

## SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS

L. A. GEELHOED

vom 10. März 2005<sup>1</sup>

### I — Einleitung

1. In dieser Rechtssache hat der Korkein oikeus (finnischer Kassationshof) dem Gerichtshof eine Reihe von Fragen nach der Auslegung der Richtlinie 72/166/EWG vom 24. April 1972<sup>2</sup> (im Folgenden: Erste Richtlinie), der Richtlinie 84/5/EWG vom 30. Dezember 1983<sup>3</sup> (im Folgenden: Zweite Richtlinie) und der Richtlinie 90/232/EWG vom 14. Mai 1990<sup>4</sup> (im Folgenden: Dritte Richtlinie) zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2. Das vorlegende Gericht möchte mit den vorgelegten Fragen im Kern wissen, ob ein Fahrzeuginsasse, der sich Verletzungen zuge-

zogen hat und der wusste oder wissen musste, dass der Führer des Kraftfahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter Alkoholeinfluss fuhr, durch das nationale Recht ganz oder teilweise von dem Schutz ausgeschlossen werden kann, den er aus den Gemeinschaftsrichtlinien über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ableiten kann.

### II — Das Gemeinschaftsrecht

3. Ab 1972 ist der Gemeinschaftsgesetzgeber durch Richtlinien zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung übergegangen.

4. Die Erste Richtlinie sieht die Beseitigung der Kontrolle der Grünen Karte an den Grenzen und die Einführung einer Haftpflichtversicherung, die im Gebiet der Gemeinschaft verursachten Schäden deckt, in allen Mitgliedstaaten vor.

1 — Originalsprache: Niederländisch.

2 — Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 103, S. 1).

3 — Zweite Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. L 8, S. 17).

4 — Dritte Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. L 129, S. 33).

5. Ausgehend von dem Grundsatz, dass die Opfer von Verkehrsunfällen Schadensersatz erhalten müssen, wenn die Haftung festgestellt ist, bestimmt Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie:

„Jeder Mitgliedstaat trifft ... alle zweckdienlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist. Die Schadensdeckung sowie die Modalitäten dieser Versicherung werden im Rahmen dieser Maßnahmen bestimmt.“

6. Mit der Zweiten Richtlinie wollte der Gemeinschaftsgesetzgeber die unterschiedlichen inhaltlichen Gesichtspunkte dieser Pflichtversicherung angleichen, um den Opfern von Verkehrsunfällen einen Mindestschutz zu verschaffen und die in der Gemeinschaft bestehenden Unterschiede im Umfang dieser Versicherung zu verringern.

7. Die Zweite Richtlinie betrifft die Tragweite, d. h. den Umfang der Deckung der Haftpflichtversicherung, wofür sie Mindestbeträge festlegt. Artikel 1 Absätze 1 und 2 der Zweiten Richtlinie lautet wie folgt:

„(1) Die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung hat sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.

(2) Unbeschadet höherer Deckungssummen, die von den Mitgliedstaaten gegebenenfalls vorgeschrieben sind, fordert jeder Mitgliedstaat für die Pflichtversicherung folgende Mindestbeträge:

- für Personenschäden 350 000 ECU bei nur einem Unfallopfer; bei mehreren Opfern ein und desselben Unfalls wird dieser Betrag mit der Anzahl der Opfer multipliziert;
- für Sachschäden ungeachtet der Anzahl der Geschädigten 100 000 ECU.

Die Mitgliedstaaten können statt der vorgenannten Mindestbeträge für Personenschäden — bei mehreren Opfern ein und desselben Unfalls — einen Mindestbetrag von 500 000 ECU oder für Personen- und Sachschäden — ungeachtet der Anzahl der Geschädigten und der Art der Schäden — einen globalen Mindestbetrag von 600 000 ECU je Schadensfall vorsehen.“

8. Nach Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Zweiten Richtlinie trifft „[j]eder Mitgliedsstaat ... zweckdienliche Maßnahmen, damit jede Rechtsvorschrift oder Vertragsklausel in einer ... Versicherungspolice, mit der die Nutzung oder Führung von Fahrzeugen durch

über den Personen geltend gemacht werden, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern der Versicherer nachweisen kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug gestohlen war.

— hierzu weder ausdrücklich noch stillschweigend ermächtigte Personen oder

10. Die Dritte Richtlinie wurde erlassen, um einige Bestimmungen in Bezug auf die Haftpflichtversicherung klarzustellen, da immer noch erhebliche Unterschiede im Umfang der durch die Versicherung gewährten Deckung bestanden.

— Personen, die keinen Führerschein für das betreffende Fahrzeug besitzen, oder

11. Nach der fünften Begründungserwägung der Dritten Richtlinie bestanden insbesondere in einigen Mitgliedstaaten hinsichtlich der Versicherungspflicht für die Fahrzeuginsassen Lücken. Zum Schutz dieser besonders stark gefährdeten Kategorie potenzieller Geschädigter sollten diese Lücken geschlossen werden.

— Personen, die den gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf Zustand und Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs nicht nachgekommen sind,

von der Versicherung ausgeschlossen werden, ... bezüglich der Ansprüche von bei Unfällen geschädigten Dritten als wirkungslos gilt“.

