



Manfred Hering

Der Verkehrsunfall in Europa

2. Auflage



Manfred Hering

Der Verkehrsunfall in Europa

2. Auflage

Manfred Hering

DER VERKEHRSUNFALL IN EUROPA

2. Auflage



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2012 Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urhebergesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags Versicherungswirtschaft GmbH, Karlsruhe. Jegliche unzulässige Nutzung des Werkes berechtigt den Verlag Versicherungswirtschaft GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

Bei jeder autorisierten Nutzung des Werkes ist die folgende Quellenangabe an branchenüblicher Stelle vorzunehmen:

© 2012 Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe

Jegliche Nutzung ohne die Quellenangabe in der vorstehenden Form berechtigt den Verlag Versicherungswirtschaft GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

Leider ist es kaum vermeidbar, dass Buchinhalte aufgrund von Gesetzesänderungen in immer kürzer werdenden Abständen schon bald nach Drucklegung nicht mehr dem neuesten Stand entsprechen. Beachten Sie bitte daher stets den Aktualisierungsservice auf unserer Homepage unter: www.vvw.de → Service → Ergänzungen/Aktualisierungen. Dort halten wir für Sie wichtige und relevante Änderungen und Ergänzungen zum Download bereit.

Satz Susanne Rihm Eggenstein
Druck printsystem GmbH Heimsheim

ISBN 978-3-89952-253-2

Vorwort

Seit der ersten Ausgabe im Jahr 1989 hat sich im Hinblick auf die Regulierung von Verkehrsunfällen in Europa vieles verändert, sodass eine Neuauflage notwendig wurde.

Inzwischen können Geschädigte nach einem unverschuldeten Verkehrsunfall in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union (EU) oder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) ihren Schadenersatz außergerichtlich in ihrem Heimatland beim Schadenregulierungsbeauftragten der gegnerischen ausländischen Versicherung geltend machen. Zudem besteht seit einiger Zeit die Möglichkeit, den haftenden ausländischen Versicherer vor seinem Heimatgericht auf Schadenersatz zu verklagen.

Leider ist das Schadenersatzrecht in der EU und im EWR bis heute nicht vereinheitlicht worden. Die Schadenersatzansprüche richten sich grundsätzlich nach dem Recht des Landes, in dem sich der Unfall ereignet hat. Es bleibt vorerst dabei, dass es zum Teil erhebliche Unterschiede in Europa – insbesondere auch im Hinblick auf das deutsche Schadenersatzrecht – gibt. Hier soll das vorliegende Buch dem Leser helfen, sich bei einem Unfall in Europa über die ihm zustehenden Schadenersatzansprüche zu informieren.

Zur Ergänzung wurden den einzelnen Ländern außerdem Hinweise zu Verkehrsvorschriften vorangestellt, die nicht der deutschen Straßenverkehrsordnung entsprechen. Zum einen, um mögliche Unfallquellen zu verringern, und zum anderen, um Geldbußen oder Geldstrafen, die bei Nichtbeachtung dieser länderspezifischen Regelungen entstehen, zu vermeiden.

Allen Lesern wünsche ich eine sichere und gute Fahrt inner- und außerhalb der Grenzen Deutschlands.

Meerbusch, im November 2011

Manfred Hering
Rechtsanwalt

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Die Unfallregulierung in den Mitgliedstaaten der EU und des EWR	2
2.1. Die außergerichtliche Unfallregulierung	2
2.2. Der Schadenregulierungsbeauftragte	5
2.3. Bearbeitungsfristen	6
2.4. Die Auskunftsstelle	7
2.5. Die Entschädigungsstelle	8
3. Die gerichtliche Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen nach einem Verkehrsunfall im Ausland	11
4. Das bei der Auslandsunfallschadenregulierung anzuwendende Recht	13
5. Die Regulierung von Verkehrsunfällen außerhalb der EU und des EWR	14
6. Sonderfall Schweiz	14
7. Exkurs: Die Regulierung von Unfällen mit Ausländern in Deutschland und mit in Deutschland stationierten ausländischen Truppen	15
8. Exkurs: Das Grüne-Karte-System	16
9. Gemeinschaft der Grenzversicherer	17
10. Schadenfälle mit Fahrzeugen der in Deutschland stationierten ausländischen Streitkräfte bzw. mit Privatfahrzeugen der Mitglieder der ausländischen Streitkräfte, der Zivilangestellten und deren Angehörigen	18
11. Der Auslandsschaden als Bestandteil von Versicherungen	19
11.1. Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung	19
11.2. Die Rechtsschutzversicherung	20
11.3. Auslandsschadenschutzversicherung	21
12. Verkehrsordnungswidrigkeiten und -strafsachen in Europa	22
13. Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall im Ausland	29
14. Die 5. KH-Richtlinie der Europäischen Union	31

Die Länder der Europäischen Union	33
Belgien	35
Bulgarien	45
Dänemark	51
Estland	57
Finnland	62
Frankreich	68
Griechenland	77
Großbritannien	86
Irland	94
Italien	100
Lettland	109
Litauen	114
Luxemburg	120
Malta	127
Niederlande	132
Österreich	143
Polen	157
Portugal	163
Rumänien	170
Schweden	176
Slowakei	183
Slowenien	190
Spanien	197
Tschechische Republik	204
Ungarn	211
Zypern	218

Die Länder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR)	223
Island	223
Liechtenstein	229
Norwegen	233
Die übrigen Staaten Europas	239
Schweiz	240
Türkei	253
Albanien	260
Andorra	262
Bosnien – Herzegowina	264
Kroatien	266
Mazedonien	269
Moldau	271
Monaco	273
Russische Föderation	274
San Marino	276
Serbien und Montenegro	277
Ukraine	279
Vatikan	281
Weißrussland (Belarus)	282

1. Einleitung

Durch die Öffnung der Grenzen in Europa hat der private und berufliche grenzüberschreitende Verkehr in Europa zugenommen. Dies führt dazu, dass sich die Zahl der Unfälle deutscher Fahrzeugführer im europäischen Ausland ebenfalls erhöht hat. Gleiches gilt auch für den Bereich der Ordnungswidrigkeiten und Strafsachen im Straßenverkehr.

