstößen nicht nur der Halter ermittelt wird, sondern auch der Fahrer; hierzu erscheint eine Standardisierung der automatischen Kontrollgeräte und eine Unterstützung bei der Ermittlung des Fahrers wünschenswert.
6. Zur Verwirklichung der Grundsätze der Rechtsklarheit und Rechtseinheit sollte das Verhältnis bilateraler Übereinkommen zur Vollstreckung zu den EU-Instrumenten überprüft werden.

52. Deutscher Verkehrsgerichtstag

29. bis 31. Januar 2014 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis II

#### Problemfeld Schmerzensgeld

---

- I. Schmerzen und menschliches Leid lassen sich nicht formalisieren.
- II. Der AK empfiehlt deshalb, grundsätzlich bei dem bisherigen System der Bemessung des Schmerzensgeldes zu bleiben, um den besonderen Umständen des jeweiligen Einzelfalles gerecht zu werden.
- III. Dabei sollten die bisher in der Rechtsprechung gewonnenen Maßstäbe den Ausgangspunkt für die Bemessung bilden, ohne allerdings bindenden Charakter zu entfalten. Entscheidungssammlungen können dabei eine wichtige Orientierungshilfe darstellen, damit in vergleichbaren Fällen keine groben Ungleichgewichte entstehen.
- IV. Das derzeitige System steht einer Tendenz zu höheren Schmerzensgeldern hierbei nicht entgegen und sollte auch den Blick nicht versperren auf andere Lösungsansätze, insbesondere in anderen EU-Staaten.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis III

#### Gesetzlich unfallversichert - Fluch oder Segen?

---

1. Auch bei zunehmender Globalisierung im Arbeitsleben hat das System der gesetzlichen Unfallversicherung seine Berechtigung und gewährt einen angemessenen Schutz.
2. Die Haftungsausschlüsse der §§ 104 ff. SGB VII sind im Interesse des Betriebsfriedens auch dann geboten, wenn der Schaden durch ein haftpflichtversichertes Kraftfahrzeug verursacht wurde.
3. Dass der Geschädigte bei einem Wegeunfall im Sinne des § 8 Abs. 2 SGB VII seine Schadensersatzansprüche gegen den schädigenden Arbeitskollegen behält, während entsprechende Ansprüche des Geschädigten bei einem Unfall auf einem Betriebsweg im Sinne des § 8 Abs.1 SGB VII gemäß § 105 Abs. 1 SGB VII ausgeschlossen sind, beruht auf dem besonderen betrieblichen Bezug des Betriebswegs.
4. Schädigungen zwischen Stammarbeitnehmern und in dem Stammunternehmen tätigen Leiharbeitnehmern sollten unabhängig davon, ob der Leiharbeitnehmer Schädiger oder Geschädigter ist, vom Haftungsausschluss gem. § 105 Abs.1 SGB VII erfasst werden.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis IV

### Sachmängelhaftung und Garantie beim Autokauf

---

1. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass Kfz-Garantien in der Regel entgeltlich sind. Leistungseinschränkende Regelungen in Kfz-Garantiebedingungen unterliegen daher grundsätzlich der AGB-Kontrolle.
2. Der Käufer muss das Kfz dann nicht zur Mängelbeseitigung zum Verkäufer bringen (lassen), wenn dies für ihn mit erheblichen Unannehmlichkeiten verbunden ist. Zur Erreichung eines möglichst hohen Verbraucherschutzniveaus ist der Begriff der erheblichen Unannehmlichkeit im Lichte der Rechtsprechung des EuGH zu Fluggastrechten bei Verspätungen zu konkretisieren.
3. Unabhängig davon, wer bei einem Verbrauchsgüterkauf den Transport des Fahrzeugs zum Verkäufer veranlasst hat, sind die Transport- und Prüfkosten grundsätzlich vom Käufer zu tragen, wenn kein Sachmangel festgestellt wurde.
4. Der Arbeitskreis hält eine vertragliche Abrede, die eine Kostenteilung hinsichtlich von Transport- und Prüfkosten in dem Fall vorsieht, dass nach Überprüfung des Kfz kein Sachmangel vorliegt, angesichts der bestehenden Kostenrisiken beider Vertragspartner für angemessen.
5. Der Arbeitskreis befürwortet eine Angleichung von Werk- und Kaufvertragsrecht in Hinblick auf die Aus- und Einbaukosten. Dies bedeutet insbesondere die Schaffung einer Rückgriffsmöglichkeit des Werkunternehmers gegen seine Vorlieferanten entsprechend § 478 BGB.
6. Dem Verbraucher als Auftraggeber eines Werkvertrages sollte in Bezug auf die Mangelhaftigkeit eingebauter Teile die Berufung auf die Beweislastumkehr (§ 476 BGB) ermöglicht werden.
7. Die gesetzliche Vorgabe von Grenzwerten für die absolute Unverhältnismäßigkeit der Nacherfüllungskosten (§ 439 III BGB) ist nach Ansicht des Arbeitskreises nicht sinnvoll. Der Arbeitskreis hält es weiter nicht für erforderlich, dass der Gesetzgeber den Maßstab für die Bemessung der Zahlung festlegt, mit der der Verkäufer eine mit unverhältnismäßigen (Aus- und Einbau-)Kosten verbundene Nacherfüllung abwenden kann.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis V

