

Der Privat- und Geschäftsreiseverkehr mit Kraftfahrzeugen in alle Teile Europas umfasst inzwischen pro Jahr gut mehrere hundert Millionen Grenzübertritte. Dabei ereignen sich jährlich etwa 500.000 Verkehrsunfälle in Europa, an denen deutsche Verkehrsteilnehmer beteiligt sind.

# Dienstwagenunfall im Ausland

Dass es bei einer Geschäftsreise mit dem Auto ins Ausland zu einem Unfall kommt, ist also im Prinzip nur eine rein statistische Frage. Unfälle mit Geschäftswagen, die sich im europäischen Ausland ereignen, können ohne weiteres nach Rückkehr von der Geschäfts- oder Urlaubsreise nach der 4. Kfz-Haftpflichtrichtlinie in Deutschland reguliert werden. Dennoch gibt es im Unterschied zu Unfällen auf innerdeutschen Straßen zahlreiche Besonderheiten zu beachten. Gemeinsam haben alle Unfälle mit Auslandsbezug lediglich, dass die Regulierung oftmals mit sehr viel Zeit und Ärger verbunden ist. Grund genug für das professionelle Fuhrparkmanagement, sich frühzeitig darüber zu informieren, was bei der Schadenregulierung von Auslandsunfällen im Allgemeinen zu beachten ist.

## Bei Auslandsunfällen gilt grundsätzlich das ausländische Recht des Unfallorts

Bei Dienstwagenunfällen im Ausland gilt grundsätzlich das Verkehrs- und Schadenersatzrecht des Landes, in dem sich der Unfall ereignet hat. Nur dann, wenn beide Unfallgegner Deutsche sind, kann für einen Verkehrsunfall im Ausland ausnahmsweise deutsches Recht zur Anwendung kommen.

Seit Januar 2003 können Verkehrsunfallschäden, die in einem anderen EU-Land eingetreten sind, nach der 4. Kfz-Haftpflichtrichtlinie zur Regulierung von Auslandsschäden in Deutschland abgewickelt werden. Bei einer Beteiligung von Fahrzeugen aus anderen EU-Staaten kann die Schadenregulierung auch über einen sogenannten Schadenregulierungsbeauftragten der gegnerischen Versicherung in Deutschland erfolgen. Der nach einem Unfall im Ausland zurückgekehrte Geschädigte wendet sich dazu zunächst an den Zentralruf der Autoversicherer in Deutschland. Unter der bundesweiten Servicenummer 0180-25 0 26 wird der direkte Kontakt zur Versicherung des Unfallgegners hergestellt oder der zuständige Schadenregulierungsbeauftragte des ausländischen Versicherers in Deutschland benannt. Allerdings muss auch dabei ausländisches Haftungs- und Verkehrsrecht zu Grunde gelegt werden.

Das Schadenersatzrecht ist jedoch in den verschiedenen europäischen Ländern überhaupt nicht einheitlich ausgestaltet. Bereits die Schadenersatzregelungen vieler westeuropäischer

Länder und die Umfänge dessen, was überhaupt als erstattungsfähiger Schaden angesehen werden kann, weichen teilweise ganz erheblich vom deutschen Recht ab. Grundsätzlich sind zwar auch nach den Rechtsordnungen der einzelnen EU-Mitgliedsstaaten Einbußen am Eigentum – mithin auch Schäden an Geschäftsfahrzeugen – ersatzfähig und müssen deshalb vom Schädiger ausgeglichen werden. Doch schon die Definition dessen, was eigentlich rechtlich unter einer solchen „Einbuße“ zu verstehen ist, wird von Land zu Land vollkommen unterschiedlich beurteilt. Insbesondere bei der Höhe der Reparaturkosten, der Erstattung von Nutzungsausfall und Wertminderung sowie hinsichtlich der Erstattungsfähigkeit von Anwaltskosten gibt es himmelweite Unterschiede. Erhebliche Unterschiede bestehen auch bei der Beurteilung der Ersatzfähigkeit von anderweitigen indirekten Schäden, wozu beispielsweise die Sachverständigenkosten gehören. Aus diesen Gründen dauert die Schadenabwicklung bei Auslandsunfällen oftmals deutlich länger als ein Jahr. Selbst bei ganz einfach gelagerten Sachverhalten mit einer unstreitigen Haftungslage kann die Regulierung auch unter günstigen Umständen schon einmal mindestens sechs bis acht Monate in Anspruch nehmen.

