

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT



Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Februar 2014

02

37 – 72

Beiträge

Reparaturkostenberechnung bei Kfz-Unfällen

Johann Kriegner ➔ 40

Berücksichtigung von Vorschäden bei der Bemessung von Kfz-Schäden

Stefan Enthofer, Martin Freitag und Wolfgang Pfeffer ➔ 43

Gesetzgebung und Verwaltung

Bundesrecht Gerhard Pürstl ➔ 55

Rechtsprechung

Keine Zurechnung des Verhaltens des Lenkers
in der Kaskoversicherung ➔ 58

Haftung des Hundehalters: Zusammenstoß mit Radfahrer
in ländlicher Umgebung ➔ 60

Überwälzung der Kosten des Vorprozesses nach Streitverkündung
Christian Huber ➔ 61

Judikaturübersicht Verwaltung

Bettler in Eisenbahnanlagen sind keine Bahnbenützenden ➔ 65

Rechtswidriges Unterbleiben der mündlichen Verhandlung:
Verstoß gegen Art 6 EMRK ➔ 66

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Medikamente am Steuer

Pia Trischler, Claudia Riccabona-Zecha und Susanne Kaiser ➔ 67

Entschädigungsniveau und Verjährung von Schadenersatzansprüchen bei Verkehrsunfällen im EU-Ausland

Bericht von *Demolin, Brulard, Barthelemy – Hoche* – für die EU-Kommission

ZVR 2014/19

Reisen werden heutzutage häufig(er) ins EU-Ausland unternommen. Die Mobilität der Bürger in der EU nimmt zu. Das ist Ausfluss des Grundsatzes der Freizügigkeit der EU-Bürger und durchaus erwünscht. Die Kehrseite ist, dass bei solchen Auslandsreisen Verkehrsunfälle passieren. Wo gehobelt wird, da fliegen Späne. Wird ein Inländer bei einem Verkehrsunfall im Ausland verletzt, haben Richtlinien und EuGH-Rsp in den letzten Jahrzehnten bewirkt, dass die Regulierung von Schadenersatzansprüchen erleichtert wird. Nach der *Odenbreit-E C-463/06*¹⁾ kann der Geschädigte den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer im Inland verklagen; zuletzt hat der EuGH ausgesprochen, dass der Schadensregulierungsbevollmächtigte zustellungsbevollmächtigt ist für den zu verklagenden ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer (C-306/12).²⁾ Damit sind aber bei weitem noch nicht alle Probleme gelöst (instruktiv zuletzt *Bachmeier* [Hrsg], Regulierung von Auslandsunfällen [2013]). Die kollisionsrechtliche Anknüpfung erfolgt je nach Mitgliedsstaat nach dem HStVÜ³⁾ oder der Rom-II-VO.⁴⁾ Das dann anwendbare materielle Recht führt zu einem mitunter weit auseinanderklaffenden Entschädigungsniveau. Dazu kommen beträchtliche Unterschiede im Verjährungsrecht mit der Folge, dass der Anspruchsteller mit der Durchsetzung seines Anspruchs zu spät kommt und gar nichts erhält. In Bezug auf diese beiden letzten Probleme hat die **französisch-belgische Anwaltskanzlei Demolin/Brulard/Barthelemy** unter Leitung von *Jean Albert im Auftrag der EU-Kommission* eine Bestandsaufnahme vorgenommen und Empfehlungen formuliert, abrufbar in englischer Sprache unter

http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20090129report_en.pdf

Behandelt wird ein 4. KH-Fall,⁵⁾ dass der inländische Geschädigte im EU-Ausland Opfer eines Verkehrsunfalls geworden ist, woraus ihm Schadenersatzansprüche gegen den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer zustehen.

„Keine andere Studie kann zu diesem Zeitpunkt eine solch eingehende Analyse der Entschädigungspraktiken in den 27 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union bieten“, heißt es vollmundig (S 34). Neben gewiss wertvollen Erkenntnissen finden sich indes auch viele Platituden, Widersprüchlichkeiten, wenig plausible Ergebnisse sowie ein stellenweise wenig geordnetes Nebeneinander von einzelnen Beobachtungen.

Aufschlussreich sind die **rechtstatsächlichen Beobachtungen**: Wenn das Entschädigungsniveau unzureichend ist, ist das hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass der Lebensstandard des Anspruchstellers (zur Ausklammerung dieses Umstands im Recht Estlands S 193) sowie einige in dessen Heimatland ersatzfä-

1) ZVR 2008/42 (*Wittwer*).

2) ZVR 2013/239 (*Ch. Huber*).