### Fahreignung und MPU

---

1. Die MPU ist ein bewährtes Instrument, das nachhaltig zur Verkehrssicherheit beiträgt. Die von der Projektgruppe „MPU-Reform“ bereits erarbeiteten Maßnahmen - z. B. die Bereitstellung des Infoportals auf der Homepage der BAST und die Informationsblätter - werden begrüßt.
2. Eine frühzeitige und umfassende Information der Betroffenen ist erforderlich. Über Voraussetzungen, Abläufe und Rechtsfolgen der MPU haben bereits die Ermittlungsbehörden frühestmöglich zu informieren.
3. Die Qualifikation von Personen, die zur Vorbereitung auf die MPU tätig sind, bedarf einer gesetzlichen Regelung. So wird es den Betroffenen erleichtert, seriöse Anbieter zu finden.
4. Tonaufzeichnungen der ärztlichen und psychologischen Untersuchungsgespräche können die Transparenz der Fahreignungsbegutachtung erhöhen. Ob sie gesetzlich vorgeschrieben werden sollen, hängt von der Klärung wissenschaftlicher und rechtlicher Fragen ab. Damit soll die Projektgruppe „MPU-Reform“ befasst werden.
5. Zur Vereinheitlichung der Verwaltungspraxis ist ein bundesweit geltender Fragenkatalog für die wesentlichen Untersuchungsanlässe zu erarbeiten.
6. Obergutachtenstellen sind bundesweit erforderlich, weil dort strittige Fälle geklärt werden können. Für die Stellen sind Qualitätsstandards festzulegen.
7. Die fachlichen Standards der MPU sind auf den Bereich der ärztlichen und fachärztlichen Begutachtungen zu übertragen. Zu fordern sind eine vertiefte verkehrsmedizinische Aus- und Fortbildung und die Sicherung der Gutachtenqualität. Die Fragestellungen und Ergebnisse sind statistisch zu erfassen.
8. Bereits die Anordnung, ein Fahreignungsgutachten beizubringen, ist einer unmittelbaren verwaltungsgerichtlichen Kontrolle zu unterwerfen.
9. Qualität hat ihren Preis. Die Durchführung einer MPU muss angemessen vergütet werden. Die rechtlichen Grundlagen hierfür sind zu überprüfen.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VI

#### „Rätselhafte“ Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht

---

- I. Hinter einer relevanten Anzahl „rätselhafter“ Verkehrsunfälle verbirgt sich großes menschliches Leid und der Verlust hoher Sachwerte. Die Verhinderung solcher Ereignisse erfordert präventive Maßnahmen sowie - unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit, der Beschuldigtenrechte sowie der Opferinteressen - intensive strafprozessuale Aufklärung. Weiterhin müssen Fahrlehrer, Ärzte sowie Angehörige der Ermittlungsbehörden und Fahrerlaubnisbehörden für diese Problematik sensibilisiert und deren Aus- bzw. Fortbildung optimiert werden.
- II. Ursachen „rätselhafter“ Verkehrsunfälle können z. B. Anfallsleiden, Schlafapnoe, Stoffwechselstörungen, Herz-/Kreislaufkrankungen sowie Nerven- und Geisteskrankheiten sein, die zu akuten Versagenszuständen führen. Der Arbeitskreis fordert die Ärzteschaft auf, verkehrsmedizinische Aspekte bei der Patientenaufklärung sorgfältig zu beachten. Dies gilt auch für die Wirkungen und Nebenwirkungen verordneter Medikamente sowie deren Wechselwirkungen. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Fahr-sicherheit beeinträchtigende Medikamente farblich/symbolisch zu kennzeichnen.
- III. Zur sachgerechten Aufklärung sind von der Polizei und der Staatsanwaltschaft Kataloge geeigneter Ermittlungsmaßnahmen aufzustellen bzw. fortzuentwickeln. Technischer und medizinischer Sachverstand sind hierbei in besonderem Maße einzubeziehen. Die bereits vorhandenen innerdienstlichen Weisungen zur körperlichen Untersuchung und Asservierung (z. B. Blutprobe) sind auf das Vorliegen körperlicher oder geistiger Mängel auszudehnen und konsequent anzuwenden. Insbesondere darf in derartigen Fällen der Untersuchungsumfang nicht auf Alkohol oder die in der Anlage zu § 24 a StVG bezeichneten Drogen beschränkt werden.
- IV. Zum Schutze Dritter sowie des Betroffenen selbst sind Vorkehrungen dahingehend erforderlich, dass Menschen mit fahreignungsrelevanten geistigen oder körperlichen Mängeln nicht ohne regelmäßige, verpflichtende Kontrolluntersuchung am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Hierbei sind die Möglichkeiten medizinischer Rehabilitation und technischer Optimierung des Kraftfahrzeuges auszuschöpfen.