Die Regulierung eines Verkehrsunfalles im Bereich der Europäischen Union (EU) und des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) hat sich in den letzten Jahren grundlegend verändert. Wenn man früher den Schaden aus einem Verkehrsunfall ausschließlich im Unfallland regulieren musste, hat der Geschädigte jetzt die Möglichkeit seine Schadenersatzansprüche in seinem Heimatland außergerichtlich gegenüber dem Schadenregulierungsbeauftragten der gegnerischen ausländischen Versicherung geltend zu machen, und er kann den ausländischen Versicherer vor seinem Wohnsitzgericht verklagen. Dies hat u. a. den Vorteil, dass er in seiner Heimatsprache agieren kann.

Seit dem 1. 11. 2010 muss der Verkehrssünder damit rechnen, dass die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union verhängte Geldbuße oder Geldstrafe in seinem Heimatland vollstreckt wird. Bisher konnte er Geldbußen und Geldstrafen – mit Ausnahme der in Österreich verhängten – aus dem Ausland unbeachtet lassen.

So wichtig die Neuregelungen für Europa sind, so weisen sie leider auch erhebliche Lücken auf, die eine Regulierung im Heimatland erheblich erschweren.

Das Verkehrsrecht – also die Straßenverkehrsordnungen – sind bislang nicht angepasst worden. Jedes Land der EU weist daher gegenüber den deutschen Regelungen zum Teil erhebliche Unterschiede auf. Noch gravierender sieht es im Schadenersatzrecht aus: Hier gleicht kein Land dem anderen. Die Unterschiede sind zum Teil sehr erheblich. Gerade im Bereich des Körperschadens gibt es wesentliche Abweichungen zur Regelung in Deutschland. Die ausländischen Bestimmungen reichen von keinem Schmerzensgeld bis zu erheblich höherem Schmerzensgeld als in Deutschland. Bezogen auf den Sachschaden gibt es zwar regelmäßig Ersatz im

Hinblick auf die anfallenden Reparaturkosten, andere Ersatzleistungen hingegen werden gar nicht erbracht oder oft nur im geringen Rahmen.

Auch die Bestrafung von Verkehrsordnungswidrigkeiten, Verkehrsübertretungen bzw. Verkehrsstraftaten wird in jedem Staat der EU anders gehandhabt. Insbesondere Geldbußen und Geldstrafen sind im Ausland erheblich höher als in Deutschland.

Aufgrund der Tatsache, dass die europäischen Staaten immer mehr kooperieren, geht kein Weg daran vorbei, das Verkehrsrecht zu harmonisieren. Dies würde zu einer Verringerung der Verkehrsunfälle, der Verkehrsordnungswidrigkeiten und der Verkehrsübertretungen führen. Zudem ist es ebenfalls notwendig, das Schadenersatzrecht bei Verkehrsunfällen alsbald zu harmonisieren. Denn warum sollte das, was im Verkehrsversicherungsrecht in Europa gelungen ist, nicht auch in anderen – den Verkehr betreffenden – Regelungen gelingen?

Keine Änderungen ergaben sich demgegenüber in den Ländern Europas, die nicht zur EU oder zum EWR gehören. Hier muss die Regulierung von Verkehrsunfällen weiterhin im Unfallland geschehen.

Es gibt im Übrigen in Deutschland keine Statistiken über die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Deutschen oder in Deutschland versicherten Fahrzeugen im Ausland, auch nicht für den Bereich der EU und des EWR.

2. Die Unfallregulierung in den Mitgliedstaaten der EU und des EWR

2.1. Die außegerichtliche Unfallregulierung

Nach dem Inkrafttreten der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. 5. 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)¹ und deren Umsetzung in nationales Recht hat sich die Regulierung von Schäden aus Verkehrsunfällen, die sich außerhalb des Heimatstaates in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ereignet haben, grundlegend verändert.

Die 4. KH-Richtlinie ist in allen Ländern der EU in nationales Recht umgesetzt worden. Zwischenzeitlich wurden sämtliche KH-Richtlinien, also auch die 4. KH-Richtlinie, in der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. 9. 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht zusammengefasst – kurz: 6. KH-Richtlinie.

Die Regelungen der 4. KH-Richtlinie gelten darüber hinaus auch für die Länder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR)². Die Richtlinien der EU werden regelmäßig von diesen Staaten übernommen. Für die übrigen Staaten Europas, die nicht Mitglied der EU oder des EWR sind, gelten die Regelungen der 4. KH-Richtlinie nicht. Unfälle in diesen Ländern werden nach den alten Regelungen reguliert.

Neu ist im Wesentlichen, dass seit dem Inkrafttreten der 4. KH-Richtlinie der Unfallgeschädigte seine Schadenersatzansprüche jetzt außergerichtlich gegen den ausländischen KH-Versicherer und den Fahrer, Halter oder Eigentümer des unfallverursachenden Fahrzeuges in seinem Heimatland geltend machen kann. Bisher musste der Geschädigte seine Schadenersatzansprüche im Land des Unfalles geltend machen. Das Schadenersatzrecht wie auch das Verkehrsrecht wurden allerdings nicht gleichzeitig vereinheitlicht, obwohl dies sinnvoll gewesen wäre. Insoweit bleibt es dabei, dass das Verkehrs- und Schadenersatzrecht des Unfalllandes anzuwenden ist.