Wer im Ausland einen Unfall erleidet, muss sich also schon einmal darauf einstellen, dass er seinen Schaden nicht nach den recht großzügigen deutschen, sondern nach ausländischen Schadenersatzmaßstäben ersetzt bekommt. Mit anderen Worten: Es kann durchaus sein, dass man auf einem Teil des Schadens sitzen bleibt.

## Praktische Barrieren bei der Unfallregulierung

Bei der Regulierung von Auslandsunfällen bestehen regelmäßig sprachliche Barrieren. Erfahrungsgemäß erschweren und verzögern solche Sprachbarrieren oftmals einen schnellen Schadenausgleich. Denn der Geschädigte muss bei Auslandsunfällen regelmäßig seine Ansprüche entweder selbst oder über einen (ausländischen) Rechtsanwalt bei der gegnerischen (ausländischen) Kfz-Haftpflichtversicherung geltend machen. Es kann hierbei aber durchaus vorkommen, dass ein in deutscher Sprache verfasstes Anspruchsschreiben entweder überhaupt nicht oder nur äußerst zögerlich bearbei-



tet wird. Vor diesem Hintergrund ist es unbedingt zu empfehlen, den Auslandsunfall in jedem Fall mit dem mehrsprachigen europäischen Unfallbericht ordentlich zu protokollieren. Bei Auslandsunfällen kann die Auswahl des richtigen Anspruchsgegners Probleme bereiten.

## Wie findet man den richtigen Anspruchsgegner? Und wo – und vor allem wie – werden Schadenersatzansprüche dann „richtig“ angemeldet?

Allein aus diesem Grunde ist es von großer Bedeutung, noch an der Unfallstelle alle wichtigen Daten des Unfallgegners festzuhalten:

- Namen und Anschrift des Fahrers und/oder
- Namen und Anschrift des Fahrzeughalters,
- amtliches Kennzeichen;
- Nationalitätszeichen,
- Haftpflichtversicherungsgesellschaft und Versicherungsscheinnummer,
- wenn vorhanden Nummer der Grünen Karte.

In vielen Ländern kann zudem die Haftpflichtversicherung nicht oder nur sehr schwer über das amtliche Kennzeichen in Erfahrung gebracht werden. Für den Geschädigten ist es deshalb besonders wichtig, sich noch am Unfallort von einem – zumeist an der Windschutzscheibe des gegnerischen Unfallfahrzeugs angebrachten – Plakettenaufkleber den Namen der Versicherungsgesellschaft und die Nummer der Versicherungspolice zu notieren.

Während in Deutschland nach dem Pflichtversicherungsgesetz zudem Haftpflichtansprüche immer auch direkt und unmittelbar gegen den gegnerischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer gerichtet werden können, ist dies im europäischen Ausland nicht immer in jedem Fall möglich oder selbstverständlich. In vielen Fällen muss zuerst der Unfallverursacher selbst in Anspruch genommen werden, damit dieser dann seinerseits seinen eigenen Haftpflicht-



Allen Auslandsunfällen gemein: Die Regulierung ist oft mit viel Zeit und Ärger verbunden.

versicherer zwecks Regulierung des Schadens einschaltet. Besondere Vorsicht gilt zuweilen bei Fahrten in osteuropäische Länder. So ist es beispielsweise bei Unfällen in Weißrussland trotz Versicherungspflicht nicht unbedingt selbstverständlich, dass der Unfallgegner auch tatsächlich versichert ist.

### Welche Vorkehrungen kann das Fuhrparkmanagement treffen?

Um Komplikationen bei der späteren Abwicklung des Unfalls mit der Versicherung von vornherein auszuschließen, sollte eine Nutzungsvereinbarung geschlossen werden, die den Dienstwagennutzer auch dazu berechtigt, mit dem Dienstfahrzeug ins Ausland zu fahren – sei es zu geschäftlichen oder zu privaten Zwecken. Ohne eine entsprechende Vereinbarung kann der Fahrer nämlich auch in den Verdacht geraten, das Fahrzeug unterschlagen zu haben. (vgl. dazu LG Dortmund, Urteil vom 27.06.2007, Az. 22 O 12/07). Um die Nutzungsvereinbarung auch vor Ort – an der Unfallstelle – nachweisen zu können, ist eine entsprechende, im Idealfall sogar mehrsprachige Auslandsvollmacht hilfreich, die der Fahrer im Ausland mit sich führen kann. Außerdem ist zu bedenken, ob der Abschluss zusätzlicher Versicherungen sinnvoll ist.

### Handlungsanweisungen für den Fall eines Auslandsunfalls – was ist zu beachten?

Das Fuhrparkmanagement sollte außerdem Nutzern von Dienstwagen, die mit ihren Geschäftsfahrzeugen dienstlich oder – bei entsprechender Gestattung – zu privaten Zwecken wie Urlaubsreisen ins Ausland unterwegs sind, einige Verhaltensmaßregeln als Checkliste mit auf den Weg geben, deren Beachtung in der hektischen Unfallsituation Probleme vermeiden und die spätere Abwicklung von Auslandsunfällen deutlich erleichtern kann. Hier muss der Fuhr-

parkleiter also rechtzeitig für den Ernstfall vorsorgen.

### Auch im Ausland gelten nach einem Unfall folgende Verhaltensregeln:

- 1 Anhalten und Unfallstelle absichern
- 2 Erste Hilfe leisten
- 3 Unfallort nicht verlassen
4. Hilfe/Rettungsdienst/Polizei rufen oder rufen lassen
- 5 Unfallstelle räumen
- 6 Schaden melden – noch an Ort und Stelle
- 7 Eigene Beweissicherung!
8. keine Angaben oder Zugeständnisse zur Schuldfrage machen

### Welche Unterlagen werden zur Unfallaufnahme benötigt?

Jedes Dienstfahrzeug sollte das mehrsprachige Formular des „Europäischen Unfallberichts“ im Handschuhfach mitführen. Außerdem sollte – selbst wenn dies in vielen Ländern Europas nicht mehr zwingend erforderlich ist – auch die Grüne Versicherungskarte mitgeführt werden. Die Grüne Karte ist der Versicherungsnachweis für den internationalen Kraftverkehr. Sie enthält wichtige Daten über Fahrzeug, Halter und dessen Versicherung und ist kostenlos beim jeweiligen Kfz-Haftpflichtversicherer erhältlich. Seit 1974 gilt das „Kennzeichenabkommen“, wonach statt der Grünen Karte das amtliche Kennzeichen des Wagens als alleiniger Versicherungsnachweis gilt. Dennoch ist es ratsam, die Grüne Karte stets dabei zu haben.



## „Beim Autofahren genießen Sie Ihre persönlichen Freiheiten.“

## „Warum nicht auch beim Fuhrparkleasing?“

Christian Kiffe,  
Geschäftsführer

Autofahren hat viel mit Individualität zu tun – und jeder genießt sie auf seine Weise. Setzen Sie beim Fuhrparkleasing auf einen Partner, der Ihnen beim Management Ihrer Flotte die Freiräume bietet, die Sie benötigen. Mit der integrativen Mobilitätslösung von ATLAS AUTO-LEASING sichern Sie sich bedarfsgerechte Fuhrparkleistungen - professionell, persönlich engagiert, fachkompetent.

**ATLAS AUTO-LEASING - Ihr Erfolg bewegt uns.**

**atlas**  
AUTO-LEASING

ATLAS AUTO-LEASING GmbH & Co. KG  
Albersloher Weg 54 • 48155 Münster  
Telefon +49 251 60950-0 • Telefax +49 251 60950-800  
info@atlas-leasing.de • www.atlas-leasing.de