

## ÜBERSETZUNG

Geschäftsverzeichnissnr. 2207
Urteil Nr. 109/2002 vom 26. Juni 2002

### URTEILSAUSZUG

---

*In Sachen:* Präjudizielle Fragen in bezug auf die Artikel 3 und 4 des Gesetzes vom 17. April 1878 zur Festlegung des Präliminartitels des Strafprozeßgesetzbuches und Artikel 10 § 1 Absätze 2 und 3 und § 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, gestellt vom Gericht erster Instanz Nivelles.

Der Schiedshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden M. Melchior und A. Arts, und den Richtern L. François, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Moerman und E. Derycke, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden M. Melchior,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

\*

\* \*

## I. *Gegenstand der präjudiziellen Fragen*

In seinem Urteil vom 21. Juni 2001 in Sachen F. Al Haddad u.a. gegen die « Société des transports intercommunaux de Bruxelles », dessen Ausfertigung am 2. Juli 2001 in der Kanzlei des Schiedshofes eingegangen ist, hat das Gericht erster Instanz Nivelles folgende präjudizielle Fragen gestellt:

« Verstoßen die Artikel 3 und 4 des Gesetzes vom 17. April 1878 zur Festlegung des Präliminartitels des Strafprozeßgesetzbuches, dahingehend ausgelegt, daß sie den Strafrichter unzuständig machen würden, über die Klage der Zivilpartei zu befinden, welche aufgrund des Artikels 29bis des Gesetzes vom 21. November 1989 gegen den Versicherer des Besitzers, Fahrers oder Halters des am fraglichen Unfall beteiligten Kraftfahrzeugs gerichtet ist, gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung?

Hilfsweise:

Steht Artikel 10 § 1 (Absätze 2 und 3) und § 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung - durch den die Verpflichtungen bestimmter Verkehrsbetriebe in Ermangelung einer Versicherung geregelt werden, wobei diese hinsichtlich der Schadenersatzpflicht sowie der Möglichkeit, sie am Verfahren vor den Strafgerichten zu beteiligen, einem Versicherer gleichgestellt werden, und durch den ebenfalls bestimmte gemeinnützige Verkehrsbetriebe von der Versicherung befreit werden - nicht im Widerspruch zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung, indem er sich aufgrund seiner Verbindung mit Artikel 1 desselben Gesetzes vom 21. November 1989 nur auf Kraftfahrzeuge beziehen würde, die diesen Betrieben gehören oder auf deren Namen zugelassen sind und die keine Schienenfahrzeuge sind? »

(...)

## IV. *In rechtlicher Beziehung*

(...)

*In Hinsicht auf die Artikel 3 und 4 des Gesetzes vom 17. April 1878*

B.1.1. Die Artikel 3 und 4 des Gesetzes vom 17. April 1878 zur Festlegung des Präliminartitels des Strafprozeßgesetzbuches bestimmen in der auf den Streitfall vor dem Verweisungsrichter anwendbaren Fassung:

« Art. 3. Die Klage auf Wiedergutmachung des durch eine Straftat verursachten Schadens steht denjenigen zu, die den Schaden erlitten haben.

Art. 4. Die Zivilklage kann zur selben Zeit und vor denselben Richtern wie die öffentliche Klage eingeleitet werden. Sie kann auch gesondert eingeleitet werden; in diesem Fall wird sie ausgesetzt, solange nicht definitiv über die vor oder während der Zivilklage eingereichte öffentliche Klage entschieden worden ist.

Das Strafgericht, bei dem die Rechtssache gemäß Artikel 216<sup>quater</sup> anhängig gemacht worden ist, und das Polizeigericht behalten, selbst wenn keine Zivilpartei auftritt, von Amts wegen die Entscheidung über die Zivilinteressen vor, wenn die Rechtssache bezüglich dieser Interessen nicht verhandlungsfähig ist.

Unbeschadet des Rechts, die Rechtssache beim Zivilrichter anhängig zu machen, kann jeder, dem aufgrund der strafbaren Handlung Schaden zugefügt worden ist, im nachhinein mittels einer bei der Kanzlei in so vielen Exemplaren eingereichten Klageschrift, wie es betroffene Parteien gibt, kostenlos erreichen, daß das im vorhergehenden Absatz genannte Strafgericht über die Zivilinteressen befindet.