12. Schließlich bestimmt Artikel 1 der Dritten Richtlinie:

9. Nach Absatz 1 Unterabsatz 2 kann die in Unterabsatz 1 erster Gedankenstrich genannte Vorschrift oder Klausel jedoch gegen-

„Unbeschadet des Artikels 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 84/5/EWG deckt die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG genannte Versicherung die Haftpflicht

für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers.“

Umstände, die den Schaden verursacht haben, gemindert oder ausgeschlossen werden. Hat jemand durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges Handeln sich selbst einen Personenschaden zugefügt, wird Schadensersatz nur insoweit gewährt, als andere Umstände zur Entstehung des Schadens beigetragen haben.“

### III — Das anwendbare nationale Recht

13. Die allgemeinen Bestimmungen betreffend die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung wurden in die Liikennevakuutuslaki (im Folgenden: Kraftverkehrsversicherungsgesetz) aufgenommen. Personen- oder Sachschäden, die durch die Teilnahme am Verkehr mit einem Kraftfahrzeug verursacht werden, sind von der Versicherung nach dem genannten Gesetz zu ersetzen.

14. § 7 Absatz 1 des Kraftverkehrsversicherungsgesetzes bestimmt in Bezug auf das Mitverschulden des Geschädigten:

„Hat derjenige, der von einem Verkehrsschaden betroffen ist, dessen Entstehung mitverschuldet, kann sein Anspruch auf Ersatz anderer Schäden als eines Personenschadens nach Maßgabe des ihm vorwerfbaren Beitrags, der Art, in der das Kraftfahrzeug gelenkt wurde, und anderer

15. § 7 Absatz 3 des Kraftverkehrsversicherungsgesetzes enthält eine Sonderbestimmung in Bezug auf den Anspruch des Fahrzeuginsassen auf Ersatz des Personenschadens durch den Kraftfahrzeugversicherer, wenn der Fahrer unter dem Einfluss berauschender Mittel stand:

„Wer ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er während oder nach der Fahrt mindestens 1,2 ‰ Alkohol im Blut oder mindestens 0,60 mg/l Alkohol in der Atemluft gehabt hat, und dabei selbst einen Personenschaden erleidet oder den Schaden verursacht, weil er beim Führen des Fahrzeugs in sonstiger Weise so unter dem Einfluss von Alkohol oder anderer berauschender Mittel oder unter dem Einfluss von Alkohol zusammen mit anderen berauschenden Mitteln steht, dass seine Fähigkeit zu fehlerfreiem Verhalten spürbar herabgesetzt ist, hat gegenüber der Kraftfahrzeugversicherung nur dann Anspruch auf eine Entschädigung, wenn ein besonderer Grund hierfür vorliegt. Was für den Entschädigungsanspruch des Fahrers gilt, gilt auch für jeden anderen Insassen, der sich beim Eintritt des Schadens im Fahrzeug befand, obwohl er den genannten Zustand des Fahrers kannte oder hätte kennen müssen.“

## IV — Sachverhalt und Verfahrensablauf

16. Tanja Candolin, die Mutter von Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi und Veli-Matti Paananen fuhren am 21. April 1997 als Insassen in einem Kraftfahrzeug mit, dessen Eigentümer der Kläger Paananen war und das von Jarno Kalervo Ruokoranta gelenkt wurde. Ruokoranta fuhr mit einer Geschwindigkeit von 180 km/h in einer Zone, in der eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und 60 km/h galt. Der Fahrer verlor die Gewalt über das Fahrzeug, wodurch dieses von der Fahrbahn abkam. Der Alkoholgehalt im Blut von Ruokoranta nach der Fahrt betrug 2,08 ‰. Die Insassen befanden sich ebenfalls im Zustand der Trunkenheit.

17. Tanja Candolin kam als Folge des Unfalls ums Leben. Bei Viljaniemi lag eine Hüftverrenkung vor, und Paananen erlitt eine Gehirnverletzung sowie eine vollständige Querschnittslähmung, die die untersten Gliedmaßen betrifft. Die Kleidung von Viljaniemi wurde beschädigt.

18. Für das Kraftfahrzeug war bei der Versicherungsgesellschaft Pohjola eine Versicherung abgeschlossen.

19. Das Gericht des ersten Rechtszugs — das Porin käräjäoikeus — befand Ruokoranta für des Fahrens unter Einfluss berauschender Mittel in einem schweren Fall, der grob

fahrlässigen Tötung und der schweren Körperverletzung schuldig. Es verurteilte ihn dafür zu einer Freiheitsstrafe. Ferner befand das Käräjäoikeus Paananen für schuldig, das Kraftfahrzeug einem unter Einfluss berauschender Mittel stehenden Fahrer überlassen zu haben. Wegen der schweren Verletzungen, die er erlitten hatte, wurde von seiner Bestrafung abgesehen.

