



Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
NILS WAHL
vom 9. Oktober 2013¹

Rechtssache C-371/12

**Enrico Petillo
Carlo Petillo
gegen
Unipol**

(Vorabentscheidungsersuchen des Tribunale di Tivoli [Italien])

„Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung — Richtlinie 72/166/EWG — Art. 3 — Richtlinie 84/5/EWG — Art. 1 — Richtlinie 90/232/EWG — Art. 1a — Schadensersatzanspruch — Begrenzung des Schadensersatzanspruchs — Nichtvermögensschaden“

1. In der vorliegenden Rechtssache wird der Gerichtshof im Wesentlichen um Entscheidung der Frage ersucht, ob eine nationale Bestimmung zur Regelung der Höhe der Entschädigung, die im Fall eines Verkehrsunfalls zum Ersatz des nicht in einem Vermögens- oder Sachschaden bestehenden Schadens (im Folgenden: Nichtvermögensschaden) zu leisten ist, mit den Unionsvorschriften über die Kraftfahrzeugversicherung vereinbar ist.

2. Mit dieser Frage sind mehrere wichtige, diese Unionsvorschriften betreffende Auslegungsprobleme angesprochen. Die Lösung dieser Probleme könnte tatsächlich unmittelbare Folgen für die mehr als 1 500 000 Menschen haben, die in der Union jährlich bei Autounfällen verletzt werden². Die Auslegung der einschlägigen Vorschriften ist darüber hinaus vor allem für die Versicherungsunternehmen von Bedeutung, da die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung einen nennenswerten Teil des Versicherungsgeschäfts in der Union ausmacht.

¹ — Originalsprache: Englisch.

² — Vgl. Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020, KOM(2010) 389 endg., S. 2.

I – Rechtlicher Rahmen

A – Unionsrecht

3. Art. 3 der 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 Versicherungspflicht³ (im Folgenden: Erste Richtlinie) bestimmt:

„(1) Jeder Mitgliedstaat trifft vorbehaltlich der Anwendung des Artikels 4 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.

(2) Jeder Mitgliedstaat trifft alle zweckdienlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Versicherungsvertrag überdies folgende Schäden deckt:

- die im Gebiet der anderen Mitgliedstaaten gemäß den Rechtsvorschriften dieser Staaten verursachten Schäden,
- die Schäden, die Angehörigen der Mitgliedstaaten auf den direkten Strecken zwischen einem Gebiet, in dem der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gilt, und einem anderen solchen Gebiet zugefügt werden, wenn für das durchfahrene Gebiet ein nationales Versicherungsbüro nicht besteht; in diesem Fall ist der Schaden gemäß den die Versicherungspflicht betreffenden Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats zu decken, in dessen Gebiet das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.“

4. In Art. 1 der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung⁴ (im Folgenden: Zweite Richtlinie) heißt es:

„(1) Die in Artikel 3 Absatz 1 der [Ersten Richtlinie] bezeichnete Versicherung hat sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.

...“

5. Art. 1a der Dritten Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung⁵ (im Folgenden: Dritte Richtlinie) lautet:

„Die in Artikel 3 Absatz 1 der [Ersten Richtlinie] genannte Versicherung deckt Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, die nach einzelstaatlichem Zivilrecht einen Anspruch auf Schadensersatz aus einem Unfall haben, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist. Der vorliegende Artikel lässt die zivilrechtliche Haftung und die Höhe des Schadensersatzes unberührt.“

3 — ABl. L 103, S. 1, in geänderter Fassung.

4 — ABl. L 8, S. 17, in geänderter Fassung.

5 — ABl. L 129, S. 33, in geänderter Fassung.

6. Die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie wurden inhaltlich in der sie aufhebenden Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht⁶ kodifiziert. Art. 3 („Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht“) der Richtlinie 2009/103 bestimmt:

„Jeder Mitgliedstaat trifft vorbehaltlich der Anwendung des Artikels 5 alle geeigneten 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 der in Absatz 1 genannten Maßnahmen bestimmt.

Jeder Mitgliedstaat trifft alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Versicherungsvertrag überdies folgende Schäden deckt:

- a) die im Gebiet der anderen Mitgliedstaaten gemäß den Rechtsvorschriften dieser Staaten verursachten Schäden;
- b) die Schäden, die Angehörigen der Mitgliedstaaten auf den direkten Strecken zwischen einem Gebiet, in dem der EG-Vertrag gilt, und einem anderen solchen Gebiet zugefügt werden, wenn für das durchfahrene Gebiet ein nationales Versicherungsbüro nicht besteht; in diesem Fall ist der Schaden gemäß den die Versicherungspflicht betreffenden Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats zu decken, in dessen Gebiet das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

Die in Absatz 1 bezeichnete Versicherung hat sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.“

B – *Italienisches Recht*

7. Art. 139 (Gesundheitsschaden durch leichte Verletzungen) des Decreto legislativo Nr. 209 vom 7. September 2005 betreffend den Codice delle assicurazioni private⁷ (im Folgenden: Privatversicherungsgesetzbuch) sieht vor:

„(1) Der Gesundheitsschaden durch leichte Verletzungen infolge von Unfällen aufgrund des Betriebs von Kraftfahrzeugen und Wasserfahrzeugen ist nach folgenden Kriterien und in folgendem Umfang zu ersetzen:

- a) Für einen permanenten Gesundheitsschaden wird für Verletzungsfolgen bis höchstens 9 % ein Betrag gezahlt, der pro Prozentpunkt der Invalidität überproportional ansteigt; zur Berechnung dieses Betrags wird auf jeden Prozentpunkt der Invalidität der gemäß Abs. 6 damit korrelierende Koeffizient angewandt. Der auf diese Weise ermittelte Betrag wird entsprechend dem Alter der Person um 0,5 % für jedes Lebensjahr ab dem elften Lebensjahr herabgesetzt. Der Wert des ersten Punkts beträgt 674,78 Euro.
- b) Für einen vorübergehenden Gesundheitsschaden wird für jeden Tag vollständiger Invalidität ein Betrag von 39,37 Euro gezahlt; bei einer vorübergehenden Invalidität von unter 100 % erfolgt die Regulierung entsprechend dem anerkannten Prozentsatz der Invalidität pro Tag.

6 — ABl. L 263, S. 11.

7 — GURI Nr. 239 vom 13. Oktober 2005, Supplemento ordinario Nr. 163.

- (2) Als Gesundheitsschaden im Sinne von Abs. 1 gilt die rechtsmedizinisch feststellbare vorübergehende oder dauerhafte Beeinträchtigung der geistig-körperlichen Unversehrtheit der Person, die sich auf die täglichen Aktivitäten und die dynamischen zwischenmenschlichen Aspekte des Lebens des Geschädigten negativ auswirkt, unabhängig von etwaigen Auswirkungen auf seine Erwerbsfähigkeit.
- (3) Der Betrag des nach Abs. 1 regulierten Gesundheitsschadens kann vom Gericht im Wege einer der Billigkeit entsprechenden und mit Gründen versehenen Beurteilung der persönlichen Umstände des Geschädigten um höchstens ein Fünftel erhöht werden.
- (4) Durch Dekret des Präsidenten der Republik ... wird eine spezielle Tabelle erstellt, in der die von einem bis neun Invaliditätspunkten reichenden Beeinträchtigungen der geistig-körperlichen Unversehrtheit aufgeführt sind.
- (5) Die in Abs. 1 angegebenen Beträge werden jährlich durch Dekret ... entsprechend den Änderungen des vom ISTAT erstellten nationalen Verbraucherpreisindex für Arbeiter- und Angestelltenfamilien aktualisiert.
- (6) Zur Berechnung des in Abs. 1 Buchst. a genannten Betrags wird für einen Invaliditätsgrad von 1 Prozent ein Multiplikator von 1,0, für einen Invaliditätsgrad von 2 Prozent ein Multiplikator von 1,1, für einen Invaliditätsgrad von 3 Prozent ein Multiplikator von 1,2, für einen Invaliditätsgrad von 4 Prozent ein Multiplikator von 1,3, für einen Invaliditätsgrad von 5 Prozent ein Multiplikator von 1,5, für einen Invaliditätsgrad von 6 Prozent ein Multiplikator von 1,7, für einen Invaliditätsgrad von 7 Prozent ein Multiplikator von 1,9, für einen Invaliditätsgrad von 8 Prozent ein Multiplikator von 2,1 und für einen Invaliditätsgrad von 9 Prozent ein Multiplikator von 2,3 angewandt.“

II – Sachverhalt, Verfahren und Vorlagefrage

8. Der Kläger des Ausgangsverfahrens, Herr Enrico Petillo, wurde am 21. September 2007 Opfer eines Verkehrsunfalls. Er verklagte die Unipol Assicurazioni SpA. (im Folgenden: Unipol) vor dem Tribunale di Tivoli auf Ersatz des ihm seiner Ansicht nach aufgrund des Unfalls entstandenen Vermögens- und Nichtvermögensschadens. Insbesondere verlangte Herr Petillo von Unipol einen Betrag in Höhe von 14 155 Euro für den Nichtvermögensschaden; Unipol zahlte jedoch unter Berufung auf die in Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs festgelegten Kriterien als Ersatz für diese Art von Schaden lediglich 2 700 Euro.

9. Da das Tribunale di Tivoli im Zweifel hinsichtlich der Vereinbarkeit von Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs mit dem Unionsrecht ist, hat es das Verfahren ausgesetzt und folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist es unter Berücksichtigung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 90/232/EWG und 2009/103/EG, die die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung regeln, zulässig, dass in den nationalen Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats mittels einer ausschließlich für Verkehrsunfallschäden geltenden, gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Quantifizierung eine faktische Begrenzung (unter dem Gesichtspunkt der Quantifizierung) der Haftung für Nichtvermögensschäden vorgesehen wird, die gegenüber den nach diesen Richtlinien zur Gewährleistung der obligatorischen Versicherung für durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden Verpflichteten (den Versicherungsunternehmen) geltend gemacht werden?

10. Im vorliegenden Verfahren haben Unipol, die italienische, die deutsche, die griechische, die spanische, die lettische und die litauische Regierung sowie die Kommission schriftliche Erklärungen eingereicht.

11. Am 29. April 2013 hat der Gerichtshof das vorlegende Gericht um bestimmte Klarstellungen zum Anwendungsbereich von Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs ersucht; gleichzeitig hat er die an der mündlichen Verhandlung teilnehmenden Verfahrensbeteiligten um eine Stellungnahme zur Antwort des vorlegenden Gerichts gebeten.

12. Das Tribunale di Tivoli hat am 23. Mai 2013 auf das Ersuchen des Gerichtshofs geantwortet. Unipol, die italienische, die deutsche, die griechische, die spanische und die lettische Regierung sowie die Kommission haben in der Sitzung vom 3. Juli 2013 mündlich verhandelt.

III – Würdigung

A – Zulässigkeit

13. Nach Auffassung von Unipol und der italienischen Regierung ist die Vorlagefrage unzulässig, da das Tribunale di Tivoli nicht begründet habe, weshalb zum Erlass seines Urteils eine Entscheidung des Gerichtshofs notwendig sei. Unipol trägt außerdem vor, die Frage sei deshalb unzulässig, weil die Vereinbarkeit von Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs mit dem Unionsrecht nicht zweifelhaft sei.

14. Hierzu sei daran erinnert, dass in Vorabentscheidungsverfahren eine Vermutung für die Entscheidungserheblichkeit der Vorlagefragen spricht. Aufgrund des Art. 267 AEUV zugrunde liegenden Gedankens der Zusammenarbeit zwischen den Gerichten verweigert der Gerichtshof nur in bestimmten besonderen Situationen die Beantwortung solcher Fragen, nämlich wenn die erbetene Auslegung des Unionsrechts offensichtlich in keinerlei Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, wenn das Problem hypothetischer Natur ist oder wenn er nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine sachdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind⁸.

15. Ich bin nicht der Meinung, dass im vorliegenden Fall die erbetene Auslegung in keinerlei Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht. Vielmehr legt das vorlegende Gericht in seiner Vorlageentscheidung die Gründe dar, weshalb es die Frage der Vereinbarkeit von Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs mit den einschlägigen Unionsvorschriften aufwirft und es für notwendig hält, diese Frage dem Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorzulegen.

16. Zu dem Vortrag von Unipol betreffend die Unzweifelhaftigkeit genügt im Übrigen der Hinweis, dass die nationalen Gerichte nach Art. 267 AEUV ein unbeschränktes Recht zur Vorlage an den Gerichtshof haben, wenn sie der Auffassung sind, dass eine bei ihnen anhängige Rechtssache Fragen der Auslegung oder der Gültigkeit der unionsrechtlichen Bestimmungen aufwirft, über die diese Gerichte dabei entscheiden müssen. Sie sind gemäß Art. 267 AEUV zur Vorlage einer oder mehrerer Fragen berechtigt – und gegebenenfalls verpflichtet; dies kann auch dann der Fall sein, wenn sie von Amts wegen feststellen, dass es für die Entscheidung des Rechtsstreits auf die Auslegung des Unionsrechts ankommt oder dessen Gültigkeit ungewiss ist⁹. Dass ein Verfahrensbeteiligter, hier Unipol, keine Zweifel hinsichtlich der Konformität der betreffenden nationalen Vorschrift hat, spielt für die Zulässigkeit eines Vorabentscheidungsersuchens keine Rolle.

⁸ — Vgl. u. a. Urteile vom 18. Juli 2007, Lucchini (C-119/05, Slg. 2007, I-6199, Randnrn. 43 und 44 sowie die dort angeführte Rechtsprechung), und vom 25. Oktober 2011, eDate Advertising und Martinez (C-509/09 und C-161/10, Slg. 2011, I-10269, Randnrn. 32 und 33 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

⁹ — Vgl. z. B. Urteile vom 10. Juli 1997, Palmisani (C-261/95, Slg. 1997, I-4025, Randnr. 20), und vom 5. Oktober 2006, Nádassdi und Németh (C-290/05 und C- 333/05, Slg. 2006, I-10115, Randnr. 32).

B – Materiell-rechtliche Fragen

17. Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob eine nationale Regelung wie Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs mit der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie und mit der Richtlinie 2009/103 vereinbar ist.

18. Vorab ist entsprechend dem Vortrag mehrerer Verfahrensbeteiligter, die dem Gerichtshof Erklärungen eingereicht haben, darauf hinzuweisen, dass die Richtlinie 2009/103 auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens in zeitlicher Hinsicht nicht anwendbar ist. Tatsächlich ereignete sich der Unfall, der diesem Verfahren letztlich zugrunde liegt, im Jahr 2007. Wie ich später noch darlegen werde, hat das Inkrafttreten der Richtlinie 2009/103 jedoch ohnehin keine maßgeblichen Änderungen des auf die vorliegende Rechtssache anwendbaren unionsrechtlichen Rahmens bewirkt.

19. Allerdings halte ich es für wichtig, vor einer eingehenden Prüfung der sich im vorliegenden Verfahren stellenden materiell-rechtlichen Fragen diese in den richtigen rechtlichen und tatsächlichen Kontext zu stellen. Zu diesem Zweck werde ich zunächst kurz referieren, weshalb das vorlegende Gericht Zweifel hinsichtlich der Vereinbarkeit von Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs mit dem Unionsrecht hat. Sodann werde ich einen Überblick über die einschlägige Rechtsprechung des Gerichtshofs zur Ersten, zur Zweiten und zur Dritten Richtlinie geben.

1. Bedenken des vorlegenden Gerichts

20. Das Tribunale di Tivoli führt aus, dass aufgrund der Art. 2043 und 2059 des Codice civile (Zivilgesetzbuch) in der italienischen Rechtsordnung im Fall einer außervertraglichen Haftung grundsätzlich sowohl Vermögens- als auch Nichtvermögensschäden zu ersetzen sind. Nach ständiger Rechtsprechung der Corte costituzionale und der Suprema Corte di cassazione handele es sich bei „Nichtvermögensschaden“ um einen einheitlichen Begriff, der „alle Schäden aufgrund einer Verletzung der mit der Person verbundenen Rechtsgüter“ umfasse¹⁰. Nach Darstellung des vorlegenden Gerichts gehen die italienischen Gerichte jedoch üblicherweise von einer Gliederung der Nichtvermögensschäden in verschiedene Unterarten von Schäden aus: i) Gesundheitsschaden (*danno biologico*, verstanden als Beeinträchtigung der geistig-körperlichen Unversehrtheit), ii) seelischer Schaden (*danno morale*, verstanden als seelisches Leiden aufgrund der Verletzung) und iii) Restschaden (vielfach als *danno esistenziale* bezeichnet); in diese letztgenannte Kategorie fallen Schäden, die allgemein gesprochen in der Beeinträchtigung der Fähigkeit einer Person bestehen, die in einer freien Gesellschaft normalerweise zur Verfügung stehenden Rechte in vollem Umfang in Anspruch zu nehmen). Mithilfe dieser Kategorisierung wird in Verbindung mit anderen Faktoren die angemessene Höhe des dem Geschädigten zu zahlenden Schadensersatzes festgelegt. Im Allgemeinen sind die nationalen Gerichte, die über eine außervertragliche Haftung zu entscheiden haben, bei der Festsetzung der Höhe des Schadensersatzes für Nichtvermögensschäden an keinerlei gesetzliche Vorgaben gebunden.

21. Die außervertragliche Haftung bei Verkehrsunfällen ist jedoch im Privatversicherungsgesetzbuch geregelt, das eine *lex specialis* zum Zivilgesetzbuch darstellt. Insbesondere gibt Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs für Nichtvermögensschäden, die auf Autounfälle zurückzuführen sind, Kriterien vor, die die nationalen Gerichte bei der Festsetzung der Höhe des vom Haftpflichtversicherer für Gesundheitsschäden zu leistenden Ersatzes berücksichtigen müssen.

10 — Vgl. insbesondere Urteil der Corte costituzionale in der Rechtssache 233/2003 (GURI vom 16. Juli 2003) und die Urteile der Corte di cassazione Nrn. 8827 und 8828.

22. Das vorlegende Gericht bezweifelt, dass Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs mit der in der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie verankerten Pflicht zum Ersatz aller Schäden vereinbar ist. Art. 139 schränke nämlich die Befugnis des nationalen Gerichts, bei zu leichten körperlichen Verletzungen führenden Verkehrsunfällen Schadensersatz in ausreichender Höhe zuzuerkennen, in dreifacher Hinsicht erheblich ein. Erstens seien die nationalen Gerichte verpflichtet, bei der Berechnung des Schadensersatzes für Gesundheitsschäden bestimmte Kriterien anzuwenden, während dies bei anderen Fällen der außervertraglichen Haftung nicht der Fall sei. Zweitens sei eine fallspezifische Anpassung des Schadensersatzes nur in begrenztem Umfang möglich¹¹. Drittens gestatte Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs offenbar nicht die Zuerkennung von Ersatzansprüchen wegen seelischer Schäden des Betroffenen (wobei allerdings diese Auslegung des vorlegenden Gerichts nicht von allen italienischen Gerichten geteilt werde).

2. Rechtsprechung des Gerichtshofs

23. Der Gerichtshof hat die im vorliegenden Fall einschlägigen Bestimmungen der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie bereits in mehreren Urteilen ausgelegt.

24. In seiner Rechtsprechung hat er als gemeinsame Ziele der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie genannt, erstens den freien Verkehr sowohl der Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort im Gebiet der Union als auch der Fahrzeuginsassen zu gewährleisten und zweitens den Personen, die bei den durch diese Fahrzeuge verursachten Unfällen geschädigt worden sind, unabhängig davon, an welchem Ort innerhalb der Union sich der Unfall ereignet hat, eine vergleichbare Behandlung zu garantieren¹². Die genannten Richtlinien sollen jedoch nicht die Haftpflichtregelungen der Mitgliedstaaten harmonisieren, und diesen steht es beim gegenwärtigen Stand des Unionsrechts nach wie vor frei, die Haftpflicht für Schäden aus Verkehrsunfällen mit Kraftfahrzeugen selbst zu regeln¹³.

25. Hiervon ausgehend unterscheidet der Gerichtshof zwischen der durch die Unionsregelung festgelegten und garantierten Pflicht zur Deckung von Schäden, die durch Kraftfahrzeuge entstehen, im Wege der Haftpflichtversicherung auf der einen und dem im Wesentlichen durch das nationale Recht geregelten Umfang der Opferentschädigung im Rahmen der Haftpflicht des Versicherten auf der anderen Seite¹⁴.

26. Zur Deckungspflicht hat der Gerichtshof festgestellt, dass die Mitgliedstaaten „verpflichtet [sind], 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“¹⁵. Dem Gerichtshof zufolge gibt Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie, wie er in der Zweiten und der Dritten Richtlinie präzisiert und ergänzt worden ist, insbesondere an, „welche Arten von Schäden diese Versicherung zu decken hat und welchen geschädigten Dritten sie Ersatz zu gewähren hat“¹⁶.

11 — Vgl. Art. 139 Abs. 3 des Privatversicherungsgesetzbuchs.

12 — Vgl. u. v. a. Urteile vom 9. Juni 2011, Ambrósio Lavrador und Olival Ferreira Bonifácio (C-409/09, Slg. 2011, I-4955, Randnr. 23 und die dort angeführte Rechtsprechung), und vom 1. Dezember 2011, Churchill Insurance Company und Evans (C-442/10, Slg. 2011, I-12639, Randnr. 27 und die dort angeführte Rechtsprechung).

13 — Vgl. u. a. Urteile vom 17. März 2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, Slg. 2011, I-1821, Randnr. 32), und vom 23. Oktober 2012, Marques Almeida (C-300/10, Randnr. 29).

14 — Urteile Marques Almeida (Randnr. 28), Carvalho Ferreira Santos (Randnr. 31) sowie Ambrósio Lavrador und Olival Ferreira Bonifácio (Randnr. 25).

15 — Urteile vom 14. September 2000, Mendes Ferreira und Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Slg. 2000, I-6711, Randnr. 29), und vom 19. April 2007, Farrell (C-356/05, Slg. 2007, I-3067, Randnr. 33).

16 — Vgl. u. a. Urteile Churchill Insurance Company und Evans (Randnr. 28) und Marques Almeida (Randnr. 27).

27. Bezüglich der grundsätzlich durch das nationale Haftpflichtrecht geregelten Bereiche hat der Gerichtshof klargestellt, dass die Mitgliedstaaten auch dabei „das Unionsrecht beachten müssen“, und insoweit festgestellt, dass „die nationalen Vorschriften über den Ersatz von Verkehrsunfallsschäden die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie nicht ihrer praktischen Wirksamkeit berauben dürfen“¹⁷.

28. Der Gerichtshof hat diese Grundsätze in Fällen angewandt, in denen es um nationale Vorschriften ging, die eine Entschädigung dann ausschließen oder begrenzen, wenn das Unfallopfer hinsichtlich seines eigenen Schadens ein Mitverschulden trifft. So hat er im Urteil Ambrósio Lavrador ausgeführt, dass die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie ihrer praktischen Wirksamkeit beraubt würden, wenn „eine auf allgemeinen und abstrakten Kriterien beruhende nationale Regelung dem Geschädigten ... den Anspruch auf Schadensersatz durch die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nähme oder ihn unverhältnismäßig begrenzte“¹⁸. Ähnlich hat der Gerichtshof in den Urteilen Candolin u. a. und Farrell nationale Regelungen als mit den genannten Richtlinien unvereinbar verworfen, die eine unverhältnismäßige Verweigerung oder Begrenzung der Entschädigung von Fahrzeuginsassen aus der obligatorischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung erlauben¹⁹.

29. Vor diesem Hintergrund wende ich mich nunmehr der Vorlagefrage des nationalen Gerichts zu.

3. Prüfung der Vorlagefrage

30. Wie oben ausgeführt, ist das vorlegende Gericht offenbar der Ansicht, dass Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs nicht mit der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie in Einklang zu bringen ist. Die Kommission schließt sich dieser Auffassung in gewissem Grad an.

31. Demgegenüber sind Unipol und alle Regierungen, die im vorliegenden Verfahren Stellung genommen haben, der Meinung, dass eine Bestimmung wie Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs unionsrechtskonform sei. Ihres Erachtens regelt die Vorschrift lediglich den Umfang der den Opfern von Autounfällen zu gewährenden Entschädigung und damit einen Bereich, der durch das nationale Recht geregelt werde.

32. Meiner Meinung nach ist zur Beantwortung der Vorlagefrage eine Würdigung in zwei Schritten erforderlich.

33. Zunächst ist zu untersuchen, ob Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs mit der Pflicht zum Versicherungsschutz nach Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie, wie er in der Zweiten und der Dritten Richtlinie ergänzt worden ist, in Einklang steht. Selbst wenn dies zu bejahen sein sollte, ist in einem zweiten Schritt noch zu prüfen, ob Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie dadurch ihrer praktischen Wirksamkeit beraubt, dass er den Opfern den Anspruch auf Schadensersatz nimmt oder ihn unverhältnismäßig begrenzt.

34. Im Folgenden werde ich verdeutlichen, weshalb ich ebenso wie Unipol und die Regierungen, die im vorliegenden Verfahren Stellung genommen haben, der Meinung bin, dass eine Bestimmung wie Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs mit der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie vereinbar ist.

17 — Vgl. u. a. Urteile Marques Almeida (Randnr. 31) sowie Ambrósio Lavrador und Olival Ferreira Bonifácio (Randnr. 28).

18 — Urteil Ambrósio Lavrador und Olival Ferreira Bonifácio (Randnr. 29).

19 — Vgl. Urteile vom 30. Juni 2005, Candolin u. a. (C-537/03, Slg. 2005, I-5745, Randnrn. 29, 30 und 35), sowie Farrell (Randnr. 35).

a) Vereinbarkeit von Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs mit Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie

35. Wie oben erwähnt, verpflichten nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie die Mitgliedstaaten, sicherzustellen, dass die Haftpflicht für Kraftfahrzeuge mit gewöhnlichem Standort in ihrem Hoheitsgebiet durch eine Versicherung gedeckt ist, und geben die genannten Richtlinien insbesondere an, welche Arten von Schäden diese Versicherung zu decken hat.

36. Dementsprechend kann ich mir vorstellen, dass eine Bestimmung wie Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs diesen Grundsatz auf zweierlei Weise verletzen könnte. Erstens, wenn durch die Bestimmung eine Art von Schaden von der obligatorischen Versicherung ausgeschlossen wird, der nach Maßgabe der Richtlinien gedeckt werden muss. Zweitens, wenn die Bestimmung zwar die abstrakte Möglichkeit offen lässt, für diese Art von Schaden eine Entschädigung zu erlangen, gleichzeitig aber diese Möglichkeit dadurch beschränkt, dass der Entschädigungsanspruch nur gegen den Fahrer (oder Fahrzeugbesitzer) geltend gemacht werden kann, und somit ein Entschädigungsanspruch gegen den Versicherer vollständig oder teilweise ausgeschlossen wird.

i) Ausschluss bestimmter Schadensarten vom Versicherungsschutz

37. Was die erste Konstellation anlangt, müssen meines Erachtens Nichtvermögensschäden zu den Schadensarten gezählt werden, die von der obligatorischen Versicherung zu decken sind. Folglich darf ein Mitgliedstaat den Ersatz des Nichtvermögensschadens, den ein Verkehrsunfallopfer erleidet, nicht zur Gänze vom Versicherungsschutz ausnehmen.

38. Unter „Nichtvermögensschaden“ verstehe ich im Großen und Ganzen einen Schaden, der nicht das Vermögen oder das Einkommen einer Person an sich betrifft und der sich deshalb nicht anhand eines Marktpreises oder -werts beziffern lässt²⁰.

39. Vorab sei darauf hingewiesen, dass nach einem wohl fast allgemein anerkannten Grundsatz der Schaden, den ein Einzelner aufgrund der unerlaubten Handlung eines anderen erleidet und für den eine Entschädigung geleistet werden muss, prinzipiell auch den Schaden umfassen kann, der über bloße Vermögenseinbußen hinausgeht.

40. Meines Wissens gilt dieser Grundsatz in der ganz überwiegenden Mehrzahl der Rechtssysteme der Mitgliedstaaten, wenngleich mit erheblichen Abweichungen bei der Bezeichnung dieses Rechtsinstituts, bei dem genauen Anwendungsbereich, den Anspruchsvoraussetzungen und der Höhe der zu leistenden Entschädigung²¹. Ferner umfasst nach ständiger Rechtsprechung der Schaden, der im Rahmen der

20 — Vgl. Horton Rogers, W. V. (Hrsg.), *Damages for Non-Pecuniary Loss in a Comparative Perspective*, European Centre of Tort and Insurance Law, Springer Verlag, Wien New York, 2001, S. 246.

21 — Ein guter Überblick findet sich bei Horton Rogers, W. V., a. a. O., sowie bei Bona, M., und Mead, P., *Personal Injury Compensation in Europe*, Kluwer Law, Deventer, 2003.

Unionsrechtsordnung von der Union im Fall einer außervertraglichen Haftung ersetzt werden muss, auch den *Nichtvermögensschaden*²². Auch im Völkerrecht ist ein sehr allgemeiner Grundsatz anerkannt, wonach zu dem Schaden, der bei unrechtmäßigen Handlungen zu ersetzen ist, auch der Nichtvermögensschaden gehört²³.

41. Der Ursprung dieses Grundsatzes lässt sich bis zu den ältesten entdeckten Rechtstexten zurückverfolgen, zumindest was die Entschädigung für Personenschäden angeht. So enthält z. B. der bekannte Kodex Hammurabi, ein babylonisches Gesetzbuch aus ungefähr dem Jahr 1772 v. Chr., ausführliche Bestimmungen über die Entschädigung bei Personenschäden. Damit sollte der Schadensverursacher bestraft und gleichzeitig der Geschädigte oder seine Familie entschädigt werden²⁴. Im Römischen Recht galten ähnliche Grundsätze. Im aus den Jahren 451 bis 449 v. Chr. stammenden Zwölftafelgesetz etwa sind verschiedene Arten der Entschädigungsleistungen für Personenschäden an die Betroffenen geregelt. In der späteren *Lex Aquilia de Damno* aus dem Jahr 286 v. Chr. werden diese Grundsätze weiter präzisiert. Vor allem wurde der Anspruch des Geschädigten gegen die für den Schaden verantwortliche Person mit der seelischen Verletzung und nicht dem wirtschaftlichen Verlust begründet, so dass die fällige Entschädigung nicht nur für Vermögensaufwand, sondern auch für seelische und körperliche Schmerzen und Leiden zahlbar sein konnte²⁵.

42. Für unsere Zwecke braucht man den geschichtlichen Ursprüngen des heutigen zivilen Haftungsrechts nicht weiter nachzugehen. Ich wollte einfach nur darauf hinweisen, dass seit den frühesten Epochen unserer Zivilisation die Vorstellung herrscht, dass zivilrechtswidrige Handlungen einen zu ersetzenden Schaden herbeiführen können, der über den reinen Vermögens- oder wirtschaftlichen Schaden hinausgeht. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Schaden mit körperlichem oder seelischem Leiden verbunden ist.

43. Der Grundsatz des Ersatzes von Nichtvermögensschäden hat sich im Laufe der Zeit herausgebildet, ist heutzutage weitgehend anerkannt und spielt eine bedeutsame Rolle. Der Gedanke, dass das Opfer einer von einem anderen begangenen rechtswidrigen Handlung einen Anspruch auf Ersatz aller erlittenen Schäden unabhängig davon hat, ob die verletzten Interessen einen materiellen oder nichtmateriellen Einschlag haben und ob ihr objektiver wirtschaftlicher Wert ermittelt werden kann, ist in der heutigen Gesellschaft fest verankert.

22 — Vgl. z. B. Urteile vom 22. Dezember 2008, Gordon/Kommission (C-198/07 P, Slg. 2008, I-10701, Randnrn. 19 und 60), vom 16. Juli 2009, SELEX Sistemi Integrati/Kommission (C-481/07 P, Randnr. 38), und vom 28. Mai 2013, Abdulrahim/Rat und Kommission (C-239/12 P, Randnrn. 72 und 76).

23 — In seiner wegweisenden Entscheidung in der Rechtssache *Factory at Chorzow* (Urteil vom 13. September 1928, Serie A, Nr. 17) hat der Ständige Internationale Gerichtshof ausgeführt: „Der wesentliche Grundsatz, der in dem eigentlichen Begriff der rechtswidrigen Handlung enthalten ist – ein Grundsatz, der sich wohl durch internationale Gepflogenheiten durchgesetzt hat ... –, lautet, dass durch die Wiedergutmachung soweit wie möglich alle Folgen der rechtswidrigen Handlung beseitigt werden müssen und die Situation wiederherzustellen ist, die aller Wahrscheinlichkeit bestanden hätte, wenn diese Handlung nicht begangen worden wäre. Naturalrestitution, oder wenn diese nicht möglich ist, Zahlung eines Betrags in Höhe des Wertes, den eine Naturalrestitution hätte, erforderlichenfalls Zuerkennung von Schadensersatz für eingetretene Schäden, die durch eine Naturalrestitution oder eine an ihre Stelle tretende Zahlung nicht gedeckt wären – dies sind die Grundsätze, anhand deren die Höhe der fälligen Entschädigung für völkerrechtswidrige Handlungen festgelegt werden sollte“. In jüngerer Zeit sieht Art. 31 Abs. 2 des Artikelentwurfs für die Verantwortlichkeit von Staaten für völkerrechtswidriges Handeln vor, dass der Nachteil, für den Wiedergutmachung zu leisten ist, „jeden materiellen und immateriellen Schaden ein[schließt], der von dem völkerrechtswidrigen Handeln eines Staates verursacht wurde“.

24 — Interessanterweise gibt es in dem Kodex auch Bestimmungen über Verkehrsunfälle, wie etwa § 251, wonach der Eigentümer von Rindern, durch die ein freier Mann auf der Straße zu Tode kommt, eine halbe Mine Silber zahlen muss, falls ihm das ungebärdige Wesen der Rinder bekannt war und er sie weder angebunden noch ihnen die Hörner gestutzt hat. Vgl. Magnus, U., „Compensation for Personal Injuries in a Comparative Perspective“, 39 (2000) *Washburn Law Journal*, S. 347, 348.

25 — O’Connell, J., und Carpenter, K., „Payment for pain and suffering through history“, *Insurance Counsel Journal* (1983), S. 411.

44. Die aktuelle Spruchpraxis des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte (EGMR) bietet hierfür ein gutes Beispiel. Der EGMR spricht in ihren Grundrechten verletzten Beschwerdeführern in der Regel eine Entschädigung gemäß Art. 41 der Europäischen Menschenrechtskonvention²⁶ sowohl für materiellen als auch immateriellen Schaden zu, wobei der nichtmaterielle Schaden oftmals größere Bedeutung hat als der materielle²⁷.

45. Es wäre daher recht seltsam, wenn die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie Fälle vorsähen, in denen es den Mitgliedstaaten freistünde, vom Versicherungsschutz eine Art von Schäden auszunehmen, die in praktisch allen modernen Rechtssystemen der nationalen und supranationalen Ebene sowie nach den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts als ersatzwürdig anerkannt werden.

46. Jedenfalls scheinen mir die in den genannten Rechtsakten verwendeten Begriffe weit genug zu sein, um auch Nichtvermögensschäden zu umfassen. Nach Art. 3 Abs. 2 der Ersten Richtlinie treffen die Mitgliedstaaten alle zweckdienlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Versicherungsvertrag überdies verursachte „Schäden“ abdeckt²⁸. Ebenso heißt es in Art. 1 der Zweiten Richtlinie, dass die in Art. 3 Abs. 2 der Ersten Richtlinie bezeichnete Versicherung „sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen [hat]“. Eine ähnliche Terminologie findet sich in Art. 1a der Dritten Richtlinie.

47. Meines Erachtens bewirkt das Adjektiv „any“ in der englischen Sprachfassung von Art. 3 Abs. 2 der Ersten Richtlinie, das die Substantive „loss or injury“ (Schäden) qualifiziert, dass diese Begriffe weit auszulegen sind. Auch wenn das Adjektiv „any“ nicht in allen Sprachfassungen der Bestimmung wiedergegeben ist, scheinen diese doch recht allgemein formuliert zu sein.

48. Ferner bezieht sich der Begriff „Personenschäden“ in Art. 1 der Zweiten Richtlinie und Art. 1a der Dritten Richtlinie zwangsläufig sowohl auf die physische als auch auf die psychische Unversehrtheit der Opfer²⁹. Jede Beeinträchtigung dieser Unversehrtheit muss entschädigt werden, und zwar unabhängig von den negativen wirtschaftlichen Folgen, die sich für die Unfallopfer ergeben mögen. Wie Generalanwalt Jääskinen in seinen Schlussanträgen in den Rechtssachen Haasová und Drozdovs ausführt, sprechen für diese Auslegung auch ein Vergleich der verschiedenen Sprachfassungen dieser Bestimmungen sowie insbesondere die Materialien der Zweiten Richtlinie³⁰.

49. In diesem Zusammenhang möchte ich außerdem darauf hinweisen, dass der Gerichtshof auf Ersuchen um Auslegung entsprechender Begriffe in anderen Unionsrechtsakten oder in von der Union unterzeichneten völkerrechtlichen Übereinkünften diese Begriffe durchgehend in dem Sinne ausgelegt hat, dass sie Nichtvermögensschäden umfassen³¹.

26 — Diese Bestimmung („Gerechte Entschädigung“) lautet: „Stellt der Gerichtshof fest, dass diese Konvention oder die Protokolle dazu verletzt worden sind, und gestattet das innerstaatliche Recht der Hohen Vertragspartei nur eine unvollkommene Wiedergutmachung für die Folgen dieser Verletzung, so spricht der Gerichtshof der verletzten Partei eine gerechte Entschädigung zu, wenn dies notwendig ist.“

27 — Vgl. z. B. Urteile des EGMR vom 24. Februar 1995, McMichael/Vereinigtes Königreich (Beschwerde Nr. 16424/90, Serie A, Nr. 307-B), und vom 29. März 2006, Riccardi Pizzati/Italien (Beschwerde Nr. 62361/00).

28 — Vgl. auch die Definition des Begriffs „Geschädigter“ in Art. 1 der Ersten Richtlinie.

29 — Vgl. in diesem Sinne Schlussanträge von Generalanwalt Tizzano in der Rechtssache Leitner (Urteil vom 12. März 2002, C-168/00, Slg. 2002, I-2631, Nr. 30).

30 — Schlussanträge von Generalanwalt Jääskinen in den Rechtssachen Haasová und Drozdovs (C-22/12 und C-277/12, beim Gerichtshof anhängig, Nrn. 73 und 89 bis 91).

31 — Zugegebenermaßen betreffen diese Entscheidungen Rechtsakte, die insoweit nicht ganz mit der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie vergleichbar sind, als der nach diesen Rechtsakten potenziell fällige Entschädigungsbetrag im Allgemeinen geringer ist als der Betrag, der bei Verkehrsunfällen geltend gemacht werden kann. Allen diesen Entscheidungen ist jedoch die Anerkennung des Grundsatzes durch den Gerichtshof gemeinsam, dass der Begriff „Schadensersatz“ sich auch auf Nichtvermögensschäden bezieht. Meines Erachtens können die Erwägungen des Gerichtshofs in jenen Entscheidungen entsprechend auch im vorliegenden Verfahren bedeutsam sein.

50. Im Urteil Leitner hat er den Begriff „Schäden“ in Art. 5 der Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen³² dahin ausgelegt, dass darunter auch immaterielle Schäden fallen. Er hat sich dabei auf den Wortlaut und eine teleologische Auslegung der Richtlinie gestützt³³. In der Rechtssache Walz³⁴ wollte das vorlegende Gericht klären lassen, ob der Begriff „Schaden“, der Art. 22 Abs. 2 des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr³⁵ zugrunde liegt, mit dem der von Luftfahrtunternehmen für Schäden, die insbesondere durch den Verlust von Reisegepäck eintreten, zu zahlende Haftungshöchstbetrag festgelegt wird, dahin auszulegen ist, dass er sowohl materielle als auch immaterielle Schäden umfasst. Der Gerichtshof hat den Schadensbegriff im Licht der allgemeinen Völkerrechtsregeln untersucht und die Frage bejaht³⁶. Im Urteil Sousa Rodríguez u. a.³⁷ ist der Gerichtshof bei der Auslegung des Begriffs „weiter gehender Schadensersatz“ in Art. 12 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004³⁸ zum selben Ergebnis gelangt. Der Begriff „weiter gehender Schadensersatz“ sei so auszulegen, dass er den nationalen Gerichten die Gewährung von Ersatz für den entstandenen Schaden, einschließlich des immateriellen Schadens, ermögliche³⁹.

51. Zwar hat der Gerichtshof im Urteil Veedfald⁴⁰ entschieden, dass die gegenüber den Geschädigten bestehende Schadensersatzpflicht der Hersteller für durch fehlerhafte Produkte verursachte Schäden nach Art. 1 der Richtlinie 85/374/EWG des Rates vom 25. Juli 1985 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Haftung für fehlerhafte Produkte⁴¹ sich nicht auf den immateriellen Schaden erstreckt, „dessen Ersatz sich ausschließlich nach dem Recht der Mitgliedstaaten richtet“⁴². Allerdings enthält die Richtlinie 85/374 – im Gegensatz zu den in den vorstehend angeführten Rechtssachen einschlägigen und den hier streitigen Rechtsakten – eine ausdrückliche Regelung über immaterielle Schäden. Im Rahmen der Definition für „Schaden“ im Sinne jener Richtlinie heißt es in Art. 9 nämlich: „Dieser Artikel berührt nicht die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend immaterielle Schäden.“

52. Meines Erachtens sprechen daher sowohl der Wortlaut der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie als auch die bisherigen Entscheidungen des Gerichtshofs für eine weite Auslegung des Schadensbegriffs. Es gibt jedoch noch drei weitere Gründe, auf die sich dieses Ergebnis meiner Meinung nach stützen lässt.

53. Erstens sollen laut dem fünften Erwägungsgrund der Zweiten Richtlinie und dem vierten Erwägungsgrund der Dritten Richtlinie die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie u. a. den bei Kraftfahrzeug-Verkehrsunfällen Geschädigten unabhängig davon, wo sich der Unfall in der Union ereignet, eine „ausreichende Entschädigung“ sichern und eine „vergleichbare Behandlung“ garantieren⁴³. Wäre den Mitgliedstaaten erlaubt, eine solche bedeutsame Schadensart vom

32 — ABl. L 158, S. 59.

33 — Urteil Leitner (Randnrn. 19 bis 24).

34 — Urteil vom 6. Mai 2010 (C-63/09, Slg. 2010, I-4239).

35 — Von der Europäischen Gemeinschaft am 9. Dezember 1999 unterzeichnet und mit dem Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 über den Abschluss des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) durch die Europäische Gemeinschaft (ABl. L 194, S. 38) genehmigt.

36 — Urteil Walz (Randnrn. 17 bis 39).

37 — Urteil vom 13. Oktober 2011 (C-83/10, Slg. 2011, I-9469).

38 — Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. L 46, S. 1) in geänderter Fassung.

39 — Urteil Sousa Rodríguez u. a. (Randnrn. 36 bis 46).

40 — Urteil vom 10. Mai 2001 (C-203/99, Slg. 2001, I-3569).

41 — ABl. L 210, S. 29, in geänderter Fassung.

42 — Urteil Veedfald (Randnr. 27).

43 — Vgl. auch die oben in Fn. 12 angeführte Rechtsprechung.

Versicherungsschutz auszunehmen, wäre die Behandlung der bei Verkehrsunfällen Geschädigten in der Union wohl kaum mehr „vergleichbar“ und wäre die Entschädigung nicht in allen Fällen „ausreichend“. Art und Höhe der gewährten Entschädigung würden je nach dem Ort, an dem sich der Unfall ereignet, erheblich voneinander abweichen.

54. Soweit, zweitens, der Unionsgesetzgeber die bei Autounfällen Geschädigten als besonders stark gefährdete Kategorie von Personen schützen wollte⁴⁴, wäre diesem Ziel recht unzureichend gedient, wenn es einigen Versicherern erlaubt wäre, die Deckung auf den Vermögensschaden zu begrenzen.

55. Drittens könnte sich diese Ungleichbehandlung negativ auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts auswirken. Ansprüche auf Ersatz des Nichtvermögensschadens werden nämlich häufig in Verkehrsunfallsachen geltend gemacht und können mitunter erhebliche Beträge erreichen. Eine wesentliche Ungleichheit zwischen den in den verschiedenen Teilen des Unionsbinnenmarkts tätigen Versicherern hinsichtlich der Haftpflicht, der sie gegebenenfalls unterliegen, könnte zu einer Wettbewerbsverfälschung auf dem Versicherungsmarkt führen⁴⁵.

ii) Begrenzung der gesamtschuldnerischen Haftung des Versicherers

56. Mit Blick auf die oben in Nr. 36 angesprochene zweite Möglichkeit eines Verstoßes sei auf die bisherige Rechtsprechung hingewiesen, aus der sich ganz eindeutig ergibt, dass ein Mitgliedstaat die Haftpflicht des Versicherers nicht so weit ausschließen oder begrenzen kann, dass Schadensersatz (ganz oder teilweise) unmittelbar vom Fahrer oder Fahrzeugbesitzer verlangt werden muss.

57. Dies würde nämlich zu einer Beschränkung des Versicherungsschutzes führen, die in eklatantem Gegensatz zu dem Grundsatz stünde, dass die Haftpflichtversicherung Opfern eines von einem Fahrzeug verursachten Unfalls den Ersatz aller ihnen entstandenen Schäden bis zu der in der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie festgelegten Höhe ermöglichen muss⁴⁶. Wie Generalanwalt Mengozzi mit Bezug auf die Richtlinie 2009/103 ausgeführt hat, stützt sich jene Richtlinie „auf den Gedanken, dass die Versicherung grundsätzlich die Opfer *immer* entschädigen muss, wenn nicht eine der in der Richtlinie vorgesehenen Ausnahmen vorliegt“⁴⁷. Meiner Meinung nach gilt dies auch für die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie. Ich möchte hinzufügen, dass sich diese Richtlinien auch auf den Gedanken stützen, dass die Versicherung grundsätzlich die Opfer innerhalb der in der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie festgelegten Grenzen und Voraussetzungen *in voller Höhe* entschädigen muss.

58. Aus eben diesem Grund hat der EFTA-Gerichtshof in der Rechtssache Nguyen/Norwegen entschieden, dass norwegische Bestimmungen, durch die die Höhe des Entschädigungsanspruchs für Nichtvermögensschäden, den die Geschädigten ausschließlich gegen den Fahrer geltend machen können, beschränkt und der Entschädigungsanspruch vom Haftpflichtversicherungsschutz ausgenommen werde, mit der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie unvereinbar seien⁴⁸.

44 — Vgl. hierzu den fünften Erwägungsgrund der Dritten Richtlinie. Vgl. auch Schlussanträge von Generalanwältin Trstenjak in der Rechtssache Carvalho Ferreira Santos (Nr. 66) und Schlussanträge von Generalanwältin Stix-Hackl in der Rechtssache Farrell (Nrn. 52 und 53).

45 — Insoweit ist daran zu erinnern, dass der Erlass der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie auf den jetzigen Art. 114 AEUV bzw. auf den jetzigen Art. 115 AEUV gestützt wurde; diese beiden Bestimmungen erlauben die Angleichung nationaler Vorschriften, die die Errichtung oder das Funktionieren des Binnenmarkts berühren.

46 — Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 28. März 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Slg. 1996, I-1829, Randnr. 18).

47 — Schlussanträge des Generalanwalts Mengozzi in der Rechtssache Churchill Insurance Company und Evans (Nr. 50).

48 — Urteil vom 20. Juni 2008, Celina Nguyen/Königreich Norwegen (E-8/07, insbesondere Randnrn. 3 und 4 sowie 19 bis 29). Das Urteil ist abrufbar unter <http://www.eftacourt.int>. Eine Zusammenfassung des Urteils ist im Amtsblatt (ABl. C 263, S. 4) veröffentlicht.

iii) Vorliegende Rechtssache

59. Dennoch meine ich nicht, dass Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs die Pflicht zum Versicherungsschutz nach Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie auf die eine oder andere vorstehend beschriebene Weise verletzt.

60. Zum einen liegt auf der Hand, dass Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs den Ersatz des bei Autounfällen entstehenden Nichtvermögensschadens nicht zur Gänze ausschließt. Nach ihrem Abs. 2 regelt diese Bestimmung vielmehr Schäden, verstanden als „Beeinträchtigung der geistig-körperlichen Unversehrtheit ..., die sich auf die täglichen Aktivitäten und die dynamischen zwischenmenschlichen Aspekte des Lebens des Geschädigten negativ auswirkt, unabhängig von etwaigen Auswirkungen auf seine Erwerbsfähigkeit“.

61. Zum anderen führt das vorlegende Gericht aus, dass der Geschädigte keine zusätzlichen Entschädigungsansprüche aufgrund anderweitiger innerstaatlicher Rechtsvorschriften unmittelbar gegen den Versicherungsnehmer geltend machen könne. Der Versicherungsschutz entspricht also den einschlägigen zivilrechtlichen Haftpflichten. Wie die italienische Regierung in der mündlichen Verhandlung ausgeführt hat, bezweckt Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs lediglich, die Höhe der den Geschädigten zu gewährenden Entschädigung für Nichtvermögensschäden zu quantifizieren, nicht jedoch die Haftung der Versicherer gegenüber den Geschädigten eines Autounfalls zu begrenzen und damit die Haftung auf die einzelnen Versicherten zu verlagern⁴⁹.

62. Deshalb bin ich der Ansicht, dass eine Bestimmung wie Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs mit der Pflicht zum Versicherungsschutz nach Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie, wie er in der Zweiten und der Dritten Richtlinie ergänzt worden ist, in Einklang steht.

b) Beraubung der praktischen Wirksamkeit der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie durch Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs

i) Allgemeine Bemerkungen

63. Im nächsten Schritt meiner rechtlichen Würdigung des vorliegenden Falles ist zu untersuchen, ob eine Bestimmung wie Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie dadurch ihrer praktischen Wirksamkeit beraubt, dass sie den Geschädigten den Anspruch auf Schadensersatz nimmt oder ihn unverhältnismäßig begrenzt.

64. Die allgemeinen Regeln und Grundsätze der Haftpflicht der Versicherer sowie der Umfang der von diesen Unternehmen an die Geschädigten zu zahlenden Entschädigung sind, wie oben erwähnt, tatsächlich Gebiete, die dem nationalen Recht unterliegen⁵⁰. Außerdem liegt meines Erachtens auf der Hand, dass den Mitgliedstaaten in diesem Rechtsbereich ein erheblicher Ermessensspielraum zur Verfügung stehen muss.

49 — Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass Unipol und die Kommission eine andere Auslegung der einschlägigen italienischen Vorschriften befürworten, nämlich dahin, dass es den Opfern eines Autounfalls nicht verwehrt sei, nach den Art. 2043 und 2059 des italienischen Zivilgesetzbuchs allein den Fahrer aus außervertraglicher Haftung wegen des Schadens in Anspruch zu nehmen, der über den in Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs als ersatzfähig anerkannten Schaden hinausgehe. Mangels näherer Fakten hierzu sehe ich jedoch keinen Grund dafür, weshalb der Gerichtshof im vorliegenden Verfahren von seiner ständigen Rechtsprechung abweichen sollte, wonach „es nicht Sache des Gerichtshofs ist, im Rahmen eines Vorabentscheidungsersuchens über die Auslegung nationaler Vorschriften zu befinden und zu entscheiden, ob deren Auslegung durch das vorlegende Gericht richtig ist ... Der Gerichtshof hat nämlich im Rahmen der Verteilung der Zuständigkeiten zwischen den [Unions]gerichten und denen der Mitgliedstaaten in Bezug auf den tatsächlichen und rechtlichen Rahmen, in den sich die Vorabentscheidungsfragen einfügen, von den Feststellungen des vorlegenden Gerichts auszugehen“ – vgl. u. v. a. Urteile vom 13. November 2003, Neri (C-153/02, Slg. 2003, I-13555, Randnrn. 34 und 35), und vom 29. April 2004, Orfanopoulos und Oliveri (C-482/01 und C 493/01, Slg. 2004, I-5257, Randnr. 42).

50 — Vgl. insbesondere Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie, zweiter Erwägungsgrund der Zweiten Richtlinie sowie zweiter Erwägungsgrund und Art. 1a der Dritten Richtlinie. Vgl. auch die oben in Fn. 13 angeführte Rechtsprechung.

65. Zu beachten ist, dass trotz gewisser gemeinsamer Merkmale einige Aspekte des Rechts über zivilrechtliche unerlaubte Handlungen in den verschiedenen Mitgliedstaaten jeweils grundlegend anders geregelt sind. Die einschlägigen nationalen Regelungen können in der Tat auf materiell- und verfahrensrechtlichen Grundsätzen beruhen, die u. a. je nach Rechtstradition der einzelnen Länder unterschiedlich ausgestaltet sind. Insoweit bedarf es wohl kaum des Hinweises, dass die zivilrechtlichen Vorschriften über unerlaubte Handlungen eine ganz zentrale Stellung im Privatrechtssystem der Mitgliedstaaten einnehmen. Der Unionsgesetzgeber hat ausdrücklich erklärt, dass die Regelung dieser Bereiche Sache der Mitgliedstaaten sei, und sich bewusst gegen eine Harmonisierung auf diesem Gebiet entschieden. Der Gerichtshof sollte bei Urteilen, die diesen Bereich berühren, seinerseits sorgfältig die Konsequenzen bedenken, die sich für diese Systeme als Ganzes ergeben.

66. Deshalb dürfen die einschlägigen nationalen Vorschriften nur dann als mit dem Unionsrecht unvereinbar angesehen werden, wenn die durch die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie festgelegte und garantierte Pflicht, eine Haftpflichtversicherung für durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden vorzusehen, lediglich theoretisch, nicht aber in der Praxis besteht. Mit anderen Worten: Das Unionsrecht steht der Anwendung nationaler Haftpflichtregelungen im Kontext von Verkehrsunfällen nur insoweit entgegen, als diese die Wirksamkeit des durch die genannten Richtlinien errichteten Systems beeinträchtigen.

ii) Vorliegende Rechtssache

67. Im Hinblick auf Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs spricht das vorlegende Gericht im Wesentlichen drei Problemkreise an: Erstens, darf ein Mitgliedstaat gesetzliche, die nationalen Gerichte bindende Kriterien für die Bestimmung des Umfangs des bei einem Autounfall entstandenen Schadens vorschreiben? Zweitens, führen die in Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs festgelegten Kriterien zu einer unverhältnismäßigen Begrenzung des Ersatzanspruchs des Geschädigten? Drittens, kann eine unverhältnismäßige Begrenzung des Ersatzanspruchs darin liegen, dass das nationale Gericht – wie behauptet – den seelischen Schaden nicht berücksichtigen darf?

68. Bezüglich des ersten Rechtsproblems meine ich, dass der Erlass von Maßnahmen durch einen Mitgliedstaat wie Italien, durch die bindende Kriterien für die Bestimmung von Nichtvermögensschäden bei Autounfällen festgelegt werden, für sich allein noch keinen Verstoß gegen unionsrechtliche Vorschriften darstellt.

69. Gewiss hätte der italienische Gesetzgeber sich politisch anders entscheiden und es den nationalen Gerichten überlassen können, die Höhe der für Nichtvermögensschäden zu zahlenden Entschädigung anhand der von den Parteien beigebrachten Beweise und/oder Billigkeitserwägungen zu bestimmen. Eine solche Regelung galt in Italien, wenn ich richtig verstehe, vor der Verabschiedung des Privatversicherungsgesetzbuchs und wird vom vorlegenden Gericht offenbar für angemessener erachtet.

70. Beide Regelungsvarianten sind meines Erachtens aus dem Blickwinkel des Unionsrechts jedoch gleichermaßen zulässig. Eindeutig schreiben die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie keine der beiden Regelungen vor, noch geben sie einer Regelung den Vorzug vor der anderen. Außerdem scheint jede der Regelungen ihre Vorzüge zu haben.

71. Überlässt man die Bestimmung des Schadensumfangs völlig den nationalen Gerichten, so hat dies vor allem den Vorteil, dass die Gerichte alle Umstände und Besonderheiten des Einzelfalls berücksichtigen können. Die zugesprochene Entschädigung dürfte dann dem entsprechen, was zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort angesichts des dem Opfer entstandenen Schadens als wirtschaftlich angemessen anerkannt ist.

72. Hingegen können sich andere Vorteile ergeben, wenn gesetzliche Kriterien festgesetzt werden, die für die nationalen Gerichte bindend sind, auch wenn dadurch zwangsläufig das Ermessen der Gerichte eingeschränkt und ihnen die Möglichkeit genommen wird, einen Schadensersatzbetrag festzusetzen, den sie nach den Fallumständen für gerecht erachten. So wird z. B. das Schadensersatzniveau möglicherweise vorhersehbarer, was die Rechtssicherheit erhöht und Rechtsstreitigkeiten entbehrlicher macht. Ebenso mag dadurch den Versicherungsunternehmen eine genauere Einschätzung ihrer langfristigen Finanzrisiken ermöglicht werden. Eine solche Begrenzung der potenziellen Risiken könnte sich günstig auf die Höhe der den Fahrzeugbesitzern in Rechnung gestellten Versicherungsprämien auswirken.

73. Insoweit stimme ich Unipol und der italienischen Regierung zu, die auf die unvermeidliche und unmittelbare Wechselbeziehung zwischen der Höhe des bei Autounfällen zuerkannten Schadensersatzes und der Höhe der von den Versicherungsunternehmen allgemein in Rechnung gestellten Prämien hinweisen. Dementsprechend mag es eine durchaus legitime politische Entscheidung sein, wenn ein Mitgliedstaat den wirtschaftlichen Wert eines Nichtvermögensschadens im Voraus festlegt und gegebenenfalls begrenzt, um die Versicherungsunternehmen in die Lage zu versetzen, ihre Prämien zugunsten aller Kraftfahrzeugbesitzer zu senken.

74. Meiner Ansicht nach ist es nicht Sache des Gerichtshofs, die politischen Entscheidungen eines Mitgliedstaats auf diesem Gebiet nachzuprüfen. Der Gerichtshof darf den nationalen Gerichten lediglich behilflich sein, damit sie beurteilen können, ob im konkreten Fall die in Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs festgelegten Kriterien zu einer unverhältnismäßigen Begrenzung des den Geschädigten zustehenden Schadensersatzes führen.

75. Damit komme ich zum zweiten vom vorlegenden Gericht angesprochenen Problemkreis.

76. An dieser Stelle muss ich zugeben, dass es nicht einfach ist, allgemeine Regeln oder Grundsätze für die Prüfung aufzustellen, ob ein bestimmter Entschädigungsbetrag zu dem eingetretenen Schaden in einem angemessenen Verhältnis steht, wenn eine Art von Schaden wiedergutmacht werden soll, der – wie oben erwähnt – nicht objektiv anhand von Marktrichtwerten oder wirtschaftlichen Ersatzgrößen beziffert werden kann.

77. Im Wortlaut der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie findet sich als einziger Grundsatz die Aussage, dass die Entschädigung „ausreichend“ sein muss. Im fünften Erwägungsgrund der Zweiten Richtlinie heißt es, dass „[d]ie Summen, bis zu denen die Versicherungspflicht besteht, ... in jedem Fall gestatten [müssen], den Unfallopfern eine ausreichende Entschädigung zu sichern, gleichgültig, in welchem Mitgliedstaat sich der Unfall ereignet hat“.

78. Mir scheint jedoch, dass das, was in einem Mitgliedstaat als ausreichend oder angemessen gelten mag, in einem anderen Mitgliedstaat nicht unbedingt ebenso gesehen wird. Dies gilt insbesondere bei einer Schädigung von Interessen, die für den Einzelnen einen persönlichen Wert haben und die nicht nach ihrem wirtschaftlichen Verlust beurteilt werden können.

79. Ob eine Entschädigung im konkreten Fall ausreichend ist, kann meines Erachtens nur anhand des spezifischen Wertes entschieden werden, der den beeinträchtigten Interessen einer Einzelperson innerhalb der nationalen Rechtsordnung beigemessen wird. Daher kann der Gerichtshof nur sehr schwer beurteilen, ob die fällige Entschädigung für Nichtvermögensschäden im Rechtssystem eines Mitgliedstaats ausreichend ist.

80. Dies gilt erst recht, wenn – wie im vorliegenden Fall – der beim Opfer eingetretene Schaden auf leichte körperliche Verletzungen zurückzuführen ist. Hierzu möchte ich erneut darauf hinweisen, dass Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs lediglich die Höhe der Entschädigung für Nichtvermögensschäden durch leichte körperliche Verletzungen aus Verkehrsunfällen regelt. Kommt es bei Unfällen zu schwereren körperlichen Verletzungen, finden andere Rechtsvorschriften Anwendung.

81. Angesichts dessen finde ich in den Akten keine Anhaltspunkte dafür, dass die aufgrund der Kriterien in Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs zu gewährende Entschädigung nicht ausreichend ist. Die in der Bestimmung angegebenen Beträge sind sicherlich nicht unerheblich oder minimal. Der Schadensersatz, den Unipol laut Angaben des vorlegenden Gerichts in Anwendung der Regelung bereits an Herrn Petillo gezahlt hat, erscheint mir unter dem Gesichtspunkt der in der Vorlageentscheidung beschriebenen Schadensart nicht unbedeutend.

82. Das vorlegende Gericht bemängelt, dass diese Kriterien von denjenigen abweichen, die die italienischen Gerichte in ihrer Rechtsprechung zur außervertraglichen Haftung in Fällen entwickelt haben, die nicht Autounfälle betreffen. Hierbei handelt es sich jedoch allenfalls um eine Problematik, die nach nationalem Recht etwa unter dem Gesichtspunkt des Gleichheitsgrundsatzes zu prüfen ist.

83. Eine außervertragliche Haftung kann bei den unterschiedlichsten und vielfältigsten Sachverhalten gegeben sein. Die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie enthalten keine Vorschriften, die den nationalen Gesetzgebern grundsätzlich den Erlass spezifischer Regelungen für die außervertragliche Haftung verwehren, die auf die besonderen Gegebenheiten von Verkehrsunfällen zugeschnitten sind.

84. Aus den in dem vorstehenden Abschnitt dargelegten Gründen vermag ich nicht zu erkennen, dass die Anwendung der in Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs festgelegten Kriterien zu einer unverhältnismäßigen Begrenzung des Schadensersatzes führt, der an die bei Kraftfahrzeