

Gerichtliche und aussergerichtliche Schadensabwicklung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen

Unter besonderer Berücksichtigung des griechischen Strassenverkehrsrechts



Epameinondas Kalagiakos*

Die rechtliche Bearbeitung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen erfordert neben der Kenntnis der entsprechenden Schadenregulierungssysteme, insbesondere des Grüne-Karte-Systems und der Kraftfahrzeughaftpflicht-EU-Richtlinien, auch die Kenntnis des einschlägigen internationalen und EU-Rechts sowie der jeweiligen nationalen Rechtsordnungen. Dies macht das Gebiet des internationalen Strassenverkehrsrechts in der anwaltlichen Praxis besonders spannend.

Inhalt

- I. Einleitung
- II. Aussergerichtliche Regulierung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen
 1. Unfälle im Inland mit ausländischen Fahrzeugen/ das sog. Grüne-Karte-System
 2. Unfälle im EU-Ausland/Regulierungssystem der Kraftfahrzeughaftpflicht-EU-Richtlinien
- III. Die gerichtliche Schadensabwicklung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen in Griechenland
 1. Internationale Zuständigkeit
 2. Die Zustellung der Klageschrift ins Ausland
 3. Anwendbares Deliktsrecht
 - a. Haftungsgrundlagen
 - b. Sachschadensersatz
 - aa. Schäden am Fahrzeug
 - bb. Gutachterkosten
 - cc. Wertminderung
 - dd. Mietwagenkosten/Nutzungsausfall
 - c. Personenschadensersatz
 - aa. Heilbehandlung und Pflege
 - bb. Verdienstausschlag und Haushaltsführungsschaden
 - cc. Schmerzensgeld
 - dd. Unterhaltsentgang
 - d. Anwalts- und Gerichtskosten
 - e. Anspruchsverjährung
 4. Zwangsweise Durchsetzung des Titels

I. Einleitung

Die Bedeutung der Regulierung von Verkehrsunfällen, die sich im europäischen Ausland ereignen, hat mit der enormen Steigerung des touristischen und geschäftlichen Fahrzeugverkehrs deutlich zugenommen. Die Regulierung wurde in den letzten Jahren vor allem durch den europäischen Gesetzgeber beeinflusst. Haftungs- und Versicherungsbestimmungen sowie die Regulierungspraxis weisen jedoch nach wie vor in den einzelnen europäischen Staaten erhebliche Unterschiede auf. Eine Harmonisierung des Schadensersatz- und Haftungsrechts ist mangels einer

* EPAMEINONDAS KALAGIAKOS, Rechtsanwalt, Mediator, Kalagiakos & Partner, Athen, Repräsentanz Schweiz: Galgenen SZ, <http://www.kalagiakos-partner.eu>.

europarechtlichen Gesetzgebungskompetenz kaum zu erwarten.

Dennoch bestand die Notwendigkeit, den internationalen grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern und zugleich den Verkehrsofferschutz sicherzustellen.

In meinem Beitrag werde ich zunächst die aussergerichtliche Regulierung im Geltungsbereich des Grüne-Karte-Systems und des Kraftfahrzeughaftpflicht-EU-Richtlinien (KH-RL)-Regelsystems und anschliessend die gerichtliche Schadensabwicklung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen insbesondere unter Berücksichtigung des griechischen Strassenverkehrsrechts darstellen.

II. Aussergerichtliche Regulierung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen

Das System der Regulierung von grenzüberschreitenden Schadensfällen richtet sich danach, ob der Unfall aus Sicht des Geschädigten in dessen Heimatland mit Ausländerbeteiligung oder im Ausland stattgefunden hat.

1. Unfälle im Inland mit ausländischen Fahrzeugen/das sog. Grüne-Karte-System

Unfälle im Inland unter Beteiligung eines ausländischen Kraftfahrzeuges richten sich massgeblich nach dem Grüne-Karte-System, dessen Regelwerk in einem internationalen Abkommen geregelt ist, den sog. Internal Regulations¹, die sich neben der UNO-Empfehlung auf die diesbezüglich ergangenen EU-Richtlinien stützen.

¹ Internal Regulations, ABIEG C 192 v. 31.7.2003, S. 24 ff. Das Abkommen wurde modifiziert, die neue Fassung abrufbar unter <http://www.cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-185.html>. Amtsblatt Nr. L 192 vom 31/07/2003 S. 0023-0039.