20. Das Gericht des ersten Rechtszugs verurteilte Ruokoranta zu einer monatlichen Unterhaltszahlung an Katja Candolin bis zum 2. September 2000 und dazu, Katja Candolin die Bestattungskosten zu ersetzen. Ferner verurteilte das Gericht des ersten Rechtszugs Ruokoranta dazu, Viljaniemi die Krankenhauskosten, den Kleidungsschaden und ein Schmerzensgeld zu zahlen. In Bezug auf Paananen verurteilte das Gericht des ersten Rechtszugs Ruokoranta zur Zahlung der Pflege- und Arztkosten, von Schmerzensgeld und zu einer Entschädigung für die bleibenden Schäden und Behinderungen sowie den Erwerbsausfall mittels einer monatlichen Rente für die Dauer von 24 Jahren. Das Käräjäoikeus war der Ansicht, dass die Entschädigungen wegen der vorsätzlichen Begehung und der Schwere der Handlungen von Ruokoranta nicht nach billigem Ermessen zu mindern seien.

21. In Bezug auf die Frage, ob der Kraftfahrzeugversicherer des von Ruokoranta gefahrenen Kraftfahrzeugs die den Geschädigten zuerkannten Entschädigungen zu zahlen

hatte, entschied das Käräjaoikeus, dass die Insassengruppe mehrere Stunden lang miteinander Alkohol genossen habe und dass sie danach selbst in das Fahrzeug gestiegen sei, das anschließend von Ruokoranta gefahren werden sollte. Alle hätten den Trunkenheitszustand von Ruokoranta erkennen müssen. Nach § 7 Absatz 3 des Kraftverkehrsversicherungsgesetzes könne keiner von ihnen einen Anspruch auf Schadensersatz gegen die Versicherungsgesellschaft erheben, sofern kein besonderer Grund im Sinne der erwähnten Bestimmung vorgelegen habe.

22. In Bezug auf Paananen entschied das Käräjaoikeus, dass der Verlust der Entschädigung im Hinblick auf seine sehr schweren und bleibenden Verletzungen und im Licht der wirtschaftlichen Lage von Ruokoranta unbillig sei, und bestimmte, dass Paananen die zuzuerkennenden Entschädigungen durch den Kraftfahrzeugversicherer des von Ruokoranta gelenkten Fahrzeugs auszuzahlen seien. In Bezug auf Katja Candolin und Viljaniemi bestanden nach den Ausführungen des Käräjaoikeus keine besonderen Gründe für die Zahlung der Entschädigung durch den Kraftfahrzeugversicherer.

23. In der Rechtsmittelinstanz entschied das Turun hovioikeus, dass die Entschädigungen, die Ruokoranta zu zahlen habe, in Anbetracht des Umfangs seiner Schuld nicht

aufgrund seiner wirtschaftlichen Lage oder des Umstands, dass die Insassen den ihnen entstandenen Schaden mitverursacht hätten, gemindert zu werden brauchten. In Bezug auf den Ersatz des Schadens durch den Kraftfahrzeugversicherer änderte das Hovioikeus das Urteil des Käräjaoikeus dahin ab, dass die Versicherungsgesellschaft auch die Entschädigung an Paananen nicht zu zahlen brauchte.

24. Im Rechtsmittelverfahren beim Korkein oikeus verlangten Katja Candolin, Viljaniemi und Paananen die Gewährung von Schadensersatz durch den Kraftfahrzeugversicherer. Der Korkein oikeus hat dem Gerichtshof mit Beschluss vom 19. Dezember 2003 folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Stellt das Erfordernis des Artikels 1 der Richtlinie 90/232/EWG, wonach eine Versicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers decken muss, oder eine andere Vorschrift oder ein anderer Grundsatz des Gemeinschaftsrechts bei der Beurteilung der Bedeutung des Mitverschuldens des Mitfahrers nach nationalem Recht Grenzen auf, wenn es um den Anspruch dieses Mitfahrers auf eine von der Verkehrspflichtversicherung zu zahlende Entschädigung geht?

2. Ist es mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar, in anderen als den in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG genannten Fällen wegen des Verhaltens des Mitfahrers dessen Anspruch gegenüber der Kraftverkehrshaftpflichtversicherung für einen Verkehrsschaden auszuschließen oder zu begrenzen? Kann dies z. B. dann in Betracht kommen, wenn der Betroffene in das Fahrzeug eingestiegen ist, um mitzufahren, obwohl er hätte erkennen können, dass das Risiko eines Unglücks oder eines ihn treffenden Schadens größer als gewöhnlich war?
  
3. Lässt es das Gemeinschaftsrecht nicht zu, die Trunkenheit des Fahrers, die seine Fähigkeit zum sicheren Führen des Fahrzeugs beeinflusst, als eine solche zu berücksichtigende Tatsache anzusehen?
  