Selbstverständlich kann der Schadenersatzanspruch aus einem Unfallschaden auch weiterhin im Land des Unfalles reguliert werden, wie dies ebenfalls in den Nicht-EU- und Nicht-EWR-Staaten Europas notwendig ist. Dies ist u. a. dann sinnvoll, wenn es sich um Massunfälle und um Unfälle mit schweren Körperverletzungen oder gar Todesfällen handelt. Besonders hier muss überlegt werden, wo der Schaden am sinnvollsten und besten reguliert werden kann.

1 Nachstehend als 4. KH-Richtlinie zitiert.

2 Zu den Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums gehören: Island, Lichtenstein und Norwegen.

Nicht geregelt wurde in den KH-Richtlinien die Frage, wo der Schadenersatzanspruch eingeklagt werden kann, wenn er im Heimatland nicht durch den Schadenregulierungsbeauftragten reguliert wird. Diese Frage hat zwischenzeitlich der Europäische Gerichtshof dahingehend geklärt, dass dies gegenüber dem ausländischen Versicherer ebenfalls im Heimatland des Geschädigten erfolgen kann.

Vor dem Inkrafttreten der 4. KH-Richtlinie mussten Schadenersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall im Unfallland reguliert werden. Lange unvertretbare Bearbeitungszeiten, Sprachprobleme, ungewohnte Regulierungspraxis, fremdes Recht machten es dem Unfallgeschädigten schwer, seinen Schadenersatzanspruch durchzusetzen. Mithilfe eines deutschsprachigen Rechtsanwaltes im Unfallland war dies aber in den meisten Fällen ohne Probleme machbar. Die möglichen Schwierigkeiten sollten im Interesse des Geschädigten – des Verbrauchers – durch die 4. KH-Richtlinie entscheidend verändert, d. h. verbessert werden.

Kernstück der durch die 4. KH-Richtlinie erfolgten Reform der Schadenregulierung von Auslandunfällen in der EU und im EWR ist die Ermöglichung der Schadenregulierung im Heimatland der Unfallgeschädigten. Die 4. KH-Richtlinie umfasst nur Entschädigungsansprüche für einen Sach- oder Personenschaden, die bei einem Verkehrsunfall entstanden sind. Der Unfall muss dabei von einem Fahrzeug verursacht worden sein, das in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzstaat des Geschädigten versichert ist und das seinen gewöhnlichen Standort in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzstaat des Geschädigten hat.

Jeder Mitgliedstaat hat nach Art. 3 der 4. KH-Richtlinie (§ 18 der 6. KH-Richtlinie) sicherzustellen, dass der Geschädigte einen Direktanspruch gegen den Versicherer hat, bei dem der Unfallverursacher versichert ist. Der **Direktanspruch** ist in allen Ländern der EU und des EWR entsprechend in nationales Recht umgesetzt. Dies ist eine Voraussetzung, wenn die Schadenersatzansprüche im Heimatland gerichtlich durchgesetzt werden sollen.

Die 4. KH-Richtlinie ist in Deutschland umgesetzt.³

3 Sie hat Eingang gefunden ins Pflichtversicherungs- und ins Versicherungsaufsichtsgesetz.

2.2. Der Schadenregulierungsbeauftragte

Der Schwerpunkt der Richtlinie ist die Verpflichtung der Europäischen KH-Versicherer, in jedem Mitgliedstaat der EU und des EWR einen Schadenregulierungsbeauftragten zu bestellen. Dies ist auch in den Mitgliedstaaten notwendig, in denen der Versicherer keinen eigenen Geschäftsbetrieb unterhält.⁴ Die Umsetzung ins deutsche Recht erfolgte durch § 7 b VAG.

Aufgabe des Schadenregulierungsbeauftragten ist die Bearbeitung und Regulierung von Schadenersatzansprüchen aus Unfällen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzstaat des Geschädigten ereignet haben. Der Schadenregulierer ist nur berechtigt, außergerichtlich tätig zu werden. Bei Nichtregulierung kann er nicht verklagt werden.

Wer zum Regulierungsbeauftragten ernannt werden kann, hat der Gesetzgeber den Versicherern überlassen. Es kann eine eigene Niederlassung, eine Schadenregulierungsgesellschaft, ein Rechtsanwalt oder das Grüne Karte Büro des jeweiligen Landes sein. Die Auswahl des Schadenregulierers obliegt ausschließlich dem Ermessen des Versicherers. Die Auswahlmöglichkeit darf nicht eingeschränkt werden. Voraussetzung ist nur, dass er in dem Mitgliedstaat ansässig oder niedergelassen ist, für den er ernannt ist. Der Schadenregulierungsbeauftragte kann für mehrere Versicherungsunternehmen – auch aus verschiedenen Mitgliedstaaten – tätig werden.

Wesentlich ist, dass der Schadenregulierungsbeauftragte die Schadenersatzansprüche des Geschädigten in der Amtssprache des Wohnsitzstaates bearbeitet. Das ihn beauftragende Versicherungsunternehmen muss ihm die Befugnisse übertragen, um ihn in die Lage zu versetzen, gegenüber den Geschädigten das Versicherungsunternehmen zu vertreten und den Schadenersatzanspruch im vollen Umfang zu befriedigen. Zur Durchführung der Regulierung muss er alle notwendigen Informationen zusammentragen und die notwendigen Maßnahmen ergreifen, die zur Regulierung erforderlich sind.

