

Avrupa Birliği'nde Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu ve Sigortasının Uyumlaştırılması

Harmonisierung der Kraftfahrzeughaftung und -Versicherung in der Europäischen Union

Ahmet Onur Çataklı*

ÖZ

Motorlu araçların sebep olduğu zararlarda uygulanacak sorumluluk rejimi ile zorunlu mali sorumluluk sigortasına ilişkin düzenlemeler, Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkelerde farklılık göstermektedir. Bu farklılık özellikle, kusur esasına dayanan sorumluluk ile tehlike esasına dayanan objektif sorumluluk arasında ortaya çıkmaktadır. Sorumluluk rejimindeki bu çeşitlilik, zarar türlerinin kapsamı, tazminatın hesaplanma yöntemleri ve zamanaşımı süreleri gibi alanlarda da farklılıklara yol açmaktadır.

AB düzeyinde, sorumluluğun maddi hukuk boyutunda bir yeknesaklık sağlanamamış olmakla birlikte, zorunlu mali sorumluluk sigortası bakımından sınırlı bir yeknesaklık mevcuttur. 2009/103/EC sayılı Direktif ile sigorta yaptırma yükümlülüğü, asgarî teminat kapsamı ve zarar görenin doğrudan sigortacıya başvurma hakkı gibi konular düzenlenmiştir. Ancak Direktif, üye devletlerin daha yüksek

* Doktora Öğrencisi, Hacettepe Üniversitesi, Milletlerarası Özel Hukuk, ahmetonurcatakli@gmail.com, ORCID: 0000-0002-4004-8880.

Bu araştırma makalesi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü bünyesinde hazırlanmakta olan "Milletlerarası Özel Hukukta Motorlu Araç İşletilmesinden Doğan Sorumluluk" başlıklı Türkçe doktora tez çalışmasından üretilmiştir.

Diese Studie wurde im Rahmen einer Doktoratsforschung mit Förderung der österreichischen Agentur für Bildung und Internationalisierung (OeAD) während des Aufenthalts an der Universität Graz verfasst.



koruma sağlayan düzenlemeler yapmalarına engel teşkil etmemektedir. Bu nedenle, üye ülkeler arasında örneğin teminat limitleri farklılıkları devam etmektedir.

Ayrıca, zorunlu mali sorumluluk sigortası alanında sağlanan sınırlı yeknesaklaştırma, sorumluluk hukukunun da yeknesaklaştırılması anlamına gelmemektedir. Zira sorumluluğun şartları ve tazminatın kapsamı meseleleri sigortacı bakımından da sorumluluğa uygulanacak ulusal hukukun uygulama alanına girmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Motorlu araç işletenin sorumluluğu, Avrupa birliği hukuku, zorunlu sigorta, tazminat, hukukî harmonizasyon*

Harmonization of Motor Vehicle Liability and Insurance in the European Union

ABSTRACT

The legal regime applicable to liability arising from damages caused by motor vehicles, as well as the regulations on compulsory motor vehicle liability insurance, differ among the member states of the European Union (EU). This divergence is particularly evident in the distinction between fault-based liability and strict liability based on the particular risk. Such diversity in liability regimes also leads to differences in areas such as the scope of compensable damages, methods of calculating compensation, and limitation periods.

At the EU level, no harmonization has been achieved with respect to the substantive law of liability. However, a limited degree of harmonization exists concerning compulsory liability insurance. Directive 2009/103/EC regulates the obligation to obtain insurance, minimum insurance coverage, and the injured party's right to bring a direct claim against the insurer. Nevertheless, this directive does not prevent member states from adopting rules that provide a higher level of protection. Therefore, differences among member states persist — for example, with respect to coverage limits.

Furthermore, the limited harmonization achieved in the field of insurance does not amount to a harmonization of liability law. This is because the conditions of liability and the scope of compensation, including from the insurer's perspective, fall within the scope of the national law applicable to liability.

Keywords: *Motor vehicle liability, EU Law, compulsory insurance, compensation, legal harmonization*

1. Einleitung

Die Kraftfahrzeughaftung (Kfz-Haftung) stellt gemeinsam mit ihrem versicherungsrechtlichen Aspekt ein wichtiges Thema im Haftungsrecht dar. Nationale Rechte gestalten diese Haftungsregime entsprechend ihrer Rechtspolitik zum Schutz der Geschädigten von Straßenverkehrsunfällen. Allerdings ist es eine Tatsache, dass sie unterschiedliche Auffassungen und Schutzniveaus für die Geschädigten vorsehen.

In der Europäischen Union spielt der Schutz der Geschädigten von Straßenverkehrsunfällen eine entscheidende Rolle. Im Rahmen dieses Ziels gestaltete die Europäische Union die Kfz-Versicherung näher durch Richtlinien über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kfz-Versicherung) und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht. Allerdings ist umstritten, ob diese Instrumente im Hinblick auf die Kfz-Haftung und die Versicherung zu einer ausreichenden Harmonisierung geführt haben.

In diesem Artikel werden zunächst die Unterschiede in den nationalen Regelungen zur Kfz-Haftung innerhalb der EU dargestellt. Dabei liegt der Fokus sowohl auf den Haftungsvoraussetzungen als auch auf den Haftungsfolgen sowie auf den jeweiligen Regelungen zur Verjährung.

Anschließend werden die bisherigen Bemühungen zur Harmonisierung der Haftungsregime – insbesondere durch internationale Abkommen und europäische Initiativen wie die Prinzipien des Europäischen Deliktsrechts (PETL) und den

Gemeinsamen Referenzrahmen (DCFR) – kritisch analysiert. Im Weiteren wird untersucht, inwieweit die Harmonisierung des Versicherungsrechts durch die verschiedenen Kfz-Richtlinien der Europäischen Union zur Annäherung der nationalen Haftungsregelungen beigetragen hat.

Abschließend wird bewertet, ob die bisher ergriffenen Maßnahmen geeignet sind, ein einheitliches Schutzniveau für die Geschädigten innerhalb der Europäischen Union zu gewährleisten oder ob weiterhin ein erheblicher Harmonisierungsbedarf besteht.

2. Kfz-Haftungsregime in den nationalen Rechtsordnungen in der Europäischen Union

2.1. Haftungssysteme

Der wichtigste Unterschied hinsichtlich der Kfz-Haftung in den nationalen Rechtsordnungen besteht darin, ob die Haftung auf Verschuldenshaftung oder Gefährdungshaftung basiert. Während das Common-Law-System die Verschuldenshaftung für Schäden anerkennt, die durch Kraftfahrzeuge verursacht werden, ist in diesem Bereich im kontinentaleuropäischen Raum die Gefährdungshaftung maßgeblich². Der Grund für diesen Unterschied ist, dass im Common-Law-System der Schwerpunkt auf den Verhaltenspflichten der Kraftfahrzeugführer liegt, während sich das kontinentaleuropäische Recht auf die von Kraftfahrzeugen ausgehende Gefährdung konzentriert³.

Im Common-Law-System stellt die Haftung für „negligence“ bei Straßenverkehrsunfällen eine Form der Verschuldenshaftung dar, die

² Thomas Kadner-Graziano, „Road Accidents“, *Encyclopedia of Private International Law*, Vol. 2, Jürgen Basedow/Franco Ferrari/Pedro de Miguel Asensio/Giesela Rühl Cheltenham: Edgar Elgar Publishing, 2017, s. 1718; Horton Rogers, „England“, *Unification of Tort Law: Strict Liability*, B.A. Koch / H. Koziol, Great Britain: Kluwer Law International, 2002, s.111.

³ Cees van Dam, *European Tort Law*, Second Edition, Oxford: Oxford University Press, 2013., s. 416.

ein Verschulden des Schädigers voraussetzt⁴. In der Europäischen Union wird im irischen Recht aktuell nach den Regeln der Verschuldenshaftung (*negligence*) beurteilt⁵. Im Rahmen dieser Haftungsregime, die bei Schäden durch Kraftfahrzeuge eine verschuldensabhängige Haftung vorsieht, kann der Fahrzeugführer oder -halter aufgrund pflichtwidrigen Verhaltens haftbar gemacht werden, wenn er gegen die Sorgfaltspflicht verstößt⁶.