4. Lässt es das Gemeinschaftsrecht nicht zu, den Anspruch eines Fahrzeugbesitzers, der in dem Fahrzeug mitfährt, auf eine von der Kraftverkehrshaftpflichtversicherung zu zahlende Entschädigung für einen Personenschaden deshalb strenger als bei anderen Fahrzeuginsassen zu beurteilen, weil er dem Betrunkenen das Führen des Fahrzeugs erlaubt hat?

finnischen Regierung, der Kommission und von Paananen eingehen. Da die finnische, die schwedische, die österreichische, die deutsche und die norwegische Regierung sowie die Versicherungsgesellschaft Pohjola mit wenigen Ausnahmen mehr oder weniger die gleichen Argumente angeführt haben, werde ich diese in meine Zusammenfassung der wichtigsten Ausführungen der finnischen Regierung aufnehmen.

26. Die finnische Regierung ist der Ansicht, dass das Gemeinschaftsrecht nicht die Harmonisierung der gesetzlichen Haftpflichtregelungen anstrebe. Dies gehe aus dem Urteil Mendes Ferreira und Delgado Correia Ferreira<sup>5</sup> hervor, mit dem der Gerichtshof entschieden habe, dass das Gemeinschaftsrecht die Art der Kraftfahrzeug-Haftpflicht — Gefährdungs- oder Verschuldenshaftung —, die von der Haftpflichtversicherung zu decken sei, nicht beeinflusse. Die Richtlinien verpflichteten nur dazu, zu gewährleisten, dass die gesetzliche Haftpflicht in Bezug auf die Teilnahme von Fahrzeugen am Verkehr durch eine Versicherung gedeckt werde. Daher hätten die Mitgliedstaaten die Befugnis behalten, die gesetzliche Haftpflichtregelung, die für Unfälle infolge der Teilnahme von Kraftfahrzeugen am Verkehr gelte, festzulegen.

## V — Erklärungen der Beteiligten

25. Bei meiner Erörterung der Erklärungen werde ich vor allem auf die Erklärungen der

5 — Urteil vom 14. September 2000 in der Rechtssache C-348/98 (Slg. 2000, I-6711, Randnrn. 23, 28 und 29).

27. Das Gemeinschaftsrecht schreibe keine Beschränkung bei der Beurteilung vor, welchen Umfang der Beitrag des Geschädigten am Entstehen des Schadens im Einzelfall gehabt habe. Im nationalen Haftungsrecht gelte die Regel, dass der Geschädigte, der selbst zur Entstehung des Schadens beigetragen habe, seinen Schaden nicht oder nicht vollständig ersetzt erhalte. Es obliege dem nationalen Gericht, zu bestimmen, inwieweit die allgemeinen Bestimmungen über die Haftung auf Einzelfälle anzuwenden sei.

28. Die Entschädigung könne beschränkt oder ausgeschlossen werden, wenn der Geschädigte bewusst ein erhöhtes Unfallrisiko eingegangen sei. Das Gericht könne nach den allgemeinen Grundsätzen der gesetzlichen Haftung die Entschädigung beschränken oder versagen, wenn jemand ein Fahrzeug in dem Wissen besteige, dass während der Fahrt die Grenzen des üblichen Risikos, einen Schaden zu erleiden, deutlich überschritten würden. Das Gemeinschaftsrecht verbiete nicht, dass der Trunkenheitszustand des Fahrers bei der Beurteilung mit berücksichtigt werde, ob eine Begrenzung der Entschädigung vorzunehmen sei. Ferner untersage es das Gemeinschaftsrecht auch nicht, dass, wenn sich der Eigentümer eines Kraftfahrzeugs, das von einer unter dem Einfluss von Alkohol stehenden Person geführt werde, auch unter den Insassen befinde, ihm dies stärker zum Nachteil gereiche. Die österreichische Regierung führt noch an, dass der Eigentümer oder Halter des Kraftfahrzeugs kein geschädigter Dritter sei, sondern in einem Vertragsverhältnis mit dem Versicherer stehe, so dass der Eigentümer des Kraftfahrzeugs in einem solchen Fall strenger beurteilt werden dürfe als die anderen Insassen.

29. Nach Ansicht der deutschen Regierung betreffen die Richtlinien nur das Rechtsverhältnis zwischen dem Kraftfahrzeugversicherer und dem Eigentümer des Fahrzeugs. Sie regelten nicht das Rechtsverhältnis zwischen dem Unfallverursacher und den Geschädigten. Auf dieses sei das nationale Schadensersatz- und Haftpflichtrecht anwendbar.

30. Die schwedische und die österreichische Regierung machen noch eine Nuance geltend. Die schwedische Regierung führt aus, dass die Anpassung der Entschädigung nicht dazu führen könne, dass der Anspruch auf Schadensersatz für eine bestimmte Personengruppe oder für eine bestimmte Schadensart vollständig ausgeschlossen werde. Die österreichische Regierung ist der Ansicht, dass eine Rechtsvorschrift oder Vertragsklausel im Versicherungsvertrag bei einer Haftpflichtversicherung nicht bestimmen könne, dass der Versicherer in Bezug auf Insassen seine Schadensersatzpflicht in Fällen, in denen der Fahrer des Fahrzeugs betrunken gewesen sei, beschränken oder ausschließen könne.

31. Nach Ansicht der Kommission beziehen sich die Vorlagefragen auf das Verhältnis zwischen dem Versicherer und dem Geschädigten. Die Frage nach der Haftung des Geschädigten und die damit zusammenhängende Schadensersatzpflicht sei aufgrund des nationalen Rechts zu beantworten.