Der Geschädigte ist aber in keiner Weise verpflichtet, seinen Schaden über den Schadenregulierungsbeauftragten des ausländischen Versicherers

4 Art. 4 4. KH-Richtlinie, Art. 21 6. KH-Richtlinie.

zu regulieren. Er kann auch weiterhin die Versicherer des Unfallfahrzeugs oder den Unfallverursacher selbst in Anspruch nehmen. Dies muss dann jedoch im Unfallstaat erfolgen. Sinnvoll kann dies z. B. sein, wenn es sich um Massenunfälle oder um Ansprüche aus dem Tod des Geschädigten oder aus erheblichen Körperverletzungen handelt.

Die in Deutschland ernannten Schadenregulierungsbeauftragten sind über den



Sollte ein Versicherungsunternehmen keinen Schadenregulierungsbeauftragten ernannt haben, so ist in diesem Fall der direkte Anspruch gegenüber der Entschädigungsstelle eröffnet.

2.3. Bearbeitungsfristen

Der Schadenregulierungsbeauftragte ist nach Art. 4 Abs. 6 der 4. KH-Richtlinie (§ 22 der 6. KH-Richtlinie) und § 3 a Abs. 1 PflVersG verpflichtet, innerhalb von **drei Monaten** nach dem Tag, an dem der Schaden angemeldet wurde, entweder

- x ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot vorzulegen, wenn der Anspruch unstreitig ist und der Schaden beziffert wurde,
- x oder eine mit Gründen versehene Antwort vorzulegen, wenn der Anspruch bestritten wird oder nicht eindeutig feststeht oder der Schaden nicht vollständig beziffert wurde.

Bei Nichtbeachtung der 3-Monatsfrist werden Sanktionen fällig (Strafzinsen); zudem eröffnet sich der Weg zur Entschädigungsstelle. § 3 a Abs. 2 PflVersG schreibt vor, dass bei Fristversäumnissen der Anspruch nach § 288 Abs. 1 S. 2 BGB zu verzinsen ist. Weitergehende Ansprüche bleiben unberührt.

2.4. Die Auskunftsstelle

Die Regulierung eines Verkehrsunfalles, der sich in einem Staat der EU oder des EWR ereignet hat, hängt davon ab, ob der eintrittspflichtige Versicherer ermittelt werden kann. Bei Auslandsunfällen war dies bisher oft schwierig, da die Mitgliedstaaten der EU die 3. KH-Richtlinie, aufgrund dessen die Länder Auskunftsstellen hätten errichten müssen, nicht umgesetzt hatten. Nach Art. 5 der 4. KH-Richtlinie (Art. 23 der 6. KH-Richtlinie) sind alle Mitgliedstaaten verpflichtet Auskunftsstellen einzurichten. Die Umsetzung in Deutschland erfolgte durch § 8 a PflVersG. Die Umsetzung ist in allen EU- und EWR-Staaten erfolgt.

In Deutschland hat die Aufgabe der Auskunftsstelle der Zentralruf der Autoversicherer übernommen:⁵



Einen Anspruch auf Auskunft haben alle Personen mit Wohnsitz in Deutschland. Wesentlich ist dabei, dass über den Zentralruf auch Auskünfte über alle ausländischen Versicherer zu erhalten sind:

- x Name, Anschrift und Versicherungsscheinnummer des ausländischen KH-Versicherers
- x Name und Anschrift des für die Bundesrepublik Deutschland benannten Schadenregulierungsbeauftragten

⁵ § 8 a Abs. 3 PflversG.

- x Name und Anschrift des ausländischen Fahrzeughalters
- x Name der ersatzpflichtigen Stelle oder Einrichtung bei den von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeugen
- x Nummer der Grünen Karte oder der Grenzversicherungspolice (sofern solche erforderlich war)

Zu beachten ist dabei, dass beim Zentralruf nicht alle Daten direkt oder für den in der Richtlinie vorgeschriebenen Zeitraum von sieben Jahren gespeichert sind, v. a. auch nicht für alle ausländischen Kraftfahrzeuge. Der Zentralruf wird daher bei Auslandsunfällen erst selbst bei den ausländischen Auskunftsstellen rückfragen müssen, was erfahrungsgemäß bei Auslandsunfällen länger dauert als bei Inlandsunfällen.

2.5. Die Entschädigungsstelle

Durch Art. 6 der 4. KH-Richtlinie (Art. 24 der 6. KH-Richtlinie) wurde die Entschädigungsstelle eingerichtet, welche bei unstreitiger oder nachgewiesener Haftung und bei belegten Schäden dann reguliert, wenn der Regulierungsbeauftragte versagt oder die Regulierung mangels Informationen nicht möglich ist. Die Umsetzung in deutsches Recht erfolgte durch §§ 12 a und 13 a PflVersG.

Mit den Aufgaben der Entschädigungsstelle wurde die Verkehrsofferhilfe e. V. beauftragt:



Verkehrsofferhilfe e. V.
Glockengießerwall 1
20095 Hamburg
Tel.: 040-301800
Fax: 040-3018700
www.verkehrsofferhilfe.de

Die Entschädigungsstelle ist allerdings nicht als Superregulierungsstelle gedacht. Sie soll nur in den vorgesehenen Fällen, also nur ausnahmsweise

und nicht selbst tätig werden. Die eigentliche Regulierung soll sie einem Versicherungsunternehmen oder einer Schadenregulierungsgesellschaft überlassen.