52. Deutscher Verkehrsgerichtstag

29. bis 31. Januar 2014 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VII

#### Wem gehören die Fahrzeugdaten?

---

1. Damit Innovationen für die Automobilität in Europa auch zukünftig gesellschaftlich akzeptiert werden, muss der Austausch von Daten und Informationen aus dem Fahrzeug Regeln unterworfen werden, die das informationelle Selbstbestimmungsrecht durch Transparenz und Wahlfreiheit der Betroffenen (z. B. Fahrzeughalter und Fahrer) sichern.
2. Fahrzeughersteller und weitere Dienstleister müssen Käufer bei Vertragsabschluss in dokumentierter Form umfassend und verständlich informieren, welche Daten generiert und verarbeitet werden sowie welche Daten auf welchen Wegen und zu welchen Zwecken übermittelt werden. Änderungen dieser Inhalte sind rechtzeitig anzuzeigen. Fahrer sind geeignet im Fahrzeug zu informieren.
3. Bei der freiwilligen oder vertraglich vereinbarten Datenübermittlung an Dritte sind Fahrzeughalter und Fahrer technisch und rechtlich in die Lage zu versetzen, diese zu kontrollieren und ggf. zu unterbinden. Das Prinzip der Datensparsamkeit ist sicherzustellen. Für Unfalldatenspeicher, Event Data Recorder usw. ist ein Standard vorzuschreiben.
4. Bei Daten, die aufgrund gesetzlicher Regelungen erhoben, gespeichert oder übermittelt werden sollen, sind verfahrensrechtliche und technische Schutzvorkehrungen genau zu bestimmen.
5. Zugriffsrechte der Strafverfolgungsbehörden und Gerichte sind unter konsequenter Beachtung grundrechtlicher und strafprozessualer Schutzziele spezifisch zu regeln.

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VIII

#### Einhaltung von Sicherheits- und Umweltvorschriften auf See

---

Die Schiffsicherheit und der Schutz der Meeresumwelt hängen entscheidend davon ab, dass das umfassend vorhandene internationale Regelwerk von der Schifffahrt tatsächlich eingehalten wird. Das erfordert ein effizientes Kontrollsystem. Kontrolldichte und –umfang haben vorhandene Ressourcen zu berücksichtigen und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

1. Für die Erfüllung der geltenden Anforderungen ist primär der Reeder verantwortlich, während es Aufgabe der Flaggenstaatverwaltung ist, die Einhaltung der Anforderungen zu kontrollieren. Angesichts der begrenzten öffentlichen Ressourcen sollte eine noch engere Einbindung der Klassifikationsgesellschaften geprüft werden. Die Verwaltung muss jedoch weiterhin über ausreichend Personal mit eigenem Fachwissen und Erfahrungen verfügen, was auch durch eine stabile Verbindung mit den Aufgaben der Hafenstaatkontrolle gefördert wird.
2. Die Hafenstaatkontrolle hat erheblich zur Erhöhung der Schiffsicherheit und zum Meeresumweltschutz beigetragen, darf aber nicht die Flaggenstaaten von ihrer vorrangigen Verantwortung entbinden. Das verbindliche Auditierungsverfahren der Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschifffahrts- Organisation (IMO) ist schnellstmöglich einzuführen.
3. Die Kontrolltätigkeiten von Bundes- und Länderbehörden sollten stärker vernetzt und gebündelt werden. Besonders wichtig ist, dass die hohe Ausbildungsqualität der Kontrolleure gesichert und der risikobasierte Kontrollansatz weiter verfolgt wird.
4. Die Klassifikationsgesellschaften spielen bei der Gewährleistung der Schiffsicherheit eine herausgehobene Rolle. Der Arbeitskreis begrüßt, dass die Anforderungen an Klassifikationsgesellschaften künftig durch einen Code der IMO vereinheitlicht werden, und erwartet, dass die einschlägigen europäischen Regelungen erforderlichenfalls angepasst werden.
5. Der Arbeitskreis unterstützt die Absicht der Bundesregierung, auf einseitige nationale und europäische Sonderregelungen zu verzichten.
6. Der Arbeitskreis begrüßt das Ziel der Bundesregierung, die Flaggenstaatverwaltung und das Schifffahrtsrecht weiter zu modernisieren. Wichtige Kriterien sind dabei klare und gebündelte Zuständigkeiten mit nur einem Ansprechpartner für die Schifffahrt, die Vereinfachung der Verwaltungsabläufe auch durch stärkeren Einsatz elektronischer Verfahren, eine den Erfordernissen der Schifffahrtspraxis entsprechende Erreichbarkeit und schnellere Reaktionszeiten.