32. Allerdings ist sie der Ansicht, dass die Pflichtversicherung nicht bestimmen könne, dass der Ersatz des Personen- und Sachschadens, der Insassen des versicherten Fahrzeugs entstanden sei, insbesondere dann, wenn der Fahrer des Fahrzeugs betrunken gewesen sei, nicht gewährt werden dürfe<sup>6</sup>. Die Kommission verweist zur Unterstützung ihrer Ansicht vor allem auf das Urteil Ruiz Bernáldez<sup>7</sup>. Aus diesem Urteil ergebe sich, dass der Gerichtshof die Lage berücksichtige, die die Geschädigten selbst geschaffen hätten, jedoch nur in den Fällen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Zweiten Richtlinie, wo die Ausnahmefälle, aufgrund deren die Versicherung ausgeschlossen sei, aufgeführt seien.

besonderen Umständen versagt werden. Die Entschädigung müsse die Regel sein, da es den Insassen unmöglich sei, zu beweisen, dass ihnen der Trunkenheitszustand des Fahrers nicht bekannt gewesen sei.

## VI — Beurteilung

33. Außerdem stehe das Gemeinschaftsrecht einer strengeren Beurteilung des Eigentümers des Kraftfahrzeugs entgegen, der sich als Insasse im Fahrzeug befunden habe, da Artikel 1 der Dritten Richtlinie in Bezug auf die Entschädigung nur zwischen dem Fahrer und den Insassen unterscheide.

34. Paananen ist der Ansicht, aus den Richtlinien folge, dass die Kraftfahrzeugversicherung die Entschädigung sämtlicher Insassen mit Ausnahme des Fahrers decken müsse. Entschädigung könne nur unter

35. Das vorliegende Gericht möchte mit seinen Fragen im Kern wissen, ob Mitgliedstaaten andere als die in den Richtlinien erwähnten Ausschlüsse des Anspruchs der Insassen auf Schadensersatz aus der zwingend abzuschließenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in ihr nationales Recht aufnehmen dürfen. Wenn die Mitgliedstaaten keine anderen als die in den Richtlinien genannten Ausschlüsse regeln dürfen, ist zu prüfen, ob ein geschädigter Insasse, der wusste oder wissen musste, dass der Führer des Kraftfahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter Alkoholeinfluss fuhr, als solcher durch das nationale Recht ganz oder teilweise vom Entschädigungsanspruch ausgeschlossen werden kann. Zum Schluss stellt sich die Frage, ob der Eigentümer des Kraftfahrzeugs, der sich als Insasse im Kraftfahrzeug befand, aufgrund des Umstands, dass er sein Fahrzeug von jemandem führen ließ, der unter Alkoholeinfluss fuhr, strenger beurteilt werden kann als die anderen Insassen.

6 — Urteil vom 28. März 1996 in der Rechtssache C-129/94 (Ruiz Bernáldez, Slg. 1996, I-1829, Absatz 2 des Tenors in Verbindung mit Artikel 1 der Dritten Richtlinie).

7 — Angeführt in Fußnote 6, Randnrn. 18-21.

A — *Vorbemerkung*

36. Die drei Richtlinien enthalten Mindestvorschriften für die gesetzliche Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Die Erste Richtlinie sieht die Einführung einer Haftpflichtversicherung, die den im Gebiet der Gemeinschaft entstandenen Schaden deckt, in allen Mitgliedstaaten vor. Ursprünglich wurde den Mitgliedstaaten die Regelung der Schadensdeckung und der Bedingungen für die Pflichtversicherung überlassen. 1984 wurden mit der Zweiten Richtlinie Mindestbestimmungen für den Umfang der vorgeschriebenen Deckung von Sach- und Personenschäden vorgesehen, wodurch die Risiken der Verkehrsteilnehmer in der Europäischen Gemeinschaft objektiviert wurden. Später erweiterte die Dritte Richtlinie den persönlichen Geltungsbereich auf andere Insassen der Kraftfahrzeuge als den Fahrer.

37. Die Mitgliedstaaten sind aufgrund dieser Richtlinien verpflichtet, dafür zu sorgen, dass jeder Besitzer oder Halter eines Kraftfahrzeugs seine gesetzliche Haftpflicht in Bezug auf das betreffende Fahrzeug durch einen Versicherungsvertrag einer Versicherungsgesellschaft überträgt<sup>8</sup>. Ferner müssen alle Haftpflichtversicherungsverträge für Kraftfahrzeuge im gesamten Gebiet der Gemeinschaft gelten<sup>9</sup>, und auf der Grundlage einer einzigen Prämie muss der in jedem Mit-

gliedstaat gesetzlich vorgeschriebene Versicherungsschutz gewährleistet sein<sup>10</sup>. Durch die europaweite Harmonisierung der Deckung wird gewährleistet, dass den Unfallopfern eine ausreichende Entschädigung gesichert wird, gleichgültig, in welchem Mitgliedstaat sich der Unfall ereignet hat<sup>11</sup>.