Im Gegensatz zum Common-Law-System, wurde im Recht des kontinentaleuropäischen Raums anstelle der allgemeinen deliktischen Haftung aufgrund von Verschulden, das Prinzip der Gefährdungshaftung für Schäden, die durch Kraftfahrzeuge verursacht werden, anerkannt und entsprechende Sonderregelungen getroffen.

Auf dem europäischen Kontinent, im belgischen Recht, trotz des Gesetzes vom 21. November 1989 über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge⁷, das den Versicherer für Personenschäden unabhängig vom Verschulden haftbar macht, richtet sich die Haftpflicht der anderen Personen grundsätzlich nach dem Verschulden⁸.

Das italienische Recht befindet sich zwischen den beiden Rechtsordnungen in Bezug auf die Kfz-Haftung. Im italienischen Recht lautet Art.2054 Abs. 1 des Codice Civile⁹:

⁴ Eike von Hippel, *Schadensausgleich Bei Verkehrsunfällen: Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz*, Berlin: Walter de Gruyter, 1968, s. 5.

⁵ Christoph Oertel, *Objektive Haftung in Europa*, Tübingen: Mohr Siebeck, 2010, s. 51.

⁶ Oertel, s. 50-51.

⁷ Loi Du 21 Novembre 1989 Relative À L'assurance Obligatoire De La Responsabilité En Matière De Véhicules Automoteurs Contenu, Date de publication: 8 décembre 1989, <https://refli.be/fr/lex/1989011371>

⁸ Kadner-Graziano, s. 1718; Oertel, s. 52.

⁹ Codice Civile 2023: aggiornato con le ultime modifiche legislative apportate dal D. Lgs. 10 ottobre 2022, n. 149, come modificato dalla L. 29 dicembre 2022, n. 197 ("Riforma Cartabia"), <https://www.brocardi.it/codice-civile/>

„Der Fahrer eines Fahrzeugs ohne Schienenführung ist verpflichtet, den Schaden zu ersetzen, der durch die Fahrzeugbewegung an Personen oder Sachen verursacht wird, es sei denn, er kann nachweisen, dass er alles in seiner Macht Stehende getan hat, um den Schaden zu vermeiden.“

Da der Fahrer eines Fahrzeugs verteidigen kann, dass er alles in seiner Macht Stehende getan hat, um den Schaden zu vermeiden, stellt dieses Haftungsregime im italienischen Recht eine halbstrenge Haftung (*semi-strict liability*) dar¹⁰.

Im deutschen Recht, kennt Straßenverkehrsgesetz (StVG)¹¹ das Prinzip der vollständigen Haftung ohne Verschulden für die Nutzung von Kraftfahrzeugen. Gemäß StVG § 7 Abs. 1,

„Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen“

Durch diesen Artikel im StVG wird die Haftung des Kfz-Halters als Gefährdungshaftung ausgestaltet und an die abstrakte Betriebsgefahr des Kfz angeknüpft¹². Das bedeutet, dass kein Verschulden erforderlich ist, um die Haftung zu begründen, jedoch muss die Kausalität zwischen dem Schaden und dem Betrieb des Kfz im

¹⁰ Francesco Donato Busnelli / Giovanni Comandè / Maria Gagliardi, “Fault under Italian Law”, *Unification of Tort Law: Fault*, P. Widmer, The Netherlands: Kluwer Law International, 2005, s. 153.

¹¹ Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/BJNR004370909.html>

¹² Reinhard Greger, *Haftungsrecht des Straßenverkehrs: Handbuch und Kommentar*, 4. völligneubearbeitete Auflage, Berlin&Boston: De Gruyter, 2011, s. 34-35.

Rahmen der Haftung im StVG nachgewiesen werden¹³. Beweist der Betreiber, dass höhere Gewalt im Unfall vorliegt, kann er von der Haftung befreit werden¹⁴. Da höhere Gewalt anstelle eines unabwendbaren Ereignisses erforderlich ist, um von der Haftung befreit zu werden, muss sie von außen (durch Naturereignisse oder durch Handlungen betriebsfremder Personen) auf den Betrieb einwirken¹⁵. Das bedeutet, dass der Betreiber von der Haftung nicht befreit werden kann, indem er nachweist, alles in seiner Macht Stehende getan zu haben, um den Schaden zu vermeiden.

Im österreichischen Recht, wird die Haftung für Kfz und Eisenbahnen im Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz¹⁶ (EKHG) geregelt, und sie basiert auf der Gefährdungshaftung¹⁷. Gemäß § 1 Abs. 1,

„Wird durch einen Unfall beim Betrieb einer Eisenbahn oder beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, an seinem Körper oder an seiner Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der hieraus entstehende Schaden gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zu ersetzen.“

Mit dieser Regelung, ist das österreichische Recht dem deutschen Recht ähnlich. Gemäß § 1 Abs. 1 EKHG, dass die Ersatzpflicht ausgeschlossen ist, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde. Im Gegensatz zu ‚höherer Gewalt‘, ist der Begriff des ‚unabwendbaren Ereignisses‘ weiter gefasst¹⁸. Im Gegensatz zu deutschem Recht, ist es ausreichend für die Befreiung von der Haftung

¹³ Hatice Karacan-Çetin, *Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk (Türk, İsviçre ve Alman Hukukları Karşılaştırmalı)*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2016, s. 62.

¹⁴ Karacan-Çetin, s. 62.

¹⁵ Greger, s. 113; Karacan-Çetin, s. 291.

¹⁶ Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, Fassung vom 09.07.2025,

¹⁷ Martin Schrauer, *„Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz-EKHG“*, *Schwimann/Kodek ABGB Praxiskommentar*, Georg Kodek, Band 11, 5. Neu bearbeitete Auflage, Wien: LexisNexis, s. 521.

¹⁸ Schrauer, s. 631.

nachzuweisen, dass dem Fahrer keinerlei Möglichkeit mehr blieb, eine Kollision zu vermeiden¹⁹.

Im niederländischen Recht, im Artikel 185 des Straßenverkehrsgesetzes (*Wegenverkeerswet-WVV*)²⁰ aus dem Jahr 1994 wird festgelegt, dass der Fahrer und der Betreiber des Fahrzeugs für Schäden, die durch Verkehrsunfälle verursacht werden, ohne Verschulden haften²¹. Die Befreiung von der Haftung ist nur möglich, wenn der höheren Gewalt (*overmacht*) den Unfall verursacht²². Im Gegensatz, im niederländischen Recht basieren die Ansprüche der Verantwortlichen gegeneinander bei einem Unfall, an dem mehrere Kraftfahrzeuge beteiligt sind, auf den allgemeinen Vorschriften der Haftung wegen Verschuldens²³. Das heißt, niederländisches Recht akzeptiert grundsätzlich die Gefährdungshaftung, basierend auf der strikten Haftung, weicht jedoch in Fällen von Unfällen mit mehreren beteiligten Fahrzeugen davon ab.

Im spanischen Recht, im Jahr 1962 in Kraft getreten Gesetz über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheit im Straßenverkehr von Kraftfahrzeugen (*Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor-LRCSCVM*)²⁴ regelt diese Haftung gesetzlich. Gemäß diesem Gesetz ist der Fahrer eines Kraftfahrzeugs aufgrund des durch den Betrieb des Fahrzeugs verursachten Risikos für Schäden an

¹⁹ Oertel, s. 74.

²⁰ Wegenverkeerswet 1994 Toekomstige wijziging(en) op 01-01-2026, <https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2025-01-01>

²¹ Caes van Dam / Gerrit van Maanen, "The Development of Traffic Liability in the Netherlands", *The Development of Traffic Liability*, Wolfgang Ernst, Vol. 5, Cambridge University Press, 2010, s. 131-132.

²² Oertel, s. 71; van Dam/van Maanen, s. 137-138.

²³ Oertel, s. 85.

²⁴ Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-18911#:~:text=Este%20real%20decreto%20legislativo%20tiene%20por%20objeto%20la,normativa%20comunitaria%20de%20la%20legislaci%C3%B3n%20de%20seguros%20privados>

Personen und Sachen im Straßenverkehr verantwortlich (Art. 1/1). Entsprechend dieses Artikels im LRSCVM, muss der Schaden aus der Nutzung („explotacion“) des Kfz entstanden sein²⁵. Eine Befreiung von der Haftung ist aufgrund eines äußeren, nicht mit dem Fahrzeug oder Fahrer zusammenhängenden, sogenannten „höheren Gewalt“ (*Fuerza mayor*) möglich²⁶.