3) BGBl 1975/387.

4) VO (EG) 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates v 11. 7. 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom II“), ABi L 2007/199, 40.

5) 4. KH-RL 2000/26/EG v 16. 5. 2000, ABi L 2000/81, 65; aufgehoben durch Art 29 der 6. KH-RL 2009/103/EG v 16. 9. 2009, ABi L 2009/263, 11.

hige Schäden nicht berücksichtigt worden sind, namentlich solche immaterieller Nachteile von Angehörigen (S 40).

Das Problem wird als lediglich für Touristen bedeutsam eingestuft; Pendler und im Ausland tätige Arbeitnehmer würden zumeist in der Nachbarrechtsordnung unterwegs sein, die ähnlich ausgestaltet sein werde wie die eigene; zudem komme solchen Geschädigten der Schutz des Arbeitsrechts zugute. Verwiesen wird insoweit auf Luxemburg (S 61). Pars pro toto ist darin eine **Schwäche der Untersuchung** zu sehen, weil aus einem Zufallsbefund einer Rechtsordnung Schlussfolgerungen für die gesamte EU gezogen werden. Schon zwischen so vergleichbaren Rechtsordnungen wie Deutschland und Österreich tun sich Abgründe auf: In Deutschland liegen die Höchstwerte beim **Schmerzensgeld** seit Jahrzehnten konstant beim Dreifachen oder mehr der österr Werte. Bei den Pflegedienstleistungen ist es (fast) umgekehrt. Nach der durchaus sachgerechten Regelung des § 333 Abs 3 ASVG spielt nach österr Recht auch bei Arbeitsunfällen, bei denen eine Kfz-Haftpflichtversicherung einstandspflichtig ist, materielles Schadenersatzrecht eine Rolle und wird nicht durch das weniger weitreichende Recht der gesetzlichen Unfallversicherung verdrängt. Aus dem Umstand, dass die allermeisten Schadenersatzansprüche zwischen dem Geschädigten und der gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherung außergerichtlich reguliert werden, wird (kurz-)geschlossen, dass insoweit für die EU kein Handlungsbedarf bestehe (S 67). Womöglich gibt es aber unüberwindliche Hürden für das – nicht rechtsschutzversicherte – Opfer eines Verkehrsunfalls, sich auf eine gerichtliche Streitaustragung in einem solchen Schadensfall einzulassen. Oder das Entschädigungsniveau des anwendbaren Rechts ist so gering, dass sich eine Streitaustragung von vorneherein nicht lohnt. Von der im Moment „eingehendsten“ Analyse zu diesem Problemkreis hätte man ein bisschen mehr Tiefgang erwarten dürfen.

Bei Darstellung des **Sachschadens** findet sich zum italienischen und luxemburgischen Recht ein – gedanklicher – Sprung zum Personenschaden (S 186). Im Rahmen des Nutzungsausfalls wird zum niederländischen Recht die (merkantile) Wertminderung behandelt (S 187). Zum spanischen Recht soll die Ersatzfähigkeit von Sachverständigengebühren von der Prämie und den Bedingungen des Versicherungsprodukts der verletzten Partei abhängig sein (S. 187), was für eine Kaskoversicherung zutreffen mag, die aber nicht Gegenstand der Untersuchung ist. Nach rumänischem Recht wird zur Schadenshöhe beim Sachschaden ausgeführt, dass das Verkehrsunfallopfer keine Entschädigung erhält, wenn es nicht möglich ist, ein Drittverschulden zu beweisen (S 189). Es mag sein, dass es im rumänischen Recht keine Gefährdungshaftung gibt; mit dem Entschädigungsniveau des Sachschadens hat das freilich nichts zu tun.

Aufschlussreich ist immerhin, dass die Anzahl der Entschädigungsklagen zunimmt (S 190) – eine Folge der *Odenbreit*-Entscheidung? Allein in Frankreich ist ein Rückgang zu verzeichnen. Möglicherweise hängt das damit zusammen, dass nach französischem Recht der Kfz-Haftpflichtversicherer des Geschädigten den Schaden reguliert und sich dann beim Kfz-Haftpflichtversicherer des Schädigers regressiert.

Dann findet sich folgender Satz: „*Im Großen und Ganzen sind spezifische Daten in Bezug auf die Frage, welches Landesrecht zur Unterentschädigung für Opfer anderer Mitgliedsstaaten führt, schwer zu ermitteln.*“ Dem Österreicher fällt dabei der ihm aus früheren Zeiten geläufige Satz „*Das ist alles sehr kompliziert.*“ ein. Durch diese Erkenntnis ist man freilich der Lösung des Problems nicht wirklich nähergekommen. Zudem sollte gerade eine solche Studie zur Erhellung beitragen, sodass die Probleme letztendlich weniger kompliziert erscheinen.