38. Mit den Richtlinien soll der freie Verkehr sowohl der Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort im Gebiet der Gemeinschaft als auch der Fahrzeuginsassen gewährleistet und den bei von diesen Fahrzeugen verursachten Unfällen Geschädigten unabhängig davon, an welchem Ort innerhalb der Gemeinschaft sich der Unfall ereignet, eine vergleichbare Behandlung garantiert werden<sup>12</sup>.

39. Der Schutz der Geschädigten nimmt in den drei Richtlinien einen wichtigen Platz ein. Obwohl er bereits nach der Ersten Richtlinie von grundlegender Bedeutung war, wurde die Rechtsstellung möglicher Geschädigter durch die Zweite und die Dritte Richtlinie noch verbessert und ausgeweitet. Die späteren Richtlinien zielen darauf ab, bestimmte Unzulänglichkeiten des Systems, die teilweise erst im Laufe der Zeit zu Tage getreten sind, zu beseitigen. Zur

8 — Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie.

9 — Artikel 3 Absatz 2 der Ersten Richtlinie.

10 — Artikel 2 der Dritten Richtlinie.

11 — Fünfte Begründungserwägung der Zweiten Richtlinie.

12 — Urteil Ruiz Bernáldez, angeführt in Fußnote 6, Randnr. 13.

Verbesserung der Position der Geschädigten bestimmt die Zweite Richtlinie, dass bestimmte Ausschlussklauseln nicht gegenüber dem Geschädigten gelten. Ferner lässt Artikel 1 Absatz 4 der Zweiten Richtlinie „jede andere für die Unfallopfer günstigere Praxis“ ausdrücklich zu<sup>13</sup>. In der Dritten Richtlinie wird der Kreis der Geschädigten zum Schutz einer „besonders stark gefährdeten Kategorie potenzieller Geschädigter“, nämlich der Insassen, erweitert.

vom Versicherer nur dann ersetzt wird, wenn dafür ein besonderer Grund vorliegt. Der Schaden der Insassen, die sich zum Zeitpunkt des Unfalls im Kraftfahrzeug befanden und die den Zustand des Fahrers kannten oder hätten kennen müssen, wird ebenfalls nur dann ersetzt, wenn dafür ein besonderer Grund vorliegt.

*B — Ist es den Mitgliedstaaten gestattet, andere als die in den Richtlinien erwähnten Ausschlüsse des Entschädigungsanspruchs von Insassen aus der zwingend abzuschließenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in ihr nationales Recht aufzunehmen?*

41. Artikel 2 Absatz 1 der Zweiten Richtlinie regelt bestimmte als zulässig angesehene Deckungsausschlüsse, die nur im Rahmen der vertraglichen Beziehungen zwischen Versicherten und Versicherern gelten und die Dritten, die bei einem Unfall geschädigt werden, nicht entgegengehalten werden können. Absatz 1 Unterabsatz 2 sieht eine Ausnahme vor. Kann der Versicherer nachweisen, dass Personen, die völlig freiwillig das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, bestiegen haben, wussten, dass das Fahrzeug gestohlen war, so kann er dies den Insassen entgegengehalten.

40. Der finnische Gesetzgeber hat in Bezug auf den Anspruch von Insassen auf Ersatz des Personenschadens durch den Kraftfahrzeugversicherer eine Sondervorschrift für Fälle erlassen, in denen der Fahrer sich unter dem Einfluss berauschender Stoffe befand (§ 7 Absatz 3 des Kraftverkehrsversicherungsgesetzes). Diese Bestimmung war zur Zeit der maßgebenden Ereignisse anwendbar. Sie schreibt vor, dass der Schaden, der von einem unter Einfluss berauschender Mittel stehenden Fahrer verursacht wird,

42. Der Gemeinschaftsgesetzgeber wollte mit der letztgenannten Bestimmung eine Ausnahme von der Regel vorsehen, dass Rechtsvorschriften oder Vertragsklauseln in einer Versicherungspolice den durch einen Unfall geschädigten Insassen oder Dritten nicht entgegengehalten werden können. Diese Ausnahme muss restriktiv und erschöpfend ausgelegt werden, da sie eine Abweichung von der allgemeinen Regel darstellt<sup>14</sup>. Jede andere Auslegung hätte zur

13 — Vgl. Schlussanträge des Generalanwalts Lenz zum Urteil Ruiz Bernáldez (angeführt in Fußnote 6, Nr. 23).

14 — Siehe auch Urteil des EFTA-Gerichtshofes vom 17. November 1999, Storebrand and Finanger, Report of EFTA Court 1999, 119, Nr. 25.

Folge, dass die Mitgliedstaaten die Entschädigung von Insassen, die bei einem Verkehrsunfall geschädigt worden sind, auf bestimmte Schadensarten beschränken könnten. Dies würde zu einer unterschiedlichen Behandlung der Geschädigten je nachdem führen, wo sich der Unfall ereignet hat, was die Richtlinien gerade vermeiden sollen<sup>15</sup>.