Im französischen Recht, wurde 1985 mit dem Gesetz Nr. 85-677²⁷, bekannt als das „Loi Badinter“, ein System der strikten Haftung für den Betreiber und den Fahrer von Kraftfahrzeugen eingeführt. In diesem Recht, ist es ausreichend, dass ein Kfz in einen Verkehrsunfall verwickelt war. Denn im französischen Recht basiert die strikte Haftung für Schäden, die durch motorisierte Fahrzeuge verursacht werden, im Gegensatz zum deutschen Recht, auf dem Gefährdungsprinzip, das nicht nur den Betrieb des Fahrzeugs betrifft, sondern den Straßenverkehr selbst²⁸. Außerdem ist keine Kausalität zwischen der Nutzung des Kfz und dem Schaden erforderlich. Art. 2 von *Loi Badinter* lautete „„Den Geschädigten, einschließlich des Fahrers, können vom Fahrer oder dem Fahrzeughalter gemäß Artikel 1 keine höhere Gewalt oder ein Verschulden Dritter entgegengehalten werden.“ In dieser Hinsicht stellt höhere Gewalt keinen Verteidigungsgrund im Rahmen des Gesetzes *Loi Badinter* dar. Deshalb unterschiedlich ist französisches Recht von anderen Rechtsordnungen in Europa. Das Haftungssystem im

²⁵ Oertel, s. 56.

²⁶ Isabel Gonzales-Pacanowska, „The Development of Traffic Liability in Spain“, *The Development of Traffic Liability*, Ernst, Wolfgang, Vol. 5, Cambridge University Press, 2010, s. 151-152.

²⁷ Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000006068902/2010-01-14/>

²⁸ van Dam, s. 416.

französischen Recht wird als „absolute Haftung“ bezeichnet²⁹. Tatsächlich, ist das strikter als Gefährdungshaftung.

Es zeigt sich, dass in den nationalen Rechtsordnungen der Europäischen Union die Haftungsfrage für durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden aufgrund unterschiedlicher Auffassungen auf vielfältige Weise durch spezielle Gesetze geregelt wurde

2.2. Haftungsfolgen und Schadensersatz

Die Straßenverkehrsunfälle verursachen Körperschaden und Sachschaden, und das Ziel der Haftungsregimen ist der Schadensersatz. Obwohl eine weitgehende Einigkeit über das Prinzip der *restitutio in integrum* besteht, divergieren die nationalen Schadenrechte³⁰.

Der Schadensersatz für Personenschaden enthält insbesondere Behandlungskosten, unfallbedingte Krankentransporte, Aufwendungen für Rehabilitationsmaßnahmen und vollständigen Ersatz bei dauerhafter Erwerbsunfähigkeit, gegebenenfalls bis zum Zeitpunkt des ohne den Unfall erwarteten Ruhestands. Jedoch gibt es verschiedene Baremen für die Berechnung des Ersatzes bei dauerhafter Erwerbsunfähigkeit³¹.

Der Schadensersatz für Sachschaden erfasst insbesondere Fahrzeugschäden und Nebenansprüche beispielweise Reparaturkosten, Wertminderung, Nutzungsausfall oder Mietwagenkosten³². Allerdings gibt es Diskrepanzen in Bezug auf der Bemessung des Schadensersatzes. Zum Beispiel können in den französischen, niederländischen oder italienischen Rechtsordnungen die Reparaturkosten den Wert des

²⁹ Alexandru Daniel On, *Strict Liability And The Aims Of Tort Law: A Doctrinal, Comparative, And Normative Study Of Strict Liability Regimes*, Doctoral Thesis, Maastricht, 2020, s. 166.

³⁰ Thomas Kadner-Graziano / Christoph Oertel, "Ein europäisches Haftungsrecht für Schäden im Strassenverkehr? - Eckpunkte de lege lata und Überlegungen de lege ferenda" *Zeitschrift für vergleichende Rechtswissenschaft*; 107(2), 2008, s. 158-159.

³¹ Kadner-Graziano/Oertel, s. 131-132.

³² Ulf. D. Lemor, "Gleicher Schadensersatz für Verkehrstopfer in Europa?: Diskrepanzen in Haftung und Durchsetzung", *Versicherungsrecht*; Heft 16, 1992, s. 651.

Fahrzeugs nicht überschreiten; während in den deutschen, österreichischen und spanischen Rechtsordnungen eine Entschädigung, die den Fahrzeugwert übersteigt, möglich ist³³.

Im französischen und spanischen Recht wird immaterieller Schaden sehr weit gefasst und umfasst neben dem erlebten Schmerz und Leid auch die Minderung der Lebensfreude aufgrund der Unfähigkeit, bestimmte Tätigkeiten auszuführen (*préjudice d'agrément*), oder aufgrund der ästhetischen Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes (*préjudice esthétique*)³⁴. Auch betrifft Schmerzensgeld der nahen Angehöriger eine sehr bedeutsame Frage. Im deutschen und niederländischen Recht wird ein solches Angehörigenschmerzensgeld (noch) abgelehnt³⁵. Schließlich kann die Höhe der immateriellen Entschädigung in den nationalen Rechtsordnungen variieren. So kann sie beispielsweise im deutschen, französischen und österreichischen Recht höher sein, während sie im griechischen Recht niedriger ausfallen könnte³⁶.

Zusammenfassend können die Geschädigten von Straßenverkehrsunfällen unter den nationalen Rechtsordnungen verschiedene Ersatzansprüche fordern.

2.3. Verjährung

Die Geschädigten in den Straßenverkehrsunfällen müssen verschiedene Verjährungsfristen berücksichtigen. Während die Verjährungsfrist im spanischen Recht nur ein Jahr beträgt, ist sie im

³³ Kadner-Graziano/Oertel, s. 138.

³⁴ Kadner-Graziano/Oertel, s. 133.

³⁵ Kadner-Graziano/Oertel, s. 135.

Aufgrund dieses Ansatzes im deutschen Recht existiert der Begriff des Schockschadens, der sich auf psychische oder physische Schäden der Angehörigen einer verstorbenen oder verletzten Person infolge des erlebten Schocks bezieht. Ob die Schockschäden, die Angehörige von Todes- oder Verletzungsoffern bei Verkehrsunfällen erleiden, unter die im StVG geregelte Haftung fallen, ist jedoch umstritten: Karacan-Çetin, s. 220-221.

³⁶ Lemor, s. 650.

italienischen und französischen Recht mit zehn Jahren deutlich länger³⁷. Außerdem werden in manchen Rechtsordnungen längere Verjährungsfristen in den strafrechtlichen Gesetzen berücksichtigt, wenn die unerlaubte Handlung gleichzeitig strafbar ist³⁸. Diese Situation erschwert die Harmonisierung der Verjährungsfristen erheblich.

3. Harmonisierung der Haftungsregime-Bemühungen

3.1. Europäisches Übereinkommen

Trotz der unterschiedlichen Auffassungen in den nationalen Rechtsordnungen hinsichtlich der Haftung und Entschädigung sind Harmonisierungsbemühungen dennoch auf den Tisch gekommen. 1973 wurde Europäisches Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden³⁹ vom Europarat zur Unterzeichnung durch die Mitgliedstaaten eröffnet. Dies ist zweifellos ein Harmonisierungsschritt, der auch über die Grenzen der Europäischen Union hinausgeht.

Das Übereinkommen erwog, dass das Haftungsrecht, dem der internationale Kraftfahrzeugverkehr unterliegt, von Staat zu Staat verschieden ist. Art. 4 Abs. 1 des Übereinkommens lautet „*Der Halter eines Fahrzeugs haftet vorbehaltlich der in diesem Übereinkommen vorgesehenen Beschränkungen für Schäden, die durch das Fahrzeug verursacht worden sind.*“ Das heißt, das Übereinkommen sah eine objektive Haftung des Halters für Schaden in den Straßenverkehrsunfällen unabhängig von Verschulden vor⁴⁰. Gemäß Art. 3 Abs. 1-b, bedeutet "Halter" eines

³⁷ Thomas Kadner-Graziano, "Short Limitation Periods In Cross-Border Liability Cases No Solution Yet (De Lege Lata) But Five Options For Action (De Lege Ferenda)", *Yearbook of Private International Law (YbPIL)* (2020/21), Vol. XXII, 2022, s. 413.

³⁸ Kadner-Graziano, *YbPIL*, s. 414.