Die Entschädigungsstelle kann in folgenden Fällen eingeschaltet werden:

x Nichteinhaltung der Bearbeitungsfrist

Ein Antrag an die Zulassungsstelle wird dann zulässig, wenn der Geschädigte vom zuständigen Schadenregulierungsbeauftragten oder vom Versicherer nicht binnen der vorgeschriebenen 3-Monatsfrist eine mit Gründen versehene Antwort auf seinen Schadenersatzantrag erhalten hat (Art. 6 Abs. 1 a 4. KH-Richtlinie = Art. 24 Abs. 1 a 6. KH-Richtlinie; § 12 a Abs. 1 S. 1 Nr. 1 PflVersG). Es spielt im Übrigen keine Rolle, ob der Geschädigte seinen Schaden beim Schadenregulierungsbeauftragten oder direkt bei der gegnerischen Versicherung angemeldet hat.

x Fehlen eines Regulierungsbeauftragten

Hat die ausländische Versicherung, bei der das unfallverursachende Fahrzeug versichert ist, keinen Schadenregulierungsbeauftragten benannt, kann sich der Geschädigte direkt an die Entschädigungsstelle wenden (Art. 6 Abs. 1 b 4. KH-Richtlinie = Art. 24 Abs. 1 b 6. KH-Richtlinie). Der direkte Weg zur Entschädigungsstelle ist dem Geschädigten nur dann eröffnet, wenn er nicht bereits das eintrittspflichtige Versicherungsunternehmen in Anspruch genommen oder nicht innerhalb von drei Monaten von dort eine mit Gründen versehene Antwort erhalten hat.

Hat der Geschädigte gegen den Versicherer gerichtliche Schritte eingeleitet, so ist die Entschädigungsstelle nicht mehr zuständig. Die Entschädigungsstelle wird binnen zwei Monaten nach Antragstellung tätig. Ihre Tätigkeit endet immer dann, wenn der Versicherer oder der Schadenregulierungsbeauftragte eine mit Gründen versehene Antwort erteilt. Hat die Entschädigungsstelle ihre Tätigkeit bereits aufgenommen, so entfällt diese rückwirkend, wenn eine Antwort erst nach Ablauf der 3-monatigen Frist – aber vor Ablauf der Vorlauffrist von zwei Monaten – eingegangen ist. Die Vorlauffrist beginnt grundsätzlich erst mit Eingang des Schadenersatzantrages bei der Entschädigungsstelle.

Die Entschädigungsstelle unterrichtet unverzüglich

- x den Versicherer des unfallverursachenden Fahrzeuges oder den Schadenregulierungsbeauftragten,
 - x die Entschädigungsstelle des Mitgliedstaates der Niederlassung der Versicherung,
 - x und – wenn bekannt – den Unfallverursacher
- über den Eingang des Schadenersatzantrages.

Die Entschädigungsstelle im Mitgliedstaat der Niederlassung der Versicherung hat der Entschädigungsstelle, die den Schaden ersetzt hat, den gezahlten Betrag zu ersetzen. Die Ansprüche des Geschädigten gegenüber dem Unfallverursacher und dessen Versicherung gehen auf die Entschädigungsstelle über.

Die Entschädigungsstelle kann ebenso in einem weiteren Fall eingeschaltet werden. Und zwar dann, wenn

- x das Fahrzeug nicht ermittelt werden kann (Fahrerflucht).
- x die Versicherung nicht binnen zwei Monaten nach dem Unfall ermittelt werden kann.⁶

Die Entschädigungsstelle hat dann folgende Erstattungsansprüche:

- x für den Fall, dass das Versicherungsunternehmen nicht ermittelt werden kann: gegen den Garantiefonds in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat;
- x für den Fall eines nicht ermittelten Fahrzeugs: gegen den Garantiefonds in dem Mitgliedstaat des Unfalls;
- x bei Fahrzeugen aus Drittländern: gegen den Garantiefonds in dem Mitgliedstaat des Unfalls.

Die Entschädigungsstelle muss zudem nicht selbst regulieren. Sie kann die Regulierung u. a. auf ein Versicherungsunternehmen oder ein Schadenregulierungsbüro übertragen.

⁶ Art. 7 der 4. KH-Richtlinie = Art. 25 der 6. KH-Richtlinie.

Hinweis:

Bei der Annahme eines Mandates im Rahmen eines Verkehrsunfalles im Bereich der EU und des EWR muss immer überprüft werden, wo es sinnvoll ist, den Schadenersatzanspruch geltend zu machen. Es kann z. B. durchaus sinnvoll sein, die Schadenersatzansprüche im Unfallland gegenüber dem Versicherer direkt geltend zu machen. Dies ist immer dann angebracht, wenn es sich um Massenfälle und um Unfälle mit Todesfolge bzw. schweren Körperverletzungen handelt.

3. Die gerichtliche Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen nach einem Verkehrsunfall im Ausland

Die 4. KH-Richtlinie bezieht sich ausschließlich auf die außergerichtliche Regulierung eines Schadenersatzanspruches nach einem Verkehrsunfall in einem anderen Mitgliedstaat der EU und des EWR als dem Heimatland des Geschädigten. Die 5. KH-Richtlinie⁷ hat zwar durch Art. 5 Abs. 1 in die 4. KH-Richtlinie den Erwägungsgrund Nr. 16 a eingeführt, nach dem der Geschädigte den gegnerischen ausländischen Versicherer in seinem Heimatland verklagen kann. Da dies aber nur ein Erwägungsgrund ist, konnte diese Regelung nicht in nationales Recht umgesetzt werden. Allerdings konnte der neue Erwägungsgrund seit dem Inkrafttreten der 5. KH-Richtlinie zur Auslegung des Art. 11 Abs. 2 i. V. m. Art. 9 Abs. 1 b der VO Nr. 44/2001 herangezogen werden.

Aufgrund eines Vorlagebeschlusses des BGH vom 26. 9. 2006 – VI ZR 200/05 (VersR 2006, 1677 ff. = NJW 2007, 71 ff.) an den Europäischen Gerichtshof hat dieser dann entschieden, dass ein Unfallgeschädigter an seinem Wohnsitz – in seinem Heimatland – die gegnerische, ausländische Versicherung auf Schadenersatz verklagen kann. Wobei allerdings

⁷ Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. 5. 2005.

nur die Versicherung verklagbar ist. Der Fahrer als Unfallverursacher in Person – oder der Halter oder Eigentümer – kann ausschließlich in seinem Wohnsitzland verklagt werden. Der Versicherer kann nur dann am Wohnsitzgericht des Geschädigten verklagt werden, wenn in diesem Mitgliedstaat die Direktklage gesetzlich möglich ist. Dies ist aber in allen Staaten der EU und des EWR möglich.

Urteil des Europäischen Gerichtshofes (2. Kammer), Rs C-463/06 (FBTO Schadeverzekerings NV ./ Odenbreit) verkündet am 13. 12. 2007 = VersR 2008, 111 f.

Leitsatz:

* Die Verweisung in Art. 11 Abs. 2 der Verordnung Nr. 44/2001 des Rates vom 22. 12. 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (EuGVO) auf Art. 9 Abs. 1 b EuGVO ist dahin auszulegen, dass der Geschädigte vor dem Gericht des Orts in einem Mitgliedstaat, an dem er seinen Wohnsitz hat, eine Klage unmittelbar gegen den Versicherer erheben kann, sofern eine solche unmittelbare Klage zulässig ist und der Versicherer im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ansässig ist. *

Hinweis:

Eine Klage vor dem Wohnsitzgericht des Geschädigten sollte gut überlegt sein. Es dürfte in Deutschland kaum Richter geben, die sich im Verkehrs- und Schadenersatzrecht der Mitgliedstaaten der EU und des EWR auskennen. Die vorhandene Literatur in Deutschland ist nicht so ausführlich, dass man anhand derer eine Entscheidung treffen kann. Da aber die Regulierung anhand des Rechts des Unfalllandes zu erfolgen hat, ist die Kenntnis der Literatur und der Entscheidungen aus dem betroffenen Land unbedingt notwendig. Rechtsgutachten dürften die Regulierung verteuern und die Bearbeitungsdauer erheblich verlängern.⁸

Es bleibt dem Geschädigten auf jedem Falle vorbehalten, seine Klage dort einzureichen, wo es für ihn am sinnvollsten zu sein scheint.

⁸ Siehe hierzu: W. Bachmeier, Probleme der Auslandsunfallsschadenregulierung aus richterlicher Sicht, DAR Extra 2009, 753.

Wird eine Klage gegen den Versicherer im Unfallland eingereicht, so sollte dies nur mit Hilfe eines dort ansässigen Rechtsanwalts erfolgen. Dies ist im Übrigen in vielen Ländern zumindest in den höheren Instanzen notwendig. Deutschsprachige Rechtsanwälte können über die Deutschen Botschaften im jeweiligen Land erfragt werden. Im Falle des Vorliegens einer Rechtsschutzversicherung kann auch diese entsprechende Anwälte vermitteln.

4. Das bei der Auslandsunfallschadenregulierung anzuwendende Recht

Das Verkehrs- und das Haftungsrecht ist in den Mitgliedstaaten der EU und des EWR sehr unterschiedlich ausgestaltet. Eine Rechtsharmonisierung im Haftungsrecht ist bislang nicht erfolgt; obwohl angesichts der Regulierungsmöglichkeiten im Wohnsitzstaat des Geschädigten eine derartige Harmonisierung sinnvoll gewesen wäre. Maßgeblich ist das Recht des Tatorts.

Das haben sowohl der Richtliniengeber als auch der deutsche Gesetzgeber ausdrücklich klargelegt. Das System des Schadenregulierungsbeauftragten im Wohnsitzland des Geschädigten soll das im konkreten Fall anzuwendende materielle Recht nicht berühren. Es bleibt also bei den folgenden Regeln: Der Anspruchsgrund beurteilt sich ausschließlich nach den Bestimmungen des Unfallorts; auch für den Umfang des Schadenersatzanspruchs wird i. d. R. das Recht des Unfallorts angewandt.

An dieser Tatsache ändert sich auch nichts durch die am 10.7.2007 vom Europäischen Parlament in dritter Lesung angenommene Verordnung über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (ROM II). ROM II ist am 11.1.2009 in Kraft getreten.

Danach ist das Recht des Unfallorts, an dem der Schaden eingetreten ist – also das Verkehrs- und Schadenersatzrecht und nicht das Recht am Wohnsitz des Geschädigten – grundsätzlich maßgeblich. Eine Ausnahme von der Regel gibt es nur dann, wenn der Ersatzpflichtige und der Geschädigte beide ihren Wohnsitz in demselben Mitgliedstaat haben. Dann gilt das Recht, das in dem Staat des gemeinsamen Wohnsitzes gilt.

5. Die Regulierung von Verkehrsunfällen außerhalb der EU und des EWR

Die Richtlinien der Europäischen Union haben keinerlei Einfluss auf die Regulierung von Verkehrsunfällen in den Staaten Europas, die nicht der EU oder dem EWR angehören. Insoweit sind keine Änderungen eingetreten. Die Regulierung muss im Unfallland erfolgen. Es dürfte im Regelfall wenig sinnvoll sein, die Regulierung aus Deutschland heraus zu versuchen. Es ist auf jeden Fall ratsam, einen im Unfallland ansässigen, deutschsprachigen Rechtsanwalt mit der Regulierung zu beauftragen. Die Versicherer in diesen Ländern sind im Regelfall nicht in der Lage und meistens auch nicht bereit, in deutscher Sprache zu korrespondieren. Wegen der langen Regulierungsdauer kann es notwendig sein, eine Vollkaskoversicherung, die bei Fahrten in diesen Ländern notwendig ist, in Anspruch zu nehmen. Wichtig ist der Abschluss einer Vollkaskoversicherung für das betreffende Reiseland, weil die Mindestdeckungssummen im Regelfall nicht ausreichen, den erlittenen Schaden zu decken. Vielfach sieht das Haftungsrecht in diesen Ländern auch nur erheblich geringere Leistungen als in Deutschland vor.

6. Sonderfall Schweiz

Die Schweiz gehört weder der EU noch dem EWR an. Daher gelten die KH-Richtlinien in der Schweiz nicht. Der GDV und das Nationale Versicherungsbüro der Schweiz haben ein bilaterales Abkommen getroffen, nach dem ab dem 1. 10. 2003 die an diesem Abkommen teilnehmenden Versicherer in der Schweiz und in Deutschland Schadenrepräsentanten als Ansprechpartner zur Schadenregulierung vor Ort benennen. Diese regulieren Schadenersatzansprüche im Heimatland des Geschädigten. Reguliert der Schadenrepräsentant nicht, so kann der Schadenersatzanspruch gerichtlich nur im Unfallland eingeklagt werden. Die Schadenrepräsentanten können über die Auskunftsstelle in Deutschland über den Zentralruf der Autoversicherer erfragt werden. Hat die Versicherung keinen Repräsentanten, so

kann auch die außergerichtliche Regulierung nur in der Schweiz erfolgen. Hierzu ist es notwendig, einen Schweizer Rechtsanwalt in dem Kanton zu beauftragen, in dem sich der Unfall ereignet hat.

7. Exkurs: Die Regulierung von Unfällen mit Ausländern in Deutschland und mit in Deutschland stationierten ausländischen Truppen

Schadenersatzansprüche aus Verkehrsunfällen in Deutschland, die durch ein im Ausland zugelassenes Kraftfahrzeug verursacht worden sind, können gegen den Verein **„Deutsches Büro Grüne Karte e. V.“** geltend gemacht werden, sofern dieser nach § 2 AuslPflVersG die Pflichten eines Haftpflichtversicherers übernommen hat. Dies ist dann der Fall, wenn für das gegnerische Fahrzeug eine „Grüne Karte“ durch einen Haftpflichtversicherer ausgestellt ist. Darüber hinaus besteht Deckungsschutz in Deutschland nach § 8 a PflVersAusl anhand des Autokennzeichens. Dies gilt für die meisten Länder der EU und des EWR.

Die Schadenersatzansprüche sind anzumelden beim:



Deutsches Büro Grüne Karte e. V.
Glockengießerwall 1
20095 Hamburg
Tel. 040-334400
Fax: 040-33440-7040

In den Fällen der Grünen Karte ist das Doppel der Karte oder eine Kopie der Schadenmeldung beizufügen. Ansonsten ist das amtliche Kennzeichen des Unfallverursachers anzugeben. Im Übrigen sind alle Angaben zu machen, die auch sonst bei einer Unfallregulierung notwendig sind. Das Deutsche Büro Grüne Karte e. V. beauftragt mit der Regulierung eine deutsche Haftpflichtversicherung oder ein in Deutschland ansässiges Schadenregulie-

rungsbüro. Eine eventuell notwendig werdende **Klage** ist **nicht gegen den beauftragten Regulierer zu richten, sondern ausschließlich gegen das Deutsche Büro Grüne Karte e. V.**

Dem Geschädigten bleibt es unbenommen, seine Ansprüche direkt gegen den Schädiger und dessen Versicherung durchzuführen. Dies ist aber nicht zu empfehlen, da die Regulierung dann möglicherweise einen erheblich längeren Zeitraum in Anspruch nehmen wird.

8. Exkurs: Das Grüne-Karte-System

Aufgrund der Unterschiedlichkeit des Haftungsrechts in den einzelnen europäischen Staaten bestand die Notwendigkeit, den internationalen grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern und zugleich den Verkehrssopferchutz sicherzustellen.

Zwei Ziele mussten erreicht werden:

- x Der grenzüberschreitende Straßenverkehr innerhalb Europas sollte durch die Entbindung von der Pflicht, an der Grenze den für das Besuchsland vorgeschriebenen Versicherungsschutz durch Abschluss einer entsprechenden Versicherungspolice zu beschaffen, vereinfacht werden.
- x Kein Verkehrssopfer sollte dadurch benachteiligt werden, dass der ihm entstandene Schaden durch ein ausländisches Kraftfahrzeug verursacht wurde.

Zur Erreichung dieses Ziels wurde auf Grundlage der UNO-Empfehlung Nr. 5 vom 25. 1. 1949 das „**Grüne-Karte-System**“ eingeführt. Das System ist auf Europa und die Mittelmehranlieger-Staaten beschränkt. Die teilnehmenden Länder sind unter www.gruene-karte.de abzurufen.

In jedem Teilnehmerland wird von den Kfz-Versicherern eine zentrale Organisation – das sogenannte Bureau – geschaffen, die von der Regierung dieses Landes anerkannt wird und die für die Durchführung der Aufgaben des Grüne-Karte-Systems zuständig ist. In Deutschland ist es das „Deutsche Büro Grüne Karte e. V.“.

Das Grüne Karte-Bureau gibt die internationalen Versicherungsbescheinigungen (Farbe: grün) an seine Mitglieder (Autohaftpflichtversicherer) heraus, die diese an ihre Versicherungsnehmer bei Bedarf herausgeben.

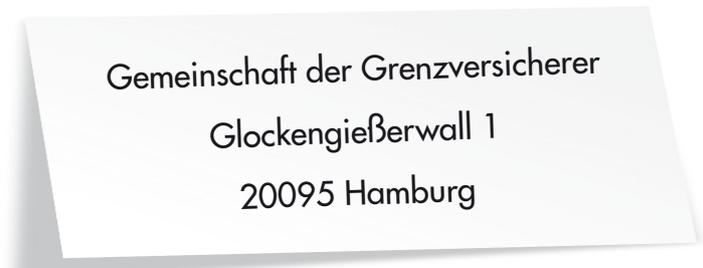
Das Bureau ist zugleich verpflichtet, den Schadenfall zu regulieren, der durch ein mit einer Grünen Karte versehenes, ausländisches Kraftfahrzeug in seinem Zuständigkeitsbereich verursacht wurde.

Die Regulierung erfolgt entsprechend den Gesetzen und Verordnungen des Besuchslandes, sodass sichergestellt ist, dass das Verkehrsoffer stets nach seinem gewohnten nationalen Standard Entschädigung erhält.

Bei einer Auslandsreise in einen Staat außerhalb der EU oder des EWR muss die Grüne Karte mitgeführt werden. Dies ist in den Ländern der EU und des EWR nicht mehr der Fall.

9. Gemeinschaft der Grenzversicherer

Ist der Schädiger bei der Gemeinschaft der Grenzversicherer versichert, sind Schadenersatzansprüche bei der



Gemeinschaft der Grenzversicherer
Glockengießerwall 1
20095 Hamburg

unter Vorlage des Rosa Grenzversicherungsscheins oder einer Kopie desselben oder unter Angabe der Nummer, der Gültigkeitsdauer und des amtlichen Kennzeichen des Fahrzeuges anzumelden.

10. Schadenfälle mit Fahrzeugen der in Deutschland stationierten ausländischen Streitkräfte bzw. mit Privatfahrzeugen der Mitglieder der ausländischen Streitkräfte, der Zivilangestellten und deren Angehörigen

Unterschieden werden muss zunächst, ob es sich um ein Dienstfahrzeug einer ausländischen Truppe oder ein Privatfahrzeug eines Mitgliedes handelt.

Schadenersatzansprüche aus Unfällen mit **Dienstfahrzeugen** werden von den Schadenregulierungsstellen des Bundes (SRB), die zum Geschäftsbereich Verwaltungsaufgaben der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben gehören, reguliert.

Wichtig: Schadenfälle müssen innerhalb von **3 Monaten** angemeldet werden!

Anders sieht es aus, wenn das schädigende Fahrzeug ein Privatfahrzeug eines Truppenangehörigen, eines Angehörigen des zivilen Gefolges ist oder es sich um ein Fahrzeug eines Angehörigen handelt. In diesem Falle ist der Haftpflichtversicherer des Fahrzeuges zuständig.

Auskünfte über den Versicherer sind über die jeweilige Zulassungsstelle der betroffenen Streitkräfte zu erhalten, und zwar:

- x Amerikanische Fahrzeuge:
Amerikanische Zulassungsstelle, Havellandstr. 335, 68309 Mannheim
- x Belgische Fahrzeuge:
Belgischer Verbindungsdienst, Germanicusstr. 5, 50968 Köln
- x Britische Fahrzeuge:
Police Advisory Branch, York Drive 5, 41179 Mönchengladbach
- x Französische Fahrzeuge:
Antenne de Commandement des Forces Francaises et de l'Element Civil Stationnes en Allemagne, SAJJ, Postfach 1962, 78159 Donaueschingen

Die Privatfahrzeuge können auch bei einem ausländischen Versicherer versichert sein. In diesem Falle muss aber eine in Deutschland zugelassene Versicherung oder ein Verband solcher Versicherer die Pflichten des Haftpflichtversicherers übernommen haben. Wird eine Grüne Karte vorgelegt, so kann auch in diesem Falle der Schaden beim Deutschen Büro Grüne Karte e. V. angemeldet werden. Bei Fahrzeugen aus Belgien, Frankreich und Großbritannien reicht auch hier die Angabe des amtlichen Kennzeichens aus.

11. Der Auslandsschaden als Bestandteil von Versicherungen

11.1. Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung

Die Kaskoversicherung als eines der Bestandteile der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB 2008) ist bei Fahrten ins Ausland von besonderer Bedeutung, da bei Vorhandensein einer Kaskoversicherung die Möglichkeit besteht, seinen Sachschaden am Fahrzeug schnell und vollständig ersetzt zu bekommen. Die mögliche Selbstbeteiligung kann im Regelfall als Schadenersatzposition geltend gemacht werden.

Die Kaskoversicherung tritt nach A.2.5 AKB 2008 bei Unfällen in den geografischen Grenzen Europas und in den zur EU gehörenden außereuropäischen Gebieten ein. Bei Fahrten in nichteuropäische Länder muss beim Versicherer eine Ausdehnung des Kaskoschutzes auf diese betroffenen Länder beantragt werden. Gegebenenfalls ist dies gegen eine Zusatzprämie möglich. Wichtig ist das insbesondere bei Fahrten in den asiatischen Teil der Türkei. Hier ist eine Ausweitung des Versicherungsschutzes unbedingt notwendig.

Die übrigen Versicherungssparten der AKB 2008 definieren den örtlichen Geltungsbereich nicht anders als bei der Kaskoversicherung. Vorsicht ist geboten beim Autoschutzbrief, da für viele Leistungsarten eine 50 km-Grenze gilt, die gegebenenfalls grenzüberschreitend sein kann.