43. Diese Auslegung von Artikel 2 der Zweiten Richtlinie wird durch Artikel 1 der Dritten Richtlinie bekräftigt, indem der Kreis der Geschädigten auf die Insassen erweitert wird, damit diese besonders stark gefährdete Kategorie potenzieller Geschädigter geschützt wird. Mit dieser Maßnahme wollte der Gemeinschaftsgesetzgeber bewusst den persönlichen Geltungsbereich des Schutzes durch die Richtlinien erweitern. In Anbetracht des Zieles der Richtlinie, des Opferschutzes, bin ich der Ansicht, dass eine nationale Bestimmung, die automatisch jede Deckung von vornherein ausschließt, gegen die drei Richtlinien verstößt.

44. § 7 Absatz 3 des finnischen Kraftverkehrsversicherungsgesetzes schließt bestimmte Gruppen von Versicherten in Bezug auf bestimmte Einzelheiten ihres Verhaltens vollständig von der Entschädigung aus. Diese Bestimmung begründet eine Vermutung des Mitverschuldens durch den Insassen, wenn er zu einem betrunkenen Fahrer ins Fahr-

zeug steigt. In Nummer 42 bin ich zu dem Ergebnis gelangt, dass Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Zweiten Richtlinie eine abschließende Aufzählung der Fälle vorsieht, in denen der Versicherer Rechtsvorschriften oder Vertragsklauseln in einer Versicherungspolice einem Insassen entgegenhalten kann. Daher ist es den Mitgliedstaaten nicht gestattet, andere als die in den Richtlinien erwähnten Ausschlüsse des Anspruchs von Insassen auf Schadensersatz aus der zwingend abzuschließenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in ihr nationales Recht aufzunehmen.

45. In diesem Zusammenhang möchte ich noch bemerken, dass sich daher ein Versicherer nicht unter Berufung auf nationale Rechtsvorschriften oder Vertragsklauseln weigern kann, Insassen, die durch einen vom versicherten Fahrzeug verursachten Unfall geschädigt werden, zu entschädigen. Andernfalls würden die Ansprüche, die ein Insasse aufgrund der Dritten Richtlinie erhalten hat, ins Leere laufen.

46. Meine Antwort auf die in Nummer 35 formulierte Frage lautet daher, dass es das Gemeinschaftsrecht verhindert, dass andere als die in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Zweiten Richtlinie genannten Ausschlüsse von der Deckung durch die zwingend abzuschließende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Insassen entgegeng gehalten werden können.

15 — Vgl. Urteil Ruiz Bernáldez, angeführt in Fußnote 6, Randnr. 19, und Urteil des EFTA-Gerichtshofes, angeführt in Fußnote 14, Nr. 24.

*C — Kann ein Fahrzeuginsasse, der einen Schaden erlitten hat und der wusste oder wissen musste, dass der Führer des Kraftfahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter Einfluss von Alkohol fuhr, als solcher durch das nationale Recht ganz oder teilweise vom Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden?*

47. Die Richtlinien enthalten keine besonderen Bestimmungen in Bezug auf die Wahl einer bestimmten Haftungsart. Wie aus dem Urteil Mendes Ferreira und Delgado Correia Ferreira hervorgeht, bestimmt sich der Umfang der Haftung des Insassen grundsätzlich nach dem nationalen Recht<sup>16</sup>. In diesem Urteil hat der Gerichtshof aufgeführt: „Somit steht beim gegenwärtigen Stand des Gemeinschaftsrechts den Mitgliedstaaten die Bestimmung der Regelung der Haftpflicht bei Verkehrsunfällen mit Kraftfahrzeugen frei, doch sind sie verpflichtet, sicherzustellen, dass die nach ihrem nationalen Recht geltende Haftpflicht durch eine Versicherung gedeckt ist, die mit den Bestimmungen der erwähnten drei Richtlinien im Einklang steht.“

48. Wie weit sich die Pflicht zur Entschädigung im konkreten Fall erstreckt, bleibt jedenfalls teilweise der freien Beurteilung der Mitgliedstaaten überlassen. Der Umfang einer Mitschuld des Geschädigten und die Folgen für seine Ansprüche auf Entschädigung bestimmen sich grundsätzlich nach dem nationalen Recht. Wenn nach dem nationalen Recht die Haftung des Fahrers und ein Anspruch auf Entschädigung für die Geschädigten festgestellt worden ist, so ist der Versicherer nach den Richtlinien zur

Zahlung verpflichtet. Diese Richtlinien verhindern es, dass ein Versicherer selbst unter Berufung auf das nationale Recht die Entschädigung beschränken oder ausschließen kann. Es obliegt dem nationalen Gericht, in jedem Einzelfall und in Anbetracht der Umstände gemäß den allgemeinen Grundsätzen über die gesetzliche Haftpflicht die Entschädigung festzulegen und gegebenenfalls zu begrenzen.

49. Jedoch darf das nationale Haftungsrecht in seiner Anwendung nicht dazu führen, dass die materiellen Bestimmungen der Richtlinie ausgehöhlt werden.