³⁹ Europäisches Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden, Sammlung Europäischer Verträge - Nr. 79, Straßburg/Strasbourg, 14.V.1973, (Nichtamtliche Übersetzung), <https://rm.coe.int/16800761c2>

⁴⁰ Oertel, s. 54; Reinhard Renger, "Perspektiven einer Vereinheitlichung von Haftung und Versicherung", *Versicherungsrecht*, Heft 16, 1992, s. 654.

Fahrzeugs die Person, die über die Verwendung des Fahrzeugs bestimmt. Außerdem, werden andere Regeln für Mitwirkung der Geschädigten an der Entstehung des Schadens und Haftung mehrerer Halter gegenüber Dritter vorgesehen.

Allerdings überließ das Übereinkommen manche Angelegenheiten dem Recht eines jeden Vertragsstaats. Gemäß Art. 12 Abs. 1-1, sind sie

a die Art, die Form, der Umfang und etwaige Begrenzungen des Betrags des Schadensersatzes;

b Schadensersatzklagen gegen andere Personen als Halter und Rückgriffsklagen von oder gegen solche Personen;

c Rückgriffsklagen von Haltern wegen des auf einen anderen Halter entfallenden Teiles des Schadensersatzes, für den sie nach Artikel 9 Absatz 3 haftbar gemacht werden;

d die Entscheidung darüber, ob wegen der Übernahme einer außergewöhnlichen Gefahr durch den Geschädigten oder die Person, die Schadensersatz verlangen kann, wegen eines strafbaren Verhaltens des Geschädigten oder dieser Person oder wegen ihrer Einwilligung in ein strafbares Verhalten des Fahrzeugführers der Anspruch ausgeschlossen oder der Schadensersatz gemindert werden kann.

Das heißt, das Übereinkommen harmonisierte nur die Haftungssysteme, aber nicht die Haftungsfolgen oder den Schadensersatz. In Bezug auf Haftungssysteme, lautete Art. 13 Abs. 1-a, dürfen die Vertragsstaaten günstigere Regelungen für die Geschädigten anzunehmen, außer in Bezug auf die Beziehungen der haftpflichtigen Halter unter sich.

Letztendlich, wurde das betreffende Übereinkommen trotz seiner Kürze und der Einführung grundlegender Prinzipien weder von den Mitgliedstaaten des Europarats angenommen noch in Kraft getreten.

3.2. Prinzipien des Europäischen Deliktsrechts (PETL)

Die Europäische Gruppe für Deliktsrecht (damals „Tilburg-Gruppe“ genannt) ist eine Gruppe führender Wissenschaftler im Bereich des Deliktsrechts aus dem Zivilrecht, dem Common Law und gemischten Rechtssystemen, die 1992 gegründet wurde. Der von dieser Gruppe im Jahr 2005 veröffentlichte Text der „Prinzipien des Europäischen Deliktsrechts“ (Prinzipien des Europäischen Deliktsrechts“- PETL)⁴¹ legt in Grundsätze und Prinzipien zur unerlaubten Haftung. In Artikel 5:101 der PETL, mit dem Titel „Anormale gefährliche Tätigkeiten“, wird festgelegt, dass derjenige, der eine anormale gefährliche Tätigkeit ausführt, für daraus resultierende Schäden verschuldensunabhängig haftet. Jedoch fällt diese Art der Haftung nicht in diesen Bereich da der Betrieb von Kraftfahrzeugen nicht allgemein genutzt wird⁴². Außerdem ist dieser Text unverbindlich für die Staaten.

3.3. Gemeinsamer Referenzrahmen des europäischen Privatrechts (DCFR)

Im Gegensatz zu PETL, sah Gemeinsamer Referenzrahmen des europäischen Privatrechts (DCFR)⁴³ entworfen mit der Zusammenarbeit von Studiengruppe zu einem Europäischen Zivilgesetzbuch und Europäische Forschungsgruppe zum bestehenden EG-Privatrecht (Acquis-Gruppe) objektive Haftung für Schäden vor, die durch Kfz verursacht worden⁴⁴.

⁴¹ Principles of European Tort Law (PETL)-English Version, <http://www.egtl.org/PETLEnglish.html>

⁴² Thomas Kadner-Graziano, *Comparative Tort Law: Cases, Materials, and Exercises*, Taylor & Francis Group, 2018, s. 270.

⁴³ DCFR COMMENTARY, m. VI-3:205: Accountability for damage caused by motor vehicles, Comments, Christian von Bar and Eric Clive, European Law Publishers, Munich, 2009, s. 3523-3538.

⁴⁴ Thomas Kadner-Graziano, "The Principles of European Tort Law and the Draft Common Frame of Reference", *Digest of European Tort Law: Essential Cases of Misconduct*, Ken Oliphant / Ernst Karner /Benedict Winiger, Vol.3, Berlin, 2018, s. 103.

Gemäß Artikel VI-3:205 des DCFR ist der Fahrzeughalter (*keeper*) für Schäden verantwortlich, die durch einen Verkehrsunfall verursacht werden, der durch die Nutzung des Kraftfahrzeugs entsteht, und die Schäden betreffen Personen und Sachen (mit Ausnahme des Fahrzeugs selbst und der transportierten Ladung).

Der DCFR-Text ist jedoch nicht verbindlich, und es wird festgestellt, dass in dieser Hinsicht die Harmonisierung des materiellen Rechts derzeit nicht ausreichend ist.

4. Harmonisierung der Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und Ihr Effekt auf die Haftungsregime

Besteht zwischen der geschädigten Person und dem für den Betrieb des Kraftfahrzeugs verantwortlichen Halter ein solches Beförderungsverhältnis, kann die Harmonisierung des materiellen Rechts über die Haftung des Beförderers zumindest teilweise auch eine Harmonisierung der Kfz-Haftungsregimen.

In der Europäischen Union, sind die Rechte der Fahrgäste im Kraftomnibusverkehr durch die Verordnung Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr⁴⁵ gewährleistet. Außerdem nennt das zweite Kapitel der Verordnung als „Entschädigung Und Hilfeleistung Bei Unfällen“ und bringt wichtige Bestimmungen über die Haftung des Beförderers im Falle eines Unfalls.

Laut Artikel 7 der Verordnung,

(1) Die Fahrgäste haben gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften Anspruch auf Entschädigung bei Tod – einschließlich angemessener Kosten für die Bestattung – oder Körperverletzung sowie bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck bei aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfällen. Beim Tod eines Fahrgasts gilt dieses

⁴⁵ Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004, ABl. L 55 vom 28.2.2011, pp. 1–12, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:32011R0181>

Recht mindestens für Personen, für die der Fahrgast kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder zukünftig unterhaltspflichtig geworden wäre.

(2) Die Höhe der Entschädigung wird gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften berechnet. Darin vorgesehene Höchstgrenzen für die Entschädigung bei Tod oder Körperverletzung sowie bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck dürfen pro Schadensfall nicht weniger betragen als

a) 220 000 EUR je Fahrgast;

b) 1 200 EUR je Gepäckstück. Die Entschädigung im Falle einer Beschädigung von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten entspricht stets dem Wiederbeschaffungswert oder den Reparaturkosten der verloren gegangenen oder beschädigten Ausrüstung.

Damit wird in der Verordnung die grundsätzliche Haftung des Beförderers für Schäden, die dem Fahrgast entstehen, im Allgemeinen dem nationalen Recht überlassen⁴⁶. Außerdem, in der Leitung der Verordnung, es lautet

„Bei der Bestimmung des nationalen Rechts, das für die Entschädigung bei Tod – einschließlich angemessener Kosten für die Bestattung – oder Körperverletzung oder bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck infolge eines aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfalls anwendbar ist, sollten die Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom II“) (4) und die Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) (5) berücksichtigt werden.“

⁴⁶ Patrick Vlacic, “Carriage By Road”, *Transport Law on Passenger Rights*, Marko Pavliha, Taylor & Francis, 2021, s. 139.

Damit wird deutlich, dass die Verordnung nicht das Ziel verfolgt, das Haftungsregime zu harmonisieren, und dass diese Frage innerhalb der EU nach unterschiedlichen nationalen Rechtsordnungen geregelt werden kann.