Polen wird als Rechtsordnung mit dem geringsten Entschädigungsniveau charakterisiert (S 191, 194). Aus den Tabellen der

Fallstudie (S 202) ergibt sich indes ein ganz anderes Bild. Was stimmt nun?

Aufschlussreich ist immerhin die Feststellung, dass sich bei einem angenommenen jährlichen Arbeitsverdienst eines 30 Jahre alten Mannes in Belgien eine Entschädigung von € 2.406.100,- ergibt, in Frankreich von € 1.356.700,- (S 191). Der Unterschied dürfte namentlich in dem zugrunde gelegten Abzinsungssatz liegen. Das Renteneintrittsalter dürfte sich kaum signifikant unterscheiden. Da Geld wie kaum eine andere Materie beweglich ist, das Zinsniveau in den einzelnen Rechtsordnungen der EU, jedenfalls der Mitgliedsländer des Euro, wenig unterschiedlich sein dürfte, wäre hier ein Ansatz für eine Empfehlung zu einer Vereinheitlichung durchaus erwägenswert (so auch die Studie S 212).

Hingewiesen wird darauf, dass der **Verlust eines Angehörigen** in Belgien niedrig (€ 9.915.74,-) entschädigt wird. Man erfährt zudem, dass ein solcher Ersatz in Italien für Witwe und Waise mit € 90.000,- bzw € 108.000,- viel höher ist. Dass es in Deutschland und den Niederlanden gar keinen Ersatz gibt, in Österreich einen solchen durchaus moderaten nur bei grober Fahrlässigkeit, unter schlägt diese „eingehende“ Analyse.

Der EU-weiten Vergleichbarkeit soll dann eine Fallstudie (S 195 ff) dienen, bei der die handelnden Personen in Frankreich beheimatet sind und die nach den Annahmen der Fallstudie einen Verkehrsunfall im jeweiligen EU-Ausland erleiden. Deutlich wird dabei eines: Schon die Schilderung des Sachverhalts ist auf die im französischen Recht ersatzfähigen Schadensposten zugeschnitten, nämlich nie wieder Petanque (= Boule bzw Boccia) auf dem Niveau wie vor dem Unfall – in der Freizeit – spielen zu können, eine Vernarbung am Handgelenk als Ansatz für einen ästhetischen Schaden, die Vereitelung des Genusses eigenen sexuellen Vergnügens oder die emotionale Entschädigung eines Kindes bei Verletzung der Mutter.

Bei dieser Fallstudie eines Personenschadens mit Verletzung und Tötung sowie eines Kfz-Sachschadens führt das Entschädigungsniveau in Polen zum vierfachen Wert der Slowakei; immerhin acht der 27 Mitgliedsstaaten liegen hinter Polen, der Rechtsordnung mit dem angeblich geringsten Entschädigungsniveau. Dass beim Spitzenreiter Deutschland die Entschädigung um mehr als 44% über Frankreich liegen soll, ist wenig plausibel, kennt das französische Recht beim Personenschaden doch so viele Facetten des ersatzfähigen immateriellen Schadens, die dem deutschen Recht ebenso unbekannt sind wie jeglicher immaterieller Schaden von Angehörigen ohne Nachweis einer sehr erheblichen psychischen Erkrankung.

Auch die allein für die **Tötung** ermittelten Werte sind wenig einleuchtend. Während für Österreich 69% der französischen Werte ausgewiesen werden, sollen es in Deutschland 121% sein; der deutsche Wert läge damit um 75% über dem österr. Der Verfasser dieser Zeilen, der die jeweils einschlägige Norm (§ 844 Abs 2 BGB; § 1327 ABGB) in einem Kommentar erläutert, kann das nicht nachvollziehen. In Deutschland wird bei Entgang von Haushaltsdienstleistungen bei dem idR vorliegenden Verzicht auf die Einstellung einer Haushaltshilfe mit Bruttokosten einer Ersatzkraft inklusive von Lohnnebenkosten gerechnet, in Deutschland hingegen bloß mit den Nettokosten. Der österr § 1327 ABGB lässt der anspruchserhöhenden tatsächlichen Gestaltung Raum, während in Deutschland lediglich auf den gesetzlichen Unterhaltsanspruch abgestellt wird. Und bei all diesen – und weiteren – restriktiven Ansätzen soll der deutsche Wert um 70% höher liegen als der österr; allein mir fehlt der Glaube!

Ebenso wenig nachvollziehbar ist der Befund beim **Sachschaden** (S 206). Das so großzügige deutsche Kfz-Sachschadensrecht mit seiner fiktiven Reparaturkostenabrechnung sowie dessen

Zulässigkeit bis 130% des Wiederbeschaffungswertes, der pauschalisierten Nutzungsentschädigung, dem großzügig bemessenen merkantilen Minderwert soll beim Entschädigungsniveau unter den 27 EU-Mitgliedstaaten an 6.-letzter Stelle stehen; und auch die Entschädigungshöhe der Niederlande wäre demnach beim Vierfachen des österr Wertes. Was wurde da untersucht? Wer ist zu solchen Ergebnissen gekommen?

Wenn die Studie darauf verweist, dass bei Pflicht des Richters zur Berücksichtigung des Entschädigungsniveaus des jeweiligen Geschädigten eine besondere Gefahr bestünde, dass der Richter womöglich dem Vortrag bzw den Annahmen des Geschädigtenanwalts folge, ohne zu prüfen, ob das richtig ist (S 207), dann scheint es den Autoren der Studie – einmal mehr – an einer realistischen Einschätzung zu fehlen. Typischerweise ist der ersatzpflichtige Kfz-Haftpflichtversicherer, der namentlich, wenn es sich um eine größere Kfz-Haftpflichtversicherung handelt, über eine spezialisierte Auslandsschadenabteilung verfügt, dem Geschädigtenanwalt idR an Know-how in Bezug auf das anwendbare ausländische materielle Recht turmhoch überlegen, ganz abgesehen davon, dass er wesentlich besser vernetzt ist, was es ihm ermöglicht, entsprechende Wissenslücken zu schließen.

Nicht nachvollziehbar ist, weshalb die Harmonisierung der rechtlichen Haftungsgrundlage zu einer Vereinheitlichung des Entschädigungsniveaus führen soll (S 208). Bekanntlich ist stets zwischen Grund und Umfang des Anspruchs zu unterscheiden – das sind zwei Paar Schuhe!

Als Lösungsansatz von Experten wird eine Verbesserung und Verallgemeinerung der Verwendung des Green Card Systems (S 212) propagiert. Um solche Fälle (Schädigung eines Inländers durch einen Ausländer im Inland) geht es aber gerade nicht, ganz abgesehen davon, dass die Modalität der Schadensabwicklung keinen Einfluss auf die Entschädigungshöhe hat. Weniger absurd ist die Schaffung eines europäischen Tribunals, das die bestehenden Mechanismen zur Bestimmung umstrittener Ansprüche und Entschädigungen ersetzt (S 212). Die Einrichtung einer Stelle vermag zwar keine Mechanismen zu ersetzen. Wenn man sich aber auf eine Annäherung der Schadenspositionen bei grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen verständigen sollte, was mittelfristig auch Auswirkungen auf Binnensachverhalte zeitigen würde, oder auch nur auf die konsequente Umsetzung des allgemein anerkannten Grundsatzes der *restitutio in integrum* bzw des Ausgleichsprinzips, könnte es erwägenswert sein, die Übereinstimmung damit durch eine europäische Instanz überprüfen zu lassen, die nicht notwendigerweise der EuGH sein müsste.

Abschließend sollen die Ausführungen zum **Verjährungsrecht** noch kurz beleuchtet werden: Jegliche Überlegungen, ob der in einer bestimmten Rechtsordnung durchsetzbare Schadenersatz angemessen und der *restitutio in integrum* bzw dem Ausgleichsprinzip entspricht, werden zum akademischen Glasperlenspiel, wenn der Anspruch verjährt und damit nicht mehr durchsetzbar ist mit der Folge, dass das Unfallopfer gar nichts bekommt. Das ist gerade bei einem Auslandsunfall nicht von der Hand zu weisen, richtet sich doch das Verjährungsrecht nach dem – materiell – anwendbaren Recht. Die Verjährungsfristen divergieren dabei in den einzelnen Mitgliedsstaaten beträchtlich, nämlich zwischen 1 Jahr und 30 Jahren. Zudem gibt es Unterschiede zwischen deliktischen und vertraglichen Ansprüchen, wobei nach spanischem Recht die vertragliche Verjährungsfrist (15 Jahre) länger ist als die deliktisch (ein Jahr), während es in Italien teilweise andersherum ist, wobei insoweit zu unterscheiden ist, ob es um eine Haftung des Reiseveranstalters oder des Transportunternehmens geht, und ebenso, ob der Anspruch auf der Verschuldens- oder Gefährdungshaftung beruht (S 215). Zu Recht weist der Bericht darauf hin, dass es nicht

allein um die Länge der Frist geht; mindestens ebenso bedeutsam ist, durch welches Ereignis die Frist ausgelöst wird und welche Hemmungs- bzw Unterbrechungstatbestände Einfluss auf den Fort- bzw Ablauf der Frist haben bzw diese von Neuem laufen lassen (S 213).

Auch im Teil über das Verjährungsrecht wurde wenig sauber gearbeitet: Zum österr Recht findet sich zur Fristverlängerung oder Fristhemmung eine Leermeldung (S 216). Die §§ 1494 f ABGB, die Ablaufhemmung bei Vergleichsverhandlungen, § 1497 ABGB oder § 27 Abs 2 KHVG waren dem Berichtersteller zum österr Recht (genannt ist *Benedikt Spiegelfeld* benedikt.spiegelfeld@accidents-compensation.org) entweder unbekannt oder seine Ergebnisse sind in den Abschlussbericht nicht eingegangen. Auch in der Kategorie, ob die Klageeinreichung Einfluss auf die Verjährung hat, findet sich zum österr Recht eine Leermeldung; und dabei gibt es den § 1497 ABGB immerhin schon seit 1811! In der Tabelle auf S 233 ist die Bezeichnung der Spalten 4 und 6 wortlautident, allerdings finden sich unterschiedliche Ergebnisse da und dort – wie kann so etwas sein?

Die Fragestellung, welche Rechtsfolgen eine Schadensmeldung beim eigenen Versicherer des Verkehrsunfallopfers auslöst (S 250 ff), ist offenkundig lediglich für die Rechtsordnungen bedeutsam, die eine Direktregulierung durch den Haftpflichtversicherer des Geschädigten kennen wie etwa in Frankreich. Bei den vertraglichen Verjährungsfristen fehlt in der Tabelle etwa Deutschland (S 256 f); ausgewiesen ist dafür Georgien, das nicht zur EU gehört. Sollte „DE“ und „GE“ verwechselt worden sein (alles ist möglich), wäre die Zehn-Jahres-Frist falsch.

Bei den Empfehlungen findet sich so mancher plausibler Vorschlag, etwa die Einführung harmonisierter Mindestverjährungsfristen sowie einheitliche Regeln über Unterbrechung und Hemmung. Wenn darauf verwiesen wird, dass dadurch in Polen die Versicherungsbeiträge um 10 bis 30% steigen würden (S 259), ist das ein Zeichen, wie oft Anspruchsteller in die Verjährungsfalle tappen und wie dringend dort Handlungsbedarf gegeben ist. Bedenken werden angemeldet, weil solche Modifikationen des Verjährungsrechts gegen den *ordre public* verstoßen würden (S 259). Das ist mE kaum vorstellbar; womöglich haben die Autoren der Studie keine ausreichende Kenntnis, worum es beim *ordre public* geht.

Vorgeschlagen wird ua, dass das Verjährungsrecht des Unfallopfers anwendbar sein soll, wobei aber die Befürchtung ausgesprochen wird, dass die Gerichte die Verjährungsfristen anderer Länder kennen müssten, was heute nicht der Fall sei (S. 260). Dabei dürfte abermals übersehen worden sein, dass seit der *Odenbreit*-Entscheidung solche Prozesse typischerweise im Inland stattfinden, sodass das Gericht das innerstaatliche Recht anzuwenden hätte.

Die **dem Bericht anhaftenden Defizite** sind damit gewiss nicht abschließend aufgezählt. Bei einer umfassenden Länderstudie mag der eine oder andere Fehler unvermeidbar sein.⁶⁾ Diese Studie strotzt aber von handwerklichen Fehlern; es ist nicht viel mehr als eine Anhäufung solcher. Daraus rationale Schlussfolgerungen zu ziehen oder darauf gestützt gar Normeninitiativen aufzubauen, wäre eine Fundierung auf Sand. Es ist um die EU-Kommission schlecht bestellt, wenn sie für ein durchaus ernst zu nehmendes Regelungsproblem solche „Fachleute“ betraut. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass insoweit möglicherweise eine culpa in eligendo vorgelegen hat.

Christian Huber,
RWTH Aachen

⁶⁾ Zu solchen s etwa die Rezension von *Danzl zu Neidhart*, Unfall im Ausland I: Ost-Europa⁵ (2006) und II: West-Europa⁵ (2007), ZVR 2008, 164.