50. Gewöhnlich kann einem Insassen als passivem Verkehrsteilnehmer selten ein Vorwurf in Bezug auf einen Unfall gemacht werden. Wer jedoch ein Fahrzeug in dem Wissen besteigt, dass während der Fahrt die Grenzen des üblichen Schadensrisikos erheblich überschritten werden, geht ein erhöhtes Unfallrisiko ein. Dies kann als eine Form von Mitverschulden betrachtet werden. Mit dieser Form von Mitverschulden darf nicht von Rechts wegen die Folge verbunden werden, dass sie definitionsgemäß jedem Entschädigungsanspruch entgegensteht.

51. Nur in besonderen Fällen kann auf der Grundlage einer individuellen Beurteilung

16 — Angeführt in Fußnote 5, Randnr. 29.

der Umfang der Entschädigung für den Geschädigten beschränkt werden<sup>17</sup>. Ob dies im vorliegenden Rechtsstreit tatsächlich der Fall sein muss, hängt von den Umständen ab, insbesondere davon, ob das Verhalten des Geschädigten in der konkreten Situation eine schwerwiegende Gefahr geschaffen hat und ob er sich als Insasse dieser Gefahr bewusst war. Es obliegt dem nationalen Gericht, dies abzuwägen.

52. Meine Antwort auf die zweite Frage lautet daher, dass es das Gemeinschaftsrecht nicht verbietet, dass ein Fahrzeuginsasse, der einen Schaden erlitten hat und der wusste oder wissen musste, dass der Führer des Kraftfahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter Alkoholeinfluss fuhr, durch das nationale Recht als Mitschuldiger teilweise in seinen Ansprüchen auf Entschädigung beschränkt wird. Es obliegt dem nationalen Gericht, auf der Grundlage einer individuellen Beurteilung und anhand der Umstände eine solche Abwägung vorzunehmen.

*D — Kann der Eigentümer des Kraftfahrzeugs, der sich als Insasse im Fahrzeug befand, aufgrund des Umstands, dass er sein Fahrzeug von jemandem führen ließ, der unter Alkoholeinfluss stand, strenger beurteilt werden?*

53. Wie die Kommission zu Recht ausführt, unterscheidet die Richtlinie in Bezug auf die

Entschädigung nur zwischen dem Fahrer und den Fahrzeuginsassen. Nach Artikel 1 der Dritten Richtlinie deckt die Haftpflichtversicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers. Nach der siebten Begründungserwägung der Zweiten Richtlinie liegt es im Interesse der Unfallopfer, dass die Wirkungen bestimmter Ausschlussklauseln auf die Beziehungen zwischen dem Versicherer und dem für den Unfall Verantwortlichen beschränkt bleiben.

54. Hieraus folgt, dass in Fällen, in denen ein Fahrer, der nicht der Besitzer oder der Halter des Kraftfahrzeugs ist, einen Unfall verursacht und der Fahrzeuginsasse die Person ist, die die Versicherung für das Kraftfahrzeug abgeschlossen hat, die Rechtsbeziehung des Versicherungsnehmers mit dem Versicherer auf den Schadensverursacher übergeht. Der ursprüngliche Versicherungsnehmer hat in einer solchen Situation nur noch eine Rechtsbeziehung als Geschädigter zum Versicherer. Wie in Nummer 39 ausgeführt worden ist, nimmt der Schutz des Geschädigten in den drei Richtlinien einen bedeutenden Platz ein.

55. Daher kann der Eigentümer des Kraftfahrzeugs, der sich als Insasse im Fahrzeug befand, nicht aufgrund des Umstands, dass er sein Fahrzeug von jemandem führen ließ, der unter Alkoholeinfluss stand, strenger beurteilt werden als die anderen Insassen.

<sup>17</sup> — Urteil des EFTA-Gerichtshofes, angeführt in Fußnote 14, Nr. 26.

## VII — Ergebnis

56. Nach allem schlage ich dem Gerichtshof vor, die Fragen des Korkein oikeus wie folgt zu beantworten.

1. Das Gemeinschaftsrecht untersagt es, dass andere als die in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung aufgeführten Ausschlüsse von der Deckung durch die zwingend abzuschließende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung den Fahrzeuginsassen vom Versicherer entgegengehalten werden können.
2. Die Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, die Zweite Richtlinie 84/5 und die Dritte Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung untersagen es nicht, dass ein Fahrzeuginsasse, der einen Schaden erlitten hat und wusste oder wissen musste, dass der Führer des Kraftfahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter Alkoholeinfluss fuhr, durch das nationale Recht als Mitschuldiger teilweise vom Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen wird. Es obliegt dem nationalen Gericht, auf der Grundlage einer individuellen Beurteilung und anhand der Umstände eine solche Abwägung vorzunehmen.
3. Die Richtlinie 72/166, die Zweite Richtlinie 84/5 und die Dritte Richtlinie 90/232 untersagen es, dass der Eigentümer des Kraftfahrzeugs, der sich als Insasse im Fahrzeug befand, aufgrund des Umstands, dass er sein Fahrzeug von jemandem führen ließ, der unter Alkoholeinfluss stand, strenger beurteilt wird als die anderen Insassen.