Zwar regelt Artikel 8 die Verpflichtung des Beförderers zur angemessenen und verhältnismäßigen Hilfe im Hinblick auf die unmittelbaren praktischen Bedürfnisse der Fahrgäste nach dem Unfall. Aber es lautet ausdrücklich, dass Hilfeleistung in keinem Fall eine Haftungsanerkennung darstellt. Dementsprechend ist die Hilfeleistung unabhängig von der Haftungsregime, die unter den nationalen Rechtsordnungen geregelt hat.

Ausschließlich wird die Haftung der Beförderer und der Busbahnhofbetreiber für die Entschädigung zu Rollstühlen und andere Mobilitätshilfen unter Artikel 17 geregelt. Gemäß diesem Artikel, haften die Beförderer und die Busbahnhofbetreiber für von ihnen verursachte Verluste oder Beschädigungen von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten. Aus dem Wortlaut der Vorschrift geht hervor, dass eine Verschuldenshaftung für diese Schäden anerkannt wird⁴⁷. Außerdem regelt der Abs. 2 den Schadenersatz und lautet, dass er Wiederbeschaffungswert oder den Reparaturkosten der verloren gegangenen oder beschädigten Ausrüstung oder Geräte entsprechen muss.

Dementsprechend, spielt die EU-Verordnung über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr geringere Rolle über die Harmonisierung der Kfz-Haftung. Außerdem hat diese Verordnung nicht die Harmonisierung der Haftungsregimen gezielt.

⁴⁷ Vlacic, s. 143.

5. Harmonisierung Der Kfz-Versicherung in der Europäischen Union

5.1. Der Hintergrund der Kfz-Versicherungs-Richtlinien

5.1.1. Erste Kfz-Richtlinie

Die Kfz-Versicherung, die das Risiko der Haftung abdeckt, wird durch die Kfz-Richtlinien geregelt. Die 1. Richtlinie 72/166/EWG⁴⁸ trat erstmals im Jahr 1972 in Kraft. Lautet Art. 3 Abs. 1 dieser Richtlinie

"Jeder Mitgliedstaat trifft vorbehaltlich der Anwendung des Artikels 4 alle zweckdienlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist. Die Schadensdeckung sowie die Modalitäten dieser Versicherung werden im Rahmen dieser Maßnahmen bestimmt."

Deshalb ist es rechtlich verpflichtend, eine Kfz-Versicherung aufrechtzuerhalten, und jeder Mitgliedstaat ergreift alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht durch die Kfz-Versicherung gedeckt wird. Allerdings kann gemäß Artikel 4 jeder Mitgliedstaat von Artikel 3 abweichen – unter bestimmten gesetzlichen Voraussetzungen –, und bei bestimmten natürlichen oder juristischen Personen des öffentlichen oder privaten Rechts sowie bei bestimmten Arten von Fahrzeugen oder bei Fahrzeugen mit einem besonderen Kennzeichen.

Die Entscheidung, den Umfang der Versicherung vollständig den Regelungen der Mitgliedstaaten zu überlassen, hat jedoch die

⁴⁸ Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, ABl. L 103 vom 2.5.1972, p. 1–4, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:31972L0166>

Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in diesem Bereich kaum verringert⁴⁹.

Eine weitere wichtige Regelung dieser Richtlinie ist Artikel 2, der festlegt, dass die Mitgliedstaaten auf die Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei Fahrzeugen verzichten, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben. Sie können jedoch eine Stichprobenkontrolle durchführen. Diese Stichprobenkontrollen waren erforderlich angesichts der Diskrepanzen bezüglich des Deckungsumfangs der Kfz-Versicherung in der EU⁵⁰.

5.1.2. Zweite Kfz-Richtlinie

Die 2. Richtlinie 84/5/EWG⁵¹ hat einige Änderungen an der ersten Richtlinie vorgenommen. Außerdem diese Richtlinie hat die Harmonisierung über den Deckungsumfang der Kfz-Versicherung eingeleitet⁵².

Laut Art. 1 Abs 1 dieser Richtlinie "*Die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung hat sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.*" Zusätzlich regeln die folgenden Absätze die Mindestbeträge für Personen- und Sachschäden und enthalten einige Bestimmungen zur Festlegung der Mindestversicherungssummen. Darüber hinaus enthält diese Richtlinie auch eine Regelung bezüglich des Versicherungsschutzes aus Sicht der geschädigten Person. Gemäß Artikel 3 der Richtlinie dürfen Familienangehörige des Versicherungsnehmers nicht vom Versicherungsschutz ausgeschlossen werden.

⁴⁹ Jenny Papettas, "Direct Actions against Insurers of Intra-Community Cross-Border Traffic Accidents: Rome II and the Motor Insurance Directives", *Journal of Private International Law*, 8:2, s. 300.

⁵⁰ Papettas, s, 300.

⁵¹ Zweite Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug- Haftpflichtversicherung, ABl. L 8 vom 11.1.1984, p. 17–20, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=celex:31984L0005>

⁵² Papettas, s. 301.

Gemäß Art. 1 Abs. 4, schafft jeder Mitgliedstaat eine Stelle oder erkennt eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht im Sinne des Absatzes 1 versichertes Fahrzeug verursacht worden sind.

Außerdem, laut Art. 2 Abs. 1, trifft jeder Mitgliedstaat geeignete Maßnahmen, damit Kfz-Versicherungen keine Ausschlüsse enthalten für Schäden durch nicht ermächtigte Fahrer, Personen ohne Führerschein oder bei Verstößen gegen gesetzliche Pflichten zum Fahrzeugzustand. Die einzige Ausnahme vom Versicherungsschutz für Fahrzeuginsassen betrifft Fälle, in denen sie in ein Fahrzeug einsteigen, obwohl sie wissen, dass es gestohlen wurde⁵³. Bezogen auf diesen Artikel der Zweiten Richtlinien, dürfen Mitgliedstaaten Bestimmungen anerkennen, die den Versicherungsschutz in solchen Fällen ausschließen.

5.1.3. Dritte Kfz-Richtlinie

Die 3. Richtlinie 90/232/EWG⁵⁴ hat neue Regeln mitgebracht. Gemäß Art. 2 Abs. 1 treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit alle Pflichtversicherungsverträge zur Deckung der Haftpflicht für die Nutzung von Fahrzeugen auf der Basis einer einzigen Prämie das gesamte Gebiet der Gemeinschaft abdecke.

Mit den ersten drei Richtlinien wurde in der EU eine Kfz-Haftpflichtversicherung eingeführt, Mindestversicherungssummen festgelegt, Entschädigungsstellen in allen Mitgliedstaaten eingerichtet, um einen besseren Schutz zu gewährleisten, und alle Fahrgäste in den Versicherungsschutz einbezogen⁵⁵.

⁵³ Papettas, s. 301.

⁵⁴ Dritte Richtlinie des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, (90/232/EWG), OJ L 129, 19.5.1990, pp. 33–35, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:31990L0232>

⁵⁵ Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği [Verband der Versicherungs- und Rückversicherungsgesellschaften der Türkei], *Avrupa Birliği Sigorta Müktesebat Rehberi*, bearbeitet von B. Özşar, herausgegeben von S. Oksay, Istanbul, 2005, s. 90.

5.1.4. Vierte Kfz-Richtlinie

Die 4. Richtlinie 2000/26/EG⁵⁶ konzentriert sich auf den Direktanspruch gegenüber dem Versicherer und schreibt vor, dass der Versicherer in jedem Mitgliedstaat einen Vertreter haben muss. Außerdem sieht diese Richtlinie den Aufbau eines Informationsnetzes vor, damit der Geschädigte den Versicherer ermitteln kann⁵⁷. Diese Richtlinien erleichterte den Schadenersatz in der Auslandsschadenfällen damit im einen EU-Mitgliedstaat wohnhafter Geschädigte im eigenen Land seine Ansprüche geltend machen kann, der im Ausland durch den Betrieb eines in einem anderen EU-Mitgliedstaat versicherten Kfz geschädigt wurde⁵⁸. Zusätzlich zur Auskunftsstelle und zum Schadensregulierungsbeauftragten des Versicherers wurde dem Geschädigten die Möglichkeit eingeräumt, sich an die Entschädigungsstelle im eigenen Land zu wenden, falls er innerhalb von drei Monaten weder ein Regulierungsangebot noch eine begründete Antwort auf seine Darlegungen erhält⁵⁹.

5.1.5. Fünfte Kfz-Richtlinie

Die 5. Richtlinie 2005/14/EG⁶⁰ hat neue Änderungen der ehemaligen Richtlinien zugunsten der Geschädigten in der

⁵⁶ Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie), L 181, 20/07/2000 P. 0065 - 0074, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000L0026>

⁵⁷ Robert Merkin / Maggie Hemsworth, *The Law of Motor Insurance*, Second Edition, London: Sweet&Maxwell, 2015, s. 23-25.

⁵⁸ Michael Nissen, „Kfz-Schadenregulierung, Unfälle mit Auslandsbezug“, *Handbuch-der Kfz-Schadenregulierung*, Klaus Himmelreich / Wolfgang E. Halm / Ulrich Staab, 3. Auflage, Köln: Luchterhand Verlag, 2015, s. 1747.

⁵⁹ Nissen, s. 1750.

⁶⁰ Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des

Straßenverkehrsunfällen. Der Direktanspruch gegenüber dem Versicherer wurde für alle Geschädigten gewährleistet⁶¹. Außerdem wurde die Deckungssumme der Kfz-Versicherung durch diesen Kfz-Richtlinie wieder geregelt und erhöht⁶². Ferner wurde ein besserer Schutz für sogenannte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer und andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer) sichergestellt, indem Personen- und Sachschäden dieser Geschädigten zwingend in den Deckungsbereich der Kfz-Versicherung fallen müssen⁶³.

5.1.6. Sechste Kfz-Richtlinie

Die 6. Kfz-Richtlinie 2009/103/EG⁶⁴ ist am 27.10.2009 in Kraft getreten. Zwar enthält diese Richtlinie keine materiell neuen Inhalte, aber sie kodifiziert die früheren fünf Kfz-Richtlinien⁶⁵. Gemäß Artikel 29 dieser Kfz-Richtlinie sind die früheren fünf Richtlinien weggefallen. Diese Richtlinie ist nach wie vor in Kraft und wird daher in unserer Arbeit mit dem Begriff „Kfz-Richtlinie“ bezeichnet.

Neben den EU-Mitgliedstaaten haben auch die nicht zur EU gehörenden Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums (Island, Liechtenstein und Norwegen) durch den Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 117/2011⁶⁶ die Anwendung der

Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32005L0014>

⁶¹ Papettas, s. 308.

⁶² Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği [Verband der Versicherungs- und Rückversicherungsgesellschaften der Türkei], s. 98.

⁶³ Nissen, s. 1754; Papettas, s. 308.

⁶⁴ Richtlinie 2009/103/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (kodifizierte Fassung), ABl. L 263 vom 7.10.2009, pp. 11–31, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32009L0103>

⁶⁵ Nissen, s. 1759.

⁶⁶ Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 117/2011 vom 21. Oktober 2011 zur Änderung von Anhang IX (Finanzdienstleistungen) des

Bestimmungen der Richtlinie 2009/103/EG in ihren Hoheitsgebieten akzeptiert.

5.2. Harmonisierung der Deckung der Kfz-Versicherung

Die Kfz-Richtlinien verpflichten nicht nur zum Abschluss einer Versicherung, sondern enthalten auch Bestimmungen über den Umfang des Versicherungsschutzes.

Gemäß Art. 12 Abs. 1 muss die Versicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers decken muss. Demnächst wird geregelt, dass Familienmitglieder des Versicherungsnehmers, des Fahrers oder jeder anderen Person, die bei einem Unfall haftbar gemacht werden kann, für Personenschäden nicht ausgeschlossen werden dürfen.

Nach Art. 13 werden die Mitgliedstaaten Rechtsvorschriften und Vertragsbedingungen in der Versicherungspolice für unwirksam erklären, die den Versicherungsschutz ausschließen, wenn das Fahrzeug von Personen geführt wird, die keine ausdrückliche oder stillschweigende Erlaubnis des Fahrzeughalters haben, nicht berechtigt sind, das betreffende Fahrzeug zu führen, oder die gegen gesetzliche Vorschriften bezüglich des Zustands und der Sicherheit des Fahrzeugs verstoßen. Dasselbe gilt für Rechtsvorschriften und Vertragsbedingungen, die den Versicherungsschutz ausschließen, wenn das Fahrzeug von alkoholisierten Personen geführt wird.

Das heißt, nach EU-Recht kann gesagt werden, dass sämtliche Personenschäden aller Fahrzeuginsassen, unabhängig davon, ob sie Familienmitglieder sind oder ob sie unentgeltlich oder gegen Entgelt mitfahren, durch die Pflicht-Haftpflichtversicherung abgedeckt sein müssen⁶⁷. Die Ausnahme ist die Insassen, die wussten, dass das Fahrzeug gestohlen war. Gemäss Art. 13 Abs. 2 genannte Vorschrift

EWR-Abkommen, OJ L 341, 22/12/2011, p. 81–82, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:22011D0117&qid=1754241205756>

⁶⁷ Özlem Gürses, *The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance*, Informa Law from Routledge, 2021, s. 106-107.

oder Klausel kann jedoch gegenüber den Personen geltend gemacht werden, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern der Versicherer nachweisen kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug gestohlen war.

Art. 12 Abs. 3 regelt, dass Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern gedeckt werden müssen, die nach einzelstaatlichem Zivilrecht einen Anspruch auf Schadenersatz aus einem Unfall haben, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist. Darum wird der bessere Schutz für sogenannte Verkehrsteilnehmer sicherstellt.

Letztens ist es sicher, dass die Versicherung auch immaterielle Schäden abdecken muss⁶⁸.

Die Richtlinie hat somit sehr wichtige Bestimmungen zur Harmonisierung des Umfangs des Versicherungsschutzes eingeführt. Jedoch können die Mitglied-Staaten im Einklang mit dem Vertrag Bestimmungen beibehalten oder einführen, die für die Geschädigten günstiger sind als die Bestimmungen, die zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderlich sind (Art. 28 Abs. 1). Das heißt die Richtlinie regelt nur den obligatorischen Mindestumfang für die Kfz-Versicherung.

5.3. Harmonisierung der Mindestdeckungssummen der Kfz-Versicherung

Art. 9 der Kfz-Richtlinie regelt Mindestdeckungssummen für die Kfz-Versicherung. Gemäß diesem Artikel werden für Personenschäden eine Mindestversicherungssumme von 1 Million je Unfallopfer oder von 5 Millionen Euro je Schadensfall, sowie für Sachschäden eine Mindestdeckungssumme von 1 Million Euro festgelegt. Diese Beträge sollen alle fünf Jahre überprüft und automatisch entsprechend dem europäischen Verbraucherpreisindex angepasst werden.

⁶⁸ Gürses, s. 63; Thomas Thiede, "Straßenverkehrsunfall mit Auslandsbezug (Teil 2) – Direktklage, Vierte KH-Richtlinie und Grüne-Karte-System", *Zivilrecht Aktuell*, 2014, s. 106.

Dieser Artikel lässt höhere Deckungssummen unberührt, und die Mitgliedstaaten dürfen höhere Deckungssummen festlegen. Vor diesem Hintergrund lassen sich in den nationalen Rechtsordnungen der EU-Mitgliedstaaten verschiedene Mindestversicherungssummen⁶⁹ beobachten.

Zum Beispiel ist die Mindestdeckungssumme für Personenschäden in Frankreich, Finnland und Luxemburg unbegrenzt; sie von weniger als 6.000.000 € je Schadensfall gilt in Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, der Slowakei und Slowenien. Während die Mindestdeckungssumme für Sachschäden in Luxemburg unbegrenzt ist oder in Belgien mehr als 129 Millionen Euro pro Schadensfall beträgt, liegt sie in Bulgarien, Lettland, Litauen, Polen, der Slowakei und Slowenien bei weniger als 1.100.000 Euro pro Schadensfall.

Somit legt die Kfz-Richtlinie lediglich die Mindestbeträge fest, die als Mindestversicherungssumme bestimmt werden können. Die Deckungssummen in den Mitgliedstaaten variieren je nach ihren sozioökonomischen Gegebenheiten. Darum kann von einer vollständigen Harmonisierung für die Deckungssummen kaum die Rede sein.

5.4. Die Auswirkungen der Kfz-Richtlinie auf die Harmonisierung des Haftungsregimes

Im EU-Recht ist die Kfz-Versicherung verpflichtend vorgeschrieben, und die diesbezüglichen Grundlagen sind umfassend geregelt. Dennoch bezwecken die Kfz-Richtlinien, dass im Falle einer Haftung diese durch eine Versicherung abgedeckt wird, während die Frage der Haftung dem nationalen Recht überlassen bleibt⁷⁰.

Deshalb sind die materiellrechtlichen Regelungen anwendbar, ob die Haftungsvoraussetzungen erfüllt sind, auch wenn der Anspruch gegenüber dem Versicherer geltend gemacht wird. Der Europäische Gerichtshof (*EuGH*) hat in seiner Urteil *Ferreira v Companhia de Seguros*

⁶⁹ Minimum Amounts of Insurance Coverage, <https://www.cobx.org/sites/default/files/2023-06/MinimumAmountOfCoverage-2023-05-22.pdf>

⁷⁰ Gürses, s. 125; Lemor, s. 648

Mundial Confiança SA.⁷¹ bestätigt, dass die nationalen Regelungen daher entweder eine Gefährdungshaftung oder eine Verschuldenshaftung vorsehen können. Wenn die Haftung festgestellt wird, muss der Schadensersatz durch die Kfz-Versicherung die tatsächlich verursachten Schäden abdecken.

Neben den Haftungsvoraussetzungen fallen auch die Haftungsfolgen in den Geltungsbereich der Haftungsregulierung. EuGH hat in seiner Urteil *Enrico Petillo und Carlo Petillo v. Unipol Assicurazioni SpA*⁷² bestätigt,

„Demnach steht es den Mitgliedstaaten in Anbetracht insbesondere des Art. 1 Nr. 2 der Ersten Richtlinie beim gegenwärtigen Stand des Unionsrechts nach wie vor grundsätzlich frei, im Rahmen ihrer Haftpflichtvorschriften insbesondere zu regeln, welche von Kraftfahrzeugen verursachten Schäden zu ersetzen sind, welchen Umfang dieser Schadensersatz hat und welche Personen Anspruch darauf haben“

Es wurde entschieden, dass die Regelung zur Festlegung von Grenzen für die Berechnung von immateriellen Schäden und immateriellen Entschädigungen im Haftungsrecht im italienischen Recht nicht im Widerspruch zur EU-Richtlinie über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung steht. Denn Schadenersatz fällt unter dem Geltungsbereich der Haftungsregelungen.

⁷¹ Urteil des Gerichtshofes (Fünfte Kammer) 14. September 2000 in der Rechtssache C-348/98, Vitor Manuel Mendes Ferreira und Maria Clara Delgado Correia Ferreira gegen Companhia de Seguros Mundial Confiança SA, <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=45632&pageIndex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=11603143>

⁷² Urteil des Gerichtshofes (Zweite Kammer) 23. Januar 2014 in der Rechtssache C-3471/12, Enrico Petillo und Carlo Petillo v. Unipol Assicurazioni SpA, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=146690&pageIndex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=11617515>

Die Haftungsregelungen hat auch maßgebend, wer den Schadenersatzanspruch geltend machen. Zusätzlich zu dem EuGH, lautet Art. 12 (Spezifische Kategorien von Unfallopfern) der Kfz-Richtlinie „Der vorliegende Artikel lässt die zivilrechtliche Haftung und die Höhe des Schadenersatzes unberührt“. Das heißt, die Geschädigten können ihre Ansprüche gegenüber den Versicherern geltend machen, sofern das anwendbare Haftungsregime den Schadenersatz anerkennt.

Letztens, hat die EU-Kommission einen Vorschlag⁷³ gemacht, damit die sogenannten schwachen Unfallopfer gegenüber dem Versicherer Anträge stellen können, unabhängig davon, ob der Fahrer schuldhaft gehandelt hat.

Der Vorschlag lautet,

„Die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung deckt – unabhängig davon, ob der Fahrer schuldhaft gehandelt hat – Personenschäden ab, die Fußgänger und Radfahrer infolge eines Unfalls, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist, erlitten haben.“ (Artikel 1a)

Das heißt, die Haftung des Versicherers wird unabhängig von den Haftungsvoraussetzungen im Haftungsregime zugunsten einiger besonderer Verkehrsunfallopfer festgelegt. Jedoch wurde dieser Vorschlag abgelehnt⁷⁴.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Kfz-Versicherung nicht die Haftung ersetzt und um einen Anspruch gegenüber dem Versicherer geltend zu machen, muss der Anspruch mit dem Haftungsregime des entsprechenden Rechts übereinstimmen. Mit anderen Worten, die Kfz-Richtlinien harmonisieren nicht das Haftungsrecht. Der Vorschlag zur Ersetzung der Haftungsregimen

⁷³ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Brüssel, den 07.06.2002 KOM(2002) 244 endgültig 2002/0124 (COD), [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/juri/20040329/com_com\(2002\)0244_de.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/juri/20040329/com_com(2002)0244_de.pdf)

⁷⁴ van Dam, s. 418-419.

durch die Kfz-Versicherung zugunsten einiger besonderer Verkehrsunfallopfer wurde auch abgelehnt.

5.5. Harmonisierung der Verjährung für den Kfz-Versicherer

Was die Verjährung der Haftung des Versicherers betrifft, so wurde im EU-Recht vom Europäischen Parlament eine allgemeine Verjährungsfrist von 4 Jahren für direkte Ansprüche der Geschädigten gegenüber dem Versicherer vorgeschlagen⁷⁵. Dieser Vorschlag wurde jedoch nicht angenommen. Somit wurde die Frage der Verjährung in Bezug auf Ansprüche gegen den Versicherer in der obligatorischen Haftpflichtversicherung den nationalen Rechtsordnungen überlassen⁷⁶.

6. Fazit

Es gibt verschiedene Rechtsordnungen im nationalen Recht in Bezug auf die Kfz-Haftungsregime. Nicht nur die Haftungsvoraussetzungen, sondern auch die Haftungsfolgen unterscheiden sich in den nationalen Rechtsordnungen. Zusätzlich müssen die Geschädigten verschiedene Verjährungsfristen berücksichtigen. Obwohl es einige Bemühungen zur Harmonisierung der Haftungsregime gab, ist dies bisher nicht gelungen. Aufgrund der unterschiedlichen Auffassungen in den Rechtssystemen haben die Vorschläge zur Harmonisierung des Haftungsregimes keine Unterstützung gefunden. Im Gegensatz dazu wird die Harmonisierung der Kfz-Versicherung in der EU seit 1972 intensiv verfolgt. Jedoch gewährleisten die Kfz-Versicherungsregelungen mindestens einen Schutz für die Geschädigten, einschließlich der Mindestdeckungssummen. Da die EU-Mitgliedstaaten besseren Schutz und höhere Mindestdeckungssummen gewährleisten dürfen, sind verschiedene Kfz-Versicherungsumfänge in den nationalen Rechtsordnungen unvermeidlich. Außerdem hängt die Kfz-Versicherung von den Haftungsvoraussetzungen und Haftungsfolgen

⁷⁵ Report with recommendations to the Commission on limitation periods for traffic accidents) (2015/2087(INL)), <https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/120362/juri-committee-limitation-periods.pdf>

⁷⁶ Kadner-Graziano, *YbPIL*, s.433; Merkin/Hemsworth, s. 30-31.

ab, weshalb die Kfz-Richtlinien kaum Effekt auf die Harmonisierung der Kfz-Haftungsregime in der EU haben.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Peer-Review: Externes Peer-Review-Verfahren.

Interessenkonflikt: Der/die Autorinnen unterliegt/unterliegen keinem Interessenkonflikt.

Finanzielle Unterstützung: Der/die Autorinnen erklärt/en, dass diese Studie keine finanzielle Unterstützung erhalten hat.

ÖZET

Bu çalışma, Avrupa Birliği'nde motorlu araçların neden olduğu zararlara ilişkin hukukî sorumluluk ve zorunlu malî sorumluluk sigortasına ilişkin düzenlemelerin ne ölçüde uyumlaştırılabilirdiğini incelemektedir. AB üyesi ülkeler arasında sorumluluğa ilişkin yaklaşımlar önemli ölçüde farklılık göstermektedir. Bazı ülkelerde kusur esasına dayalı sorumluluk benimsenmişken, diğerlerinde tehlike esasına dayalı objektif sorumluluk uygulanmaktadır. Bu temel fark, yalnızca sorumluluğun doğumu değil; tazminatın kapsamı, maddi ve manevi zararların hesaplanması, zamanaşımı süreleri gibi alanlarda da ciddi uyumsuzluklara neden olmaktadır.

Makale, ulusal sorumluluk rejimlerinin yapısal farklılıklarını detaylı biçimde karşılaştırmakta ve bu farklılıkların AB düzeyinde ortak bir sorumluluk sisteminin kurulmasını engellediğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle, Avrupa Birliği içinde bugüne kadar yapılan harmonizasyon girişimleri hukukî sorumluluk alanında somut bir sonuca ulaşamamıştır.

Buna karşılık, zorunlu malî sorumluluk sigortası konusunda AB düzeyinde belirli bir uyum sağlanmıştır. 2009/103/EC sayılı Direktif ile kodifiye edilen düzenlemeler, sigorta yaptırma yükümlülüğünü, asgarî teminat tutarlarını ve mağdurun doğrudan sigortacıya başvurma hakkını düzenlemektedir. Ancak bu düzenlemeler yalnızca asgarî düzeyde bir uyum sağlamaktadır. Direktif, üye devletlerin daha yüksek koruma sağlayan iç düzenlemeler yapmasına izin vermektedir.

Nitekim, AB üyesi ülkeler arasında halen çok farklı teminat limitleri bulunmaktadır. Örneğin bazı ülkelerde kişi başına teminat tutarı sınırsız iken, bazı ülkelerde oldukça düşük seviyelerdedir.

Ayrıca, sorumluluğun ne zaman doğduğu, hangi zararların tazmin edileceği ve hangi kişilerin bu haktan yararlanabileceği soruları, sigortacı bakımından da sorumluluğa uygulanacak ulusal hukuka göre belirlenmektedir.

Sonuç olarak, AB düzeyinde motorlu araç sigortasının kapsamı teknik olarak uyumlaştırılmış olsa da, bu uyum sadece en alt düzeydedir ve yapısal farklılıkları ortadan kaldırmamaktadır. Ulusal hukuk sistemlerinin sorumluluk ve tazminat anlayışlarının temelden farklı olması, daha ileri bir uyumun önündeki en büyük engeldir. Bu bağlamda, zarar görenlerin eşit düzeyde korunması açısından, AB içinde halen ciddi bir uyumlaştırma boşluğu bulunmaktadır.

ABKÜRZUNGEN

EU	Europäische Union
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
DCFR	Gemeinsamen Referenzrahmen
EKHG	Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EW	Europäische Gemeinschaft
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäische Wirtschaftsraum
KfZ	Kraftfahrzeug
Nr.	Nummer
PETL	Prinzipien des Europäischen Deliktsrechts
s.	Seite
StVG	Straßenverkehrsgesetz
YbPIL	Yearbook of Private International Law

LITERATURVERZEICHNIS

- BUSNELLI Francesco Donato / COMANDE Giovanni / GAGLIARDI Maria, "Fault under Italian Law", *Unification of Tort Law: Fault*, P. Widmer, Kluwer Law International, The Netherlands, 2005. s.151-166.
- DCFR COMMENTARY, m. VI-3:205: Accountability for damage caused by motor vehicles, Comments, Christian von Bar and Eric Clive, European Law Publishers, Munich, 2009, s. 3523-3538.
- GONZALES-PACANOWSKA Isabel, "The Development of Traffic Liability in Spain", *The Development of Traffic Liability*, Wolfgang Ernst, Vol. 5, Cambridge University Press, 2010, s. s. 151-189.
- GREGER Reinhard, *Haftungsrecht des Straßenverkehrs: Handbuch und Kommentar*, 4. völlig neubearbeitete Auflage, De Gruyter, Berlin & Boston, 2011.
- GÜRSES Özlem, *The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance*, Informa Law from Routledge, 2021.
- HATİCE Karacan-Çetin, *Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk (Türk, İsviçre ve Alman Hukukları Karşılaştırmalı)*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2016.
- KADNER-GRAZIANO Thomas, "Road Accidents", *Encyclopedia of Private International Law*, Vol. 2, Jürgen Basedow / Franco Ferrari / Pedro de Miguel Asensio / Giesela Rühl, Edgar Elgar Publishing, Cheltenham, 2017, s. 1717-1726.
- KADNER-GRAZIANO, Thomas. "The Principles of European Tort Law and the Draft Common Frame of Reference", *Digest of European Tort Law: Essential Cases of Misconduct*, Ken Oliphant / Ernst Karner /Benedict Winiger, Vol.3, Berlin, 2018, s. 98-105.
- KADNER-GRAZIANO, *Comparative Tort Law: Cases, Materials, and Exercises*, Taylor & Francis Group, 2018.
- KADNER-GRAZIANO Thomas, "Short Limitation Periods In Cross-Border Liability Cases No Solution Yet (De Lege Lata) But Five

- Options For Action (De Lege Ferenda)", *Yearbook of Private International Law (YbPIL)*, Vol. XXII, 2022, s. 405-443.
- KADNER-GRAZIANO Thomas / OERTEL Christoph, "Ein europäisches Haftungsrecht für Schäden im Straßenverkehr? - Eckpunkte de lege lata und Überlegungen de lege ferenda", *Zeitschrift für vergleichende Rechtswissenschaft*, 107(2), 2008, s. 113-163.
- LEMOR Ulf D., "Gleicher Schadensersatz für Verkehrsoffer in Europa?: Diskrepanzen in Haftung und Durchsetzung", *Versicherungsrecht*, Heft 16, 1992, s. 648-653.
- MERKIN Robert / HEMSWORTH Maggie, *The Law of Motor Insurance*, Second Edition, Sweet&Maxwell, London, 2015.
- NISSEN Michael, „Kfz-Schadenregulierung, Unfälle mit Auslandsbezug“, *Handbuch-der Kfz-Schadensregulierung*, Klaus Himmelreich / Wolfgang E. Halm / Ulrich Staab, 3. Auflage, Luchterhand Verlag, Köln, 2015, s. 1741-1802.
- ON Alexandru Daniel, *Strict Liability And The Aims Of Tort Law: A Doctrinal, Comparative, And Normative Study Of Strict Liability Regimes*, Doctoral Thesis, Maastricht, 2020.
- OERTEL Christoph, *Objektive Haftung in Europa*, Mohr Siebeck, Tübingen, 2010.
- PAPETTAS Jenny, "Direct Actions against Insurers of Intra-Community Cross-Border Traffic Accidents: Rome II and the Motor Insurance Directives", *Journal of Private International Law*, 8:2, s. 297-321.
- RENGER, Reinhard. "Perspektiven einer Vereinheitlichung von Haftung und Versicherung", *Versicherungsrecht*, H. 16, 1992, s. 653-657.
- ROGERS Horton, "England", *Unification of Tort Law: Strict Liability*, B.A. Koch / H. Koziol, Kluwer Law International, Great Britain, 2002, s. 101-126.
- SCHRAUER Martin, "Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz-EKHG", *Schwimann/Kodek ABGB Praxiskommentar*, Georg Kodek (Ed.), Band 11, 5. Neu bearbeitete Auflage, LexisNexis, Wien.

- THIEDE Thomas, "Straßenverkehrsunfall mit Auslandsbezug (Teil 2) – Direktklage, Vierte KH-Richtlinie und Grüne-Karte-System", *Zivilrecht Aktuell*, 2014, s. 103-108.
- TÜRKIYE SIGORTA VE REASÜRANS ŞİRKETLERİ BİRLİĞİ [VERBAND DER VERSICHERUNGS- UND RÜCKVERSICHERUNGSGESELLSCHAFTEN DER TÜRKEI], *Aوروبا Birliği Sigorta Müktesebat Rehberi*, bearbeitet von B. Özşar, herausgegeben von S. Oksay, Istanbul, 2005.
- van DAM Cees, *European Tort Law*, Second Edition, Oxford University Press, Oxford, 2013.
- van DAM Cees / van MAANEN Gerrit, "The Development of Traffic Liability in the Netherlands", *The Development of Traffic Liability*, Wolfgang Ernst, Vol. 5, Cambridge University Press, 2010, s. 112-150.
- VLACIC Patrick, "Carriage By Road", *Transport Law on Passenger Rights*, Marko Pavliha Taylor & Francis, 2021, s. 130-148.
- von HIPPEL Eike, *Schadensausgleich Bei Verkehrsunfällen: Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz*, Walter de Gruyter, Berlin, 1968.