Diese Klageschrift gilt als Beitritt als Zivilpartei.

Die Klageschrift wird durch den Kanzler den Parteien und ggf. den Anwälten unter Angabe des Orts, des Tags und der Stunde der Sitzung, in der die Rechtssache behandelt wird, notifiziert. »

B.1.2. Aus der präjudiziellen Frage und aus der Begründung des Verweisungsurteils geht hervor, daß nur der erste Absatz von Artikel 4 dem Hof zur Prüfung vorgelegt wird.

B.1.3. Artikel 29<sup>bis</sup> des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, auf den der Verweisungsrichter sich bezieht, lautete in der Fassung des auf den Sachverhalt des vor diesem Richter anhängigen Streitfalls anwendbaren Gesetzes vom 13. April 1995:

« § 1. Bei einem Verkehrsunfall, in den ein Kraftfahrzeug verwickelt ist, werden mit Ausnahme der Sachschäden alle sich aus Körperschäden oder dem Tod ergebenden Schäden, die einem jeden Opfer eines Verkehrsunfalls oder seinen Anspruchsberechtigten zugefügt werden, durch den Versicherer entschädigt, der gemäß dem vorliegenden Gesetz die Haftung des Eigentümers, des Führers oder des Inhabers dieses Kraftfahrzeugs deckt.

Schäden an Funktionsprothesen gelten als Körperschäden.

Artikel 80 des Gesetzes vom 9. Juli 1975 über die Kontrolle der Versicherungsunternehmen findet Anwendung auf diese Entschädigung. Ist der Unfall jedoch auf einen Zufall zurückzuführen, so bleibt die Haftung des Versicherers erhalten.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden ebenfalls Anwendung auf die Verkehrsunfälle, in die Kraftfahrzeuge verwickelt sind, die aufgrund von Artikel 10 des vorliegenden Gesetzes von der Versicherungspflicht befreit sind und deren Eigentümer von dieser Befreiung Gebrauch gemacht haben.

Wenn Opfer einen unentschuldbaren Fehler begangen haben, der als einzige Ursache des Unfalls anzusehen ist, können sie die im ersten Absatz angeführten Bestimmungen nicht geltend machen.

Nur ein außerordentlich schwerer vorsätzlicher Fehler ist unentschuldigbar, bei dem derjenige, der ihn begeht, ohne gültigen Grund einer Gefahr ausgesetzt wird, deren er sich hätte bewußt sein müssen.

Der Beweis eines unentschuldbaren Fehlers ist nicht zugelassen gegenüber Opfern, die jünger als vierzehn Jahre sind.

Diese Entschädigungsverpflichtung wird ausgeübt gemäß den Gesetzesbestimmungen über die Haftpflichtversicherung im allgemeinen und die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im besonderen, insofern im vorliegenden Artikel nicht davon abgewichen wird.

§ 2. Der Führer eines Kraftfahrzeugs und seine Anspruchsberechtigten können den vorliegenden Artikel nicht geltend machen.

§ 3. Als Kraftfahrzeuge gelten alle Fahrzeuge, auf die sich Artikel 1 dieses Gesetzes bezieht, mit Ausnahme der motorbetriebenen Rollstühle, die durch eine Person mit Behinderung in den Verkehr gebracht werden können.

§ 4. Der Versicherer oder der Gemeinsame Entschädigungsfonds treten in die Rechte des Opfers gegen die im gemeinen Recht haftbaren Dritten ein.

Die in Ausführung dieses Artikels ausgezahlten Entschädigungen können nicht Gegenstand einer Verrechnung oder einer Pfändung im Hinblick auf die Zahlung anderer, aufgrund dieses Verkehrsunfalls geschuldeter Entschädigungen sein.

§ 5. Die Regeln der zivilrechtlichen Haftung bleiben anwendbar auf alles, was nicht ausdrücklich durch den vorliegenden Artikel geregelt wird. »

B.1.4. Im Urteil des Hofes Nr. 92/98 wurde dieser Artikel als unvereinbar mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung beurteilt, insoweit er die Schienenfahrzeuge von der darin vorgesehenen Entschädigungsregelung ausschließt.

B.2. Der Verweisungsrichter bezieht sich auf eine Interpretation der Artikel 3 und 4 des o.a. Gesetzes vom 17. April 1878, die der Kassationshof, der die Rechtssache an den Verweisungsrichter überweist, im Urteil vom 21. Juni 2000 gegeben hat und der zufolge diese Artikel, insoweit sie ermöglichen, daß der Strafrichter für einen aufgrund einer Straftat

entstandenen Schaden Schadenersatz zuspricht, diesem Richter nicht die Möglichkeit bieten, den in Artikel 29bis des obengenannten Gesetzes vom 21. November 1989 vorgesehenen Schadenersatz zuzusprechen, weil die Schadenersatzverpflichtung dieser Bestimmung zufolge nicht auf einer Straftat beruht.

Der Verweisungsrichter legt dem Hof eine Frage vor, die sich auf den daraus resultierenden Behandlungsunterschied bezieht zwischen demjenigen, der sich mit seiner Schadenersatzklage an den Strafrichter wendet, und demjenigen der sich mit dieser Klage an den Zivilrichter wendet, u.a. indem nur Erstgenannter das Risiko eingeht, daß ihm eine Aufteilung der Haftung entgegengehalten wird.

B.3.1. Der Behandlungsunterschied zwischen den Parteien im Strafprozeß und den Parteien in einem Zivilverfahren beruht, insoweit der von Erstgenannten einklagbare Schadenersatz auf den aus Straftaten entstandenen Schaden beschränkt sein muß, auf einem objektiven Kriterium, nämlich der Art der Verfahren.

B.3.2. Dieser zwischen beiden Kategorien von Personen bestehende Behandlungsunterschied stimmt mit den Zielsetzungen überein, die in beiden Fällen durch den Gesetzgeber angestrebt werden, d.h. das Strafverfahren wird zwecks Beurteilung der Verstöße gegen die öffentliche Ordnung, die die Straftaten ausmachen, organisiert und, an zweiter Stelle, zwecks Ermöglichung für denselben Richter, über die Privatinteressen, die sich auf den durch diese Straftaten als Bestandteile eines Zivilfehlers entstandenen Schaden beziehen, zu befinden.

Der Gesetzgeber konnte urteilen, daß der Schutz, den er «dem schwachen Verkehrsteilnehmer» bieten wollte, zu einer Abweichung von den auf die zivilrechtliche Haftung sich beziehenden Grundsätzen führen konnte, ohne jedoch zu verlangen, daß auch von den auf die Zuständigkeit der Strafgerichte sich beziehenden Grundsätzen abgewichen wird.

B.3.3. Die aufgrund von Artikel 29bis des beanstandeten Gesetzes vor den Zivilrichter getragene Klage ist unabhängig von jeder Straftat und gegen den Versicherer oder die in Artikel 10 § 1 dieses Gesetzes genannten öffentlich-rechtlichen Personen gerichtet; wenn eine solche Klage eingereicht wird, brauchen die mit der Priorität der öffentlichen Klage und dem

Risiko auf widersprüchliche Entscheidungen verbundenen Nachteile, auf die der Verweisungsrichter sich bezieht, nicht berücksichtigt zu werden.

Der Nachteil, der dem Kläger entstehen kann, wenn er sich im Hinblick auf Schadenersatz an den Strafrichter gewandt hat, ist nicht unverhältnismäßig zu den durch die beanstandeten Bestimmungen zu erreichenden Zielsetzungen. Diese Partei kann sich nämlich, ohne die Strafgerichte von ihrer Hauptaufgabe abzulenken, nach dem Urteil des Strafrichters an den Zivilrichter wenden, um zusätzliche Entschädigung für ihren Schaden zu erhalten.

B.3.4. Der Umstand, daß die ursprünglichen Kläger die auf Artikel 29*bis* begründete Klage nicht in Anspruch genommen haben, weil diese Bestimmung zu dem Zeitpunkt, an dem sie das Verfahren angestrengt haben, noch nicht als unvereinbar mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung galt, insoweit sie nicht auf die Schienenfahrzeuge anwendbar war, ist nicht so geartet, daß er nachweisen kann, daß die Artikel 3 und 4 des Gesetzes vom 17. April 1878 unvereinbar wären mit den obengenannten Artikeln 10 und 11.

B.3.5. Die erste präjudizielle Frage muß verneinend beantwortet werden.

*In Hinsicht auf Artikel 10 des Gesetzes vom 21. November 1989*

B.4.1. Artikel 10 des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bestimmt in der auf den Streitfall vor dem Verweisungsrichter anwendbaren Fassung:

« Art. 10. § 1. Der Staat, die Regionen, die Gemeinschaften, die Telefon- und Telegrafienregie, die Regie des Luftverkehrs, die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, die Nationale Gesellschaft des Nahverkehrs und die Postregie sind nicht verpflichtet, eine Versicherung für Kraftfahrzeuge, die ihnen gehören oder auf ihren Namen eingetragen sind, abzuschließen.

Wenn keine Versicherung besteht, decken sie selbst entsprechend diesem Gesetz die zivilrechtliche Haftung, die das Kraftfahrzeug veranlassen kann; dabei sind die in den Artikeln 3 und 4 vorgesehenen Ausnahmen und Einschränkungen anwendbar, soweit der König nicht etwas anderes bestimmt.

Wenn sie wegen ihrer eigenen Haftung nicht zum Schadenersatz verpflichtet sind, obliegen ihnen den Benachteiligten gegenüber die gleichen Verpflichtungen wie dem Versicherer. Sie können in jedem Fall in die Rechtssache vor dem Strafgericht mit einbezogen werden, bei dem die Zivilklage gegen den Schadenverursacher anhängig ist.

Ihnen obliegen den Benachteiligten gegenüber die Verpflichtungen, die Artikel 50 des Gesetzes vom 9. Juli 1975 über die Kontrolle der Versicherungsunternehmen dem Entschädigungsfonds auferlegt, wenn sich der Fahrer oder Halter des Kraftfahrzeugs durch Diebstahl, Gewaltausübung oder Hehlerei dieses Fahrzeug bemächtigt hat oder wenn er aufgrund eines Zufalls oder höherer Gewalt jeder Haftung enthoben ist.

§ 2. Der König kann die nationalen oder regionalen gemeinnützigen Verkehrsbetriebe, die Er bezeichnet, ermächtigen, die für den Staat geltende Regelung anzuwenden.

Hinsichtlich der von den Regionen abhängigen Betriebe wird diese Ermächtigung allerdings nach einem Gutachten dieser Letztgenannten verliehen.

Der König legt die Voraussetzungen für die Erteilung und Einziehung dieser Ermächtigung sowie die erforderlichen Kontrollmaßnahmen fest.

An die Ermächtigung kann u.a. die Voraussetzung geknüpft sein, daß bei der Hinterlegungs- und Konsignationskasse eine Bürgschaft geleistet wird. »

B.4.2. Artikel 1 desselben Gesetzes bestimmt:

« Artikel 1. Für die Anwendung dieses Gesetzes gelten als:

Kraftfahrzeuge: Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, auf dem Boden zu verkehren und die durch eine mechanische Kraftquelle angetrieben werden können, ohne an Bahngleise gebunden zu sein; alles, was an das Fahrzeug angehängt ist, gilt als ein Teil davon.

[...] »

B.4.3. Somit kommt es zu einem Behandlungsunterschied zwischen den Opfern von Verkehrsunfällen, je nachdem, ob das in den Unfall verwickelte Kraftfahrzeug ein Schienenfahrzeug ist oder nicht, da die Opfer nur die im o.a. Artikel 10 § 1 Absatz 1 und § 2 Absatz 1 genannten öffentlich-rechtlichen Rechtspersonen in den Streitfall vor dem Strafrichter, vor dem eine Zivilklage gegen den Schadenverursacher eingereicht wurde, mit einbeziehen können, wenn das in den Unfall verwickelte Fahrzeug, das diesen öffentlichen Personen gehört, kein Schienenfahrzeug ist.

B.5.1. Als der Gesetzgeber das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungssystem einführte, hat er den Begriff « Kraftfahrzeug » großzügig ausgelegt wissen wollen, unter Ausschluß allerdings der Schienenfahrzeuge. Dieser Ausschluß, der in Artikel 1 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorgesehen ist, durch das Gesetz vom 21. November 1989 aufrechterhalten und durch die Benelux-Verträge von 1955 und 1966, aus den diese Gesetze hervorgegangen sind, auferlegt worden ist, scheint einer Tradition gerecht zu werden, denn seit dem Ende des neunzehnten Jahrhunderts haben die Verordnungen über den Straßenverkehr die Schienenfahrzeuge, die früher schon Gegenstand ähnlicher Verordnungen gewesen waren, aus ihrem Anwendungsgebiet ausgeschlossen. Mit der 1994 erfolgten Ausarbeitung des beanstandeten Systems der automatischen Entschädigung wollte der Gesetzgeber sich auf das Anwendungsgebiet der Pflichtversicherung stützen.

B.5.2. Die jeweils unterschiedliche Rechtsregelung für die Straßenbahnen, die Schienenfahrzeuge sind, bzw. für die anderen Fahrzeuge, die das öffentliche Straßennetz benutzen, scheint eine Erklärung und selbst eine Rechtfertigung in der Geschichte zu finden. Im neunzehnten Jahrhundert wurde als Folge der aufkommenden Schienenfahrzeuge noch vor der Regelung für den allgemeinen Straßenverkehr eine Regelung für die Schienenfahrzeuge ausgearbeitet, zumal diese Fahrzeuge nach kurzer Zeit für den größten Teil des öffentlichen Verkehrs zuständig waren. Es lag dann auch auf der Hand, daß die allgemeine Regelung für die Straßenverkehrspolizei, die späteren Datums ist, die Schienenfahrzeuge von ihrem Anwendungsgebiet ausschloß. Aber deshalb ist es noch nicht unter allen Umständen gerechtfertigt, daß die auf die Folgen des Verkehrs sich beziehenden Regeln noch stets ohne Berücksichtigung der Schienenfahrzeuge festgelegt werden.

Gemeinnützige Verkehrsbetriebe gewährleisten momentan einen großen Teil des öffentlichen Transports mit Fahrzeugen, die nicht an Bahngleise gebunden sind; sie unterliegen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im allgemeinen oder müssen gemäß dem beanstandeten Artikel 10 selbst ihre zivilrechtliche Haftung decken.

B.6. Zwar kann angenommen werden, daß die Schienenfahrzeuge straßenverkehrspolizeilichen Regeln unterliegen, die von den auf die anderen Fahrzeuge anwendbaren Regeln abweichen, z.B. weil ihr Fahrtverlauf vorhersehbar ist und ihre Mobilität sowie ihr Bremsvermögen begrenzter sind, aber es ist keinesfalls nachgewiesen, daß sie ein Risiko darstellen, das in dem Maße spezifisch wäre, daß es gerechtfertigt wäre, eine

Regelung, mit der es möglich wäre, die für die Betreuung der Fahrzeuge zuständigen Betriebe vor dem Strafgericht in die Rechtssache mit einzubeziehen, vorzusehen, die für die Opfer eines Schienenfahrzeugunfalls ungünstiger wäre als für die Opfer anderer Fahrzeugunfälle.

Die zweite präjudizielle Frage muß bejahend beantwortet werden.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

erkennt für Recht:

- Die Artikel 3 und 4 des Gesetzes vom 17. April 1878 zur Festlegung des Präliminartitels des Strafprozeßgesetzbuches, dahingehend ausgelegt, daß sie den Strafrichter unzuständig machen würden, über die auf Artikel 29*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gegründete Klage der Zivilpartei zu befinden, verstoßen nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung.

- Artikel 10 § 1 Absatz 2 und 3 und § 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung verstößt gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, insoweit er sich, aufgrund seiner Verbindung mit Artikel 1 desselben Gesetzes, nur auf die Kraftfahrzeuge bezieht, die den in diesem Artikel genannten Transportbetrieben gehören oder auf deren Namen zugelassen sind und die keine Schienenfahrzeuge sind.

Verkündet in französischer und niederländischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 26. Juni 2002.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) M. Melchior