Das auf Anregung der Schweiz auf das Jahr 1949 zurückgehende Grüne-Karte-System bildete die Basis zu einem auf Europa und die Mittelmeeranrainer-Staaten, differenzierten Regelsystem des Verkehrsoferschutzes, in dem sowohl die Schweiz² als auch Griechenland eingebunden sind. Gegenwärtig gehören dem Grüne-Karte-System 46 Länder an, einschliesslich vier aussereuropäischer Länder. In jedem am System teilnehmenden Staat wird von den Kfz-Versicherern eine zentrale Organisation, das sogenannte Bureau, geschaffen, die von der Regierung dieses Staates anerkannt wird und die zuständig für die Durchführung der Aufgaben des Grüne-Karte-Systems ist. Jedes nationale Grüne-Karte-Bureau erfüllt eine doppelte Funktion. Einerseits gibt es internationale Versicherungsbescheinigungen (Farbe Grün – daher die Bezeichnung Grüne Karte), an seine Mitglieder (Autohaftpflichtversicherer) aus, die mit diesen ihre Kunden (die Kraftfahrer) ausstatten. Damit verbunden ist die Garantie für die Rückerstattung der bei einem Auslandsschaden angefallenen Schadensaufwendungen (Funktion des zahlenden Büros). Andererseits ist das nationale Grüne-Karte-Büro zugleich verpflichtet, den Schadenfall zu bearbeiten, der durch ein mit einer Grünen Karte versehenes ausländisches Kraftfahrzeug in seinem Zuständigkeitsbereich verursacht wurde (Funktion des behandelnden Büros).

In Griechenland kann der Geschädigte den Schadenfall online, telefonisch oder schriftlich beim griechischen Büro Grüne Karte (in GR-10557 Athen, Xenophontos Str. 9) anmelden und seine Schadensersatzansprüche geltend machen.³

Unter der Aufsicht der Grüne-Karte-Büros können Versicherer in anderen Grüne-Karte-Ländern Korrespondenten mit der Schadensregulierung beauftragen. Dies können Versicherungsunternehmen, aber auch spezialisierte Schadensregulierungsbüros sein. Der Korrespondent wickelt den Schaden dann in dem Land ab, in dem der Verkehrsunfall sich ereignete, ohne dass der Geschädigte selbst mit dem ausländischen Versicherer in Kontakt treten muss. Die Regulierung erfolgt gemäss den Gesetzen und Verordnungen des Besuchslandes, so dass sichergestellt ist, dass das Verkehrsofer stets nach seinem gewohnten nationalen Standard Entschädigung erhält.

Das Grüne-Karte-Büro ist für Klagen neben dem ausländischen Versicherer passiv legitimiert, nicht hingegen der mit der Abwicklung beauftragte Versicherer/Schadensregulierungsbüro. Für den Geschädigten besteht selbstverständlich auch der Direktanspruch gegen Fahrer, Halter und Versicherer des ausländischen Fahrzeugs. Das Grüne-Karte-Büro ist zustellungsbevollmächtigt für den Fahr-

zeug-Halter (Inhaber der Grünen Karte), nicht aber für weitere Versicherte wie z.B. den ausländischen Versicherer oder den Fahrer, wenn dieser mit dem Halter nicht identisch ist. Soll der Fahrzeugführer aus prozessualen Gründen mitverklagt werden, muss die gegen ihn gerichtete Klage an dessen Wohnort, also im Regelfall im Ausland, gestellt werden.

In den Fällen, in denen der unfallverursachende Fahrer sich der Feststellung entzieht oder das unfallverursachende Fahrzeug trotz bestehender Versicherungspflicht nicht versichert sein sollte oder gegen die Versicherung das Konkursverfahren eröffnet bzw. ihre Lizenz entzogen wurde, gelangt das Grüne-Karte-System nicht zur Anwendung. Für diese Fälle tritt anstelle des Schadensersatzpflichtigen die Hilfskasse (Epikouriko Kefaleo, in GR- 117 42 Athen, Makri Str. 1) ein. Dabei handelt es sich um eine juristische Person des privaten Rechts, welche die Rolle der Entschädigungsfonds übernimmt. Grundsätzlich werden Personenschäden ersetzt.

2. Unfälle im EU-Ausland/ Regulierungssystem der Kraftfahrzeughaftpflicht EU-Richtlinien

Im Sinne der Geschädigten von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen, die sich in einem EU-Staat ereignen, wurden seit den 70er Jahren durch die Einführung eines Regulierungssystems dank dem Erlass von sechs Richtlinien erhebliche Fortschritte erzielt (im Internet abrufbar unter <http://eur-lex.europa.eu/>).

Im vorliegenden Beitrag wird insbesondere auf die Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.5.2000 (4. KH-RL)⁴ und die Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 (5. KH-RL) Bezug genommen, da sie auf die vorher bereits entwickelten KH-RL aufbauen und die entscheidenden Grundlagen des Regulierungssystems beinhalten.

Das Regulierungssystem gilt in allen EU-Mitgliedsstaaten mit Ausnahme von Dänemark, in den Ländern des EWR (Island, Norwegen und Liechtenstein) sowie in der Schweiz. Das in der Schweiz mit dem Begriff des Besucherschutzabkommens gekennzeichnete Regulierungssystem wurde einerseits durch eine inhaltliche Übernahme der 4. KH-RL in das nationale Recht (Art. 79a–Art. 79e SVG) übernommen, da sie selbst der RL nicht unterliegt, andererseits hat die Schweiz mit den meisten Mitgliedsstaaten bilaterale Anwendungsabkommen abgeschlossen. Die Schweiz hat auch mit Griechenland am 15.10.2004 das entsprechende Anwendungsabkommen abgeschlossen.

² Ausführlich hierzu im Verhältnis zu der Schweiz, MARTIN METZLER, Nationales Versicherungsbüro (NVB) & Nationaler Garantiefonds (NGF), ZSV 4/2014, S. 47 ff.

³ Ausführlich zum Prozedere, GEORGE TZANIS, das Grüne-Karte-System & die Erfahrung des griechischen Büro Grüne Karte, Buch nur auf Griechisch verfügbar, Athen 2003, S. 148 ff.

⁴ Die Umsetzung der 4. KH-RL ins griechische Recht erfolgte durch das Präsidialdekret 10/2003.

Aus der Sicht des Geschädigten sieht das Regulierungssystem folgende wesentliche Vorteile vor:

- Eine grosse Erleichterung beim Ermitteln des Halters und des zuständigen Kfz-Haftpflichtversicherers. Jeder am System teilnehmende Staat richtet eine zentrale Auskunftsstelle ein, die dem Geschädigten alle zur Regulierung benötigten Informationen zur Verfügung stellt und den Schadensregulierungsbeauftragten bekannt gibt. In Griechenland ist zentrale Auskunftsstelle der Zentralruf des Dachverbandes der griechischen Versicherungsunternehmen (in GR-10557 Athen, Xenophontos Str. 10).
- Der entscheidende Schritt zur Erleichterung der Regulierung war die Einrichtung eines Schadensregulierungsbeauftragten, der der Ansprechpartner des Geschädigten in seinem Wohnsitzland sein soll. Dadurch wurde die Regulierung seitens des ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherers in das Land des Geschädigten verlagert und es wurden sprachliche Probleme beseitigt. Jeder Kfz-Haftpflichtversicherer hat einen Schadensregulierungsbeauftragten in allen EU-Mitgliedsstaaten zu benennen.
- Die Schadensregulierung ist durch die gesetzlichen Fristen erheblich beschleunigt worden. Der Schadensregulierungsbeauftragte unterliegt einer Dreimonatsfrist ab Zugang des Bezifferungsschreibens, innerhalb derer er dem Geschädigten ein Schadensersatzangebot entsprechend dem Recht des Unfallortes (in Griechenland gem. Art. 26 des griechischen bürgerlichen Gesetzbuches), vorzulegen. Erklärt sich der Geschädigte damit einverstanden, wird der Schadenfall reguliert. Auch wenn die Regulierung nicht erfolgen soll, hat der Schadensregulierungsbeauftragte dies dem Geschädigten gegenüber mit Gründen schriftlich mitzuteilen. Wenn der Geschädigte sich nicht mit dem Schadensersatzangebot einverstanden erklärt, bleibt für ihn das Recht, seine Ansprüche direkt im Unfallstaat beim ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer oder beim Versursacher geltend zu machen, weiterhin bestehen. Vor allem bei schweren Körperschäden könnte dies sogar empfehlenswert sein. Der Schadensregulierungsbeauftragte ist nicht passivlegitimiert.
- Die 4. KH-RL sieht ferner die Einrichtung einer Entschädigungsstelle vor, die unter bestimmten Voraussetzungen dem Geschädigten die Ersatzleistung zu erbringen hat. Dies ist der Fall, wenn kein Schadensregulierungsbeauftragter benannt wurde oder der Schadensregulierungsbeauftragte bzw. Versicherer nicht innerhalb der Dreimonatsfrist eine mit Gründen versehene Antwort erteilt hat oder das verantwortliche Fahrzeug nicht ermittelt werden konnte.

In Griechenland ist die Entschädigungsstelle das griechische Büro Grüne Karte. Somit wird es neben seiner Funktion im Rahmen des Grüne-Karte-Systems auch als Entschädigungsstelle tätig.

- Mit dem Inkrafttreten der 5. KH-RL wurde die 4. KH-RL dadurch ergänzt, dass sie dem Geschädigten die

Direktklagemöglichkeit gegen den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer auch in seinem Wohnsitzstaat eröffnete.

Ausserdem wurden einheitliche Standards bei den Kfz-Mindestversicherungssummen für Personenschäden und Sachschäden eingeführt. Die Mindestdeckungssummen in der Kfz-Haftpflichtversicherung bei Personenschäden betragen wenigstens 1,12 Mio. EUR je Unfallopfer oder 5,6 Mio. EUR je Schadensfall, ungeachtet der Anzahl der Geschädigten. Bei Sachschäden beläuft sich die Mindestversicherungssumme, ebenfalls unabhängig von der Anzahl der Geschädigten, auf 1,12 Mio. EUR je Schadenfall.

- Die Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (6. KH-RL) enthält keine neuen materiellen Bestimmungen. Sie fasst aber die Inhalte der fünf vorangegangenen KH-RL in einer kodifizierten Fassung zusammen. Ob es eine 7. KH-RL in Zukunft geben wird, ist derzeit offen. Es besteht nach wie vor Regelungsbedarf zumindest u.a. hinsichtlich einheitlicher Verjährungsfristen und der Erstattungsfähigkeit aussergerichtlicher Rechtsverfolgungskosten bei grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen sowie der Einführung einer Pflichtversicherung für Anhänger.⁵

Das Regulierungssystem der KH-RL hat sich in der Praxis ausserordentlich gut bewährt und hat dem Geschädigten die Schadensregulierung erheblich erleichtert.⁶

Trotz der anfänglich mangelnden Kenntnis des Regulierungssystems – nur die Rechtsschutzversicherer verfügten am Anfang der Geltung der 4. KH-RL über die entsprechende Erfahrung – und der Tatsache, dass Griechenland erst ab 2007 mit dem Beitritt Bulgariens eine gemeinsame EU-Grenze hat, sind die Fälle der Anwendung des Systems dank der vielen Touristen aus dem Ausland (27,8 Millionen Touristen waren es im Jahr 2016, davon rund 400'000 Schweizer) in der letzten Zeit erheblich gestiegen.⁷

III. Die gerichtliche Schadensabwicklung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen in Griechenland

In dem folgenden Abschnitt werden die wesentlichen prozessualen und materiellrechtlichen Fragen, die im Zu-

⁵ Vgl. hierzu HERMANN NEIDHART/MICHAEL NISSEN, Verkehrsunfälle in Europa. Schadensabwicklung in 20 Reiseländern, Buch, Bonn, 6. Auflage, 2016, S. 192.

⁶ Vgl. hierzu OSKAR RIEDMEYER, Regulierung von Auslandsunfällen, DAR-Extra 2009, S. 747 ff.

⁷ Ausführlich hierzu GEORGE TZANIS, Handbuch der praktischen Umsetzung der 4. KH-RL, nur auf Griechisch verfügbar, Athen 2007, S. 136 ff.

sammenhang mit der rechtlichen Aufarbeitung von grenzüberschreitenden Strassenverkehrsunfällen in Griechenland auftauchen, dargestellt.

Das griechische Recht weist die Verkehrssachen den besonderen Verfahrensarten in Art. 681 A der griechischen Zivilprozessordnung (gr. ZPO) zu. Die damit angestrebte Beschleunigung des Zivilprozessverfahrens ist in der Praxis eher wenig eingetreten.

1. Internationale Zuständigkeit

Folgende EU-Verordnungen (EU-VO) und internationale Abkommen sind bei Erhebung von Klagen aufgrund von Auslandsunfällen von Bedeutung:

- Die EU-VO Nr. 1215/2012 (Brüssel-Ia-VO) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen. Sie gilt für Klagen gegen alle Beklagten, die in einem EU-Mitgliedsstaat mit Ausnahme von Dänemark ihren Wohn- oder Geschäftssitz haben (im Internet abrufbar unter <http://eur-lex.europa.eu/>).
- Das Brüsseler Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27.9.1968. Dieses Übereinkommen gilt nur noch für Klagen gegen Beklagte, die ihren Wohn- oder Geschäftssitz in Dänemark haben.
- Das Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, abgeschlossen in Lugano am 30.10.2007 (LugÜ). Dieses Übereinkommen gilt im Verhältnis der EU zu Island, Norwegen und der Schweiz.

Nach der gr. ZPO können Geschädigte nach Auslandsunfällen für Klagen grundsätzlich zwischen drei verschiedenen internationalen Gerichtsständen wählen:

- am Sitz der Kfz-Haftpflichtversicherung des ausländischen Unfallverursachers (Art. 11 Brüssel-Ia-VO und Art. 22 gr. ZPO) oder
- am Deliktort im Unfallland (Art. 7 und 12 Brüssel-Ia-VO und Art. 40 A i.V.m. Art. 35 gr. ZPO) oder
- am Wohnsitz oder Geschäftssitz des Geschädigten (Art. 4 i.V.m. Art. 11 Brüssel-Ia-VO und Art. 22 gr. ZPO).

Nach der Rechtsprechung des EuGH ist ferner für die EU-Mitgliedsstaaten ein besonderer Gerichtsstand für Klagen des Geschädigten aufgrund eines Direktanspruches gegen den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer des Unfallverursachers an seinem Geschäftssitz, aber nicht gegen den Schädiger (gegen ihn nur am Wohnsitz oder Unfallort), begründet.⁸ Zu berücksichtigen ist aber, dass ein di-

rektes Klagerecht gegen den Schadensregulierungsbeauftragten damit nach wie vor nicht gegeben ist. Die Klage kann allerdings an ihn zugestellt werden, mehr dazu unter: 2. Die Zustellung der Klageschrift ins Ausland.

Das Schweizerische Bundesgericht Lausanne hat in seinem Urteil BGE 4A_531/2011 vom 02.05.2012 klargestellt, dass die Erhebung einer Klage entsprechend den Grundsätzen der Odenbreit-Entscheidung am Wohnsitz des Geschädigten in der Schweiz zulässig ist.⁹ Dies bedeutet, dass sich das Bundesgericht durch seine Entscheidung der Rechtsprechung des EuGH in diesem Punkt angenähert hat.

Sachlich zuständig sind bis zu einem Streitwert von 20'000 Euro die Amtsgerichte. Ab einem Streitwert über 20'000 Euro sind die Einzelrichter der Landgerichte (Art. 14 gr. ZPO) sachlich zuständig.

2. Die Zustellung der Klageschrift ins Ausland

Erhebt das Unfallopfer an seinem Wohnsitz in einem EU-Mitgliedsland Klage, unterliegt die Zustellung der Klageschrift der VO (EG) Nr. 1393/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. November 2007 über die Zustellung gerichtlicher und aussergerichtlicher Schriftstücke in Zivil- oder Handelssachen in den Mitgliedstaaten (im Internet abrufbar unter <http://eur-lex.europa.eu/>).

Der EuGH hat in seiner Entscheidung vom 10.10.2013 (Rechtssache C 306/12 – Spedition Welter) klargestellt, dass der Geschädigte, der Klage an seinem Wohnsitzgerichtsstand erhebt, die Klage dem in seinem Staat ansässigen Schadensregulierungsbeauftragten zustellen lassen kann. Damit werden die durch die Zustellung im Ausland entstandenen Übersetzungskosten und der Zeitverlust vermieden.¹⁰

Soweit die Zustellung in einem Nicht-EU-Staat oder in der Schweiz durchgeführt wird, richtet sich die Zustellung in den meisten Fällen nach den Bestimmungen des Haager Übereinkommens über die Zustellung gerichtlicher und aussergerichtlicher Schriftstücke im Ausland in Zivil- oder Handelssachen vom 15. November 1965.

3. Anwendbares Deliktsrecht

In der 4. KH-RL wurde klargestellt, dass sich die Schadensregulierung, auch wenn sie über den Schadensregulierungsbeauftragten erfolgt, nach dem Recht richtet, das nach den Regeln des (IPR) anwendbar ist.¹¹

Mit der Verordnung über das auf ausservertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht vom 11. Juli

⁹ Nicht publizierte Entscheidung, abrufbar unter www.swisslex.ch.

¹⁰ EuGH 10.10.2013, C-306/12-Spedition Welter, abrufbar unter <http://curia.europa.eu>.

¹¹ Erwägungsgrund Nr. 13 der RL 2000/26/EG.

⁸ EuGH 13.12.2007, C-463/06-Odenbreit, abrufbar unter <http://curia.europa.eu>.

2007 des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 864/2007 (Rom II-VO) wird das auf ausservertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht einheitlich bestimmt, da die Rom II-VO das IPR der Mitgliedsstaaten ersetzt, ohne jedoch das materielle Recht der Mitgliedsstaaten zu harmonisieren (im Internet abrufbar unter <http://eur-lex.europa.eu/>). Sie gilt in allen EU-Mitgliedsstaaten mit Ausnahme von Dänemark.

Das System der Rom II-VO sieht eine stufenweise Prüfung des relevanten Deliktsrechts vor.

Erster Anknüpfungspunkt ist die freie Rechtswahl gem. Art. 14 Rom II-VO, die bei Strassenverkehrsunfällen in der Regel nach Eintritt des Unfalles erfolgt, wobei eine vorherige Rechtswahl auch möglich ist.

Der nächste Anknüpfungspunkt ist gem. Art. 4 Abs. 2 Rom II-VO das Recht des Aufenthaltsortes, wenn Schädiger und Geschädigter ihren gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Land haben. Dabei kommt es nicht auf die Staatsangehörigkeit der Unfallbeteiligten oder auf die Zulassung der beteiligten Fahrzeuge an.

Haben die Unfallbeteiligten keinen gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthaltsort, gilt die Grundregel des Tatortprinzips gem. Art. 4 Abs. 1 Rom II-VO. Danach kommt grundsätzlich das Recht des Landes zur Anwendung, in dem der Schaden eintritt. Dies ist bei grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen das Recht des Staates, in dem der Unfall stattgefunden hat.

Das oben dargestellte System kann gem. Art. 4 Abs. 3 Rom II-VO korrigiert werden, wenn sich aus der Gesamtheit der Umstände eine offensichtlich engere Beziehung zu einer Rechtsordnung eines anderen Staates ergibt. Für den Regelfall bei einem Auslandsunfall kommt somit ausländisches Schadenersatz- bzw. Haftungsrecht in dem in Art. 15 Rom II-VO festgelegten Umfang zur Anwendung.¹²

Von Bedeutung bei der Bestimmung des anwendbaren Rechts bleibt jedoch das Haager Übereinkommen vom 4.7.1971 über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht (HStrÜ), da es in seinem Anwendungsbereich der Rom-II-VO (Art. 28 Abs. 1 Rom II-VO) vorgeht. Das HStrÜ gilt in 13 EU-Mitgliedsstaaten, zu denen Griechenland nicht gehört, (<http://www.hcch.net>). Die Schweiz ist auch Mitunterzeichnerin des Übereinkommens.

Die gegenwärtig parallele Geltung von Rom-II-VO, HStrÜ und dänischem Kollisionsrecht hat zur Folge, dass ein identischer Sachverhalt innerhalb der EU nach divergierenden Sachnormen entschieden wird, zumal die Anknüpfungssysteme der drei Systeme sich voneinander erheblich unterscheiden.

Da die EU die 13 EU-Mitgliedsstaaten nicht zwingen kann, das HStrÜ zu kündigen, wird es in Zukunft in der EU bei

grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen keine Vereinheitlichung des Kollisionsrechts geben. Insoweit ergibt sich die Möglichkeit der Wahl mehrerer Gerichtsstände in verschiedenen Staaten, das sogenannte Forum-Shopping, die mit der Möglichkeit, verschiedene Rechtsordnungen zur Anwendung zu bringen, verbunden ist < <Law-Shopping > > .

Es ist im Sinne einer echten Vereinheitlichung der Kollisionsnormen geboten, dass die EU-Kommission darauf hinwirkt, die gegenwärtig parallele Geltung der o. g. drei Systeme durch die einheitliche Geltung der Rom-II-VO für alle EU-Mitgliedsstaaten zu ersetzen, um den Anreiz eines Forum-Shopping zu minimieren.¹³

Aufgrund der eingangs erwähnten mangelnden Harmonisierung des Schadenersatz- und Haftungsrechts bestehen grosse nationale Rechtsunterschiede praktisch bei jeder Schadensposition sowohl beim Sachschaden als auch beim Personenschaden.

Unterschiedlich können auch u.a. die Voraussetzungen und der Umfang der Haftung, die Art und der Umfang des Ersatzes, die Übertragbarkeit des Ersatzanspruches oder die Verjährungsfristen sein.

a. Haftungsgrundlagen

Schadenersatz wegen Verkehrsunfällen kann sowohl nach Verschuldens- als auch nach Gefährdungshaftungsgrundsätzen gefordert werden. Die Haftungsnormen finden sich für die Verschuldenshaftung in den Vorschriften des griechischen bürgerlichen Gesetzbuches (gr. BGB) über Deliktshaftung (Art. 914–938 gr. BGB).

Die Gefährdungshaftung ist im Gesetz 3950/1911 (Gesetz über die Haftung des Kraftfahrzeughalters) geregelt. Danach haftet grundsätzlich der Fahrzeughalter unabhängig vom eigenen Verschulden für verursachte Schäden, die beim Betrieb eines Fahrzeugs bei Dritten entstehen.

b. Sachschadenersatz

aa. Schäden am Fahrzeug

Es besteht ein Anspruch auf Ersatz aller materiellen Schäden, die durch einen Verkehrsunfall eingetreten sind. Der Schadensnachweis kann grundsätzlich mittels Reparaturkostenrechnung, Sachverständigengutachten oder Kostenvoranschlag erfolgen. Im Falle eines nachgewiesenen Totalschadens wird der Wiederbeschaffungswert abzüglich des Restwertes erstattet. Wenn die Höhe der Reparaturkosten unverhältnismässig und eine Wiederherstellung des beschädigten Fahrzeugs im Vergleich zum Zeitwert untunlich ist, wird ein wirtschaftlicher Totalschaden angenommen. Eine Besonderheit des griechischen Rechts

¹³ Vgl. hierzu die Empfehlung des Arbeitskreises I des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstages, im Internet abrufbar unter http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_47_vgt.pdf.

¹² Vgl. hierzu HOLGER BACKU, Regulierung von Auslandsunfällen, DAR-Extra 2009, S. 746 f.

ist, dass auch bei Sachschäden, etwa wegen der Beschädigung des eigenen Wagens, ein Anspruch auf Schmerzensgeld, mehr dazu unter: cc, besteht.

bb. Gutachterkosten

Bei nicht im Auftrag der Versicherung erfolgter Gutachtererstellung ist zu beachten, dass Sachverständigenkosten aussergerichtlich nicht erstattet werden. Im Prozess kann das Gericht einen Sachverständigen mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragen, mit Kostentragungsfolgen.

cc. Wertminderung

In der Rechtsprechung überwiegt die Ablehnung einer Wertminderung bei Fahrzeugen, die schon älter als zehn Jahre sind. Eine Wertminderung wird allenfalls bei Luxusfahrzeugen bis zu einem Alter von fünfzehn Jahren anerkannt und ist durch ein Gutachten nachzuweisen.

dd. Mietwagenkosten/Nutzungsausfall

Nach der Rechtsprechung werden Mietwagenkosten für berufliche und private Zwecke und während angemessener Dauer einer Reparatur bezahlt. Für eine reparaturbedingte Hinderung an der Nutzung des Fahrzeugs besteht ein Anspruch auf Ausfallentschädigung. Weitere erstattungsfähige Schadenspositionen sind Übernachtungs-/Verpflegungskosten in angemessenem Umfang und Abschleppkosten bis zur nächsten Werkstatt.

c. Personenschadensersatz

Für die Bemessung von Schmerzensgeldern werden im Einzelfall Urteile aus der Rechtsprechung herangezogen. Hierzu gibt es jedoch keine Tabellen, die Anwaltschaft, Versicherungen und Gerichten als Orientierungshilfe dienen würden. Aufgrund der Bewertungsabweichungen ist ausländischen Geschädigten bei Vorliegen von Personenschäden anzuraten, die Schadensabwicklung einem griechischen Anwalt zu übertragen, der mit dem dortigen Schadensersatzrecht vertraut ist.

Es ist ferner zu beachten, dass nach Massgabe des Erwägungsgrundes Nr. 33 zur Rom II-VO seitens der Gerichte bei der Bemessung von Personenschäden die tatsächlichen Verhältnisse des ausländischen Geschädigten zu berücksichtigen sind, insbesondere einschliesslich tatsächlicher Verluste und Kosten für Nachsorge und medizinische Versorgung.

aa. Heilbehandlung und Pflege

Nachgewiesene entstandene Arzt-, Krankenhaus- und sonstige Heilbehandlungskosten, ebenso Aufwendungen für vermehrte Bedürfnisse, werden grundsätzlich erstattet, sofern sie nicht durch die eigene Krankenversicherung oder -kasse übernommen werden. Insofern haben die Versicherungen entsprechende Regressansprüche gegen den Schädiger. Es ist wichtig, darauf zu achten, dass der

Gutachter zu den zukünftigen Gesundheitsausgaben in seinem Bericht Stellung nimmt. Krankenhausbesuchskosten können auch gerichtlich zugesprochen werden.

bb. Verdienstaussfall und Haushaltsführungsschaden

Es besteht ein Anspruch auf Ersatz von unfallbedingt eingetretenem sowie künftig zu erwartendem Verdienstaussfall gem. Art. 928, 929 gr. BGB. Zukünftiger Verdienstaussgang wird im Regelfall als Geldrente ausbezahlt. Der Grad der Erwerbsunfähigkeit wird mit Hilfe eines medizinischen Gutachtens festgestellt. Zu erstatten ist bei Arbeitnehmern das Arbeitseinkommen, bei Selbstständigen der Verdienstaussgang, der sich am Einkommen der letzten zwei Jahre orientiert. Für die unfallbedingte Unmöglichkeit der Haushaltsführung besteht auch ein Schadenersatzanspruch.

cc. Schmerzensgeld

Aufgrund Verschuldens besteht ein Anspruch auf Schmerzensgeld gem. Art. 914 und 932 gr. BGB. Im griechischen Recht dient das Schmerzensgeld dem Ausgleich für erlittene körperliche und seelische Schmerzen, entgangene Lebensfreude sowie zur Überwindung von Unlustgefühlen, aber auch für erlittene Sachschäden, etwa wegen der Beschädigung des eigenen Wagens. Eine Entschädigung wegen Verunstaltung wird in den Fällen gewährt, in denen der private und berufliche Aufstieg durch eine unfallbedingte Beeinträchtigung des Aussehens behindert wird.

Das OLG Athen (OLG Athen 5650/1990) hat wegen der körperlichen Entstellung einer jungen Frau anerkannt, dass dadurch ihre Heiratsmöglichkeiten eingeschränkt sind und ihr deswegen Schmerzensgeld zugesprochen.

Anspruchsinhaber ist grundsätzlich der Geschädigte selbst. Jedoch erkennen die Gerichte bei schwerwiegenden Körperverletzungen mit bleibenden Schäden, Behinderungen usw. einen Schmerzensgeldanspruch auch bei engen Familienangehörigen an. Es handelt sich um die sogenannten Schockschäden, welche durch die schwere Verletzung des Familienangehörigen verursacht werden.

Im Todesfalle erstreckt sich der Schmerzensgeldanspruch auf die Familienangehörigen des Verunglückten. Das Gesetz bestimmt nicht näher den Kreis der Anspruchsberechtigten. Grundsätzlich erkennen die Gerichte diesen Anspruch bei dem Ehegatten, den Eltern und den Kindern an. In der letzten Zeit erweitert die Rechtsprechung den Kreis der Berechtigten z.B. auf Verlobte, Enkelkinder, Grosseltern, unter der Voraussetzung natürlich, dass eine enge Lebensführung zwischen Opfer und Entschädigungsberechtigten bewiesen wird.¹⁴

¹⁴ Vgl. hierzu ATHANASSIOS KRITIKOS, Schadensersatz aus Verkehrsunfällen, Buch nur auf Griechisch verfügbar, Athen 2014, 4. Auflage, 2008, S. 395 ff.

Kriterien für die Bemessung von Schmerzensgeldern sind u.a. die Art und Schwere der Verletzungen sowie die Dauer und Intensität der Schmerzen, die durch einen medizinischen Sachverständigen festzustellen sind, massgeblich.

Die Höhe der angemessenen Entschädigung hängt vom Alter des Opfers und dem Näheverhältnis zum Opfer ab und unterliegt dem Ermessen der Gerichte und dies auch nur bei dem Gericht der Tatsacheninstanz. Eine Revision über die Höhe des Schmerzensgeldes ist ausgeschlossen. Aus diesem Grund gibt es manchmal grosse Unterschiede zwischen Urteilen, welche ähnliche Schmerzensgeldfälle behandeln. Nahen Angehörigen von verstorbenen Unfallopfern kann ein Schmerzensgeld von bis zu 90'000 EUR je nach Verwandtschaftsgrad zugesprochen werden.

dd. Unterhaltentgang

Wird eine zum Unterhalt verpflichtete Person bei einem Unfall getötet, können unterhaltsberechtignte Angehörige gem. Art. 928 gr. BGB Ersatz der entgangenen Unterhaltsleistungen und Beerdigungskosten verlangen. War der Getötete erwerbsfähig, richtet sich die Höhe des Unterhaltsanspruchs nach dem früheren Einkommen. Bei Tötung einer Hausfrau und Mutter können Ehegatten den Unterhaltentgang aufgrund wegfallender Haushaltsführung ersetzt bekommen.

d. Anwalts- und Gerichtskosten

Ein Rechtsanwalt kann sowohl in Zivilsachen als auch in Strafsachen vor allen Gerichten des Landes auftreten. Die Zustellungen (z.B. der Klage) erfolgen auf Veranlassung und Kosten des Klägers. Da das Anwaltshonorar weitgehend frei bestimmbar ist, empfiehlt es sich, eine vorherige Honorarvereinbarung zu treffen.

Aussergerichtliche Kosten werden nicht ersetzt. Die gerichtlichen Kosten werden nur in geringem Umfang ersatzfähig. Gerichtskosten werden dem Geschädigten oft nur eingeschränkt ersetzt. Die unterlegene Partei trägt die Gerichtskosten nicht automatisch. Was die Anwaltskosten angeht, gilt der Grundsatz, dass jede Partei ihre eigenen Anwaltshonorare und Kosten trägt.

e. Anspruchsverjährung

Im Rahmen der Gefährdungshaftung gilt die Zweijahresfrist ab dem Tag des Unfalls. Für deliktsrechtliche Schadensersatzansprüche beträgt die Verjährungsfrist fünf Jahre ab Kenntnis des Schadens bzw. des Ersatzpflichtigen. Ebenso beträgt die Verjährungsfrist für Schadensersatzansprüche gegenüber der gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherung fünf Jahre ab dem Tag des Unfalls.

4. Zwangsweise Durchsetzung des Titels

Ein aus einem EU-Mitgliedsstaat mit Ausnahme von Dänemark stammendes Urteil ist in Griechenland vollstreckbar, ohne dass es einer Vollstreckbarerklärung gem. Art. 39 ff Brüssel-Ia-VO bedarf.

Dem Geschädigten steht ferner bei einer unbestrittenen Forderung der Weg offen, das über die unbestrittene Forderung in seinem Land ergangene Urteil als europäischen Vollstreckungstitel nach Massgabe der Verordnung (EG) Nr. 805/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Einführung eines europäischen Vollstreckungstitels für unbestrittene Forderungen auch direkt zu vollstrecken (im Internet abrufbar unter <http://eur-lex.europa.eu/>).

Ein aus der Schweiz stammendes Urteil ist nach Massgabe der Art. 33, 38 LugÜ in Griechenland anerkannt, ohne dass es hierfür eines besonderen Verfahrens bedarf.

Résumé

La réglementation des accidents de la route survenus sur territoire européen est un domaine qui a significativement gagné en importance en raison de la très forte augmentation du trafic de tourisme et professionnel. Le législateur européen a exercé ces dernières années une influence majeure sur la réglementation.

Il n'en demeure pas moins que les dispositions relatives à la responsabilité et aux assurances, tout comme la pratique de réglementation, continuent de largement différer d'un État européen à l'autre. On ne saurait s'attendre à une harmonisation du droit de la responsabilité et de la réparation du dommage, faute de compétence du législateur européen en la matière. Il était pourtant nécessaire de faciliter la circulation transfrontalière, tout en assurant la protection des victimes de la route. Cet article décrit le fonctionnement d'une réglementation extrajudiciaire dans le champ d'application du système de carte verte et des directives européennes sur l'assurance automobile, ainsi que le règlement judiciaire des dommages lorsqu'un accident a une dimension transfrontalière, plus particulièrement en cas d'application du droit grec de la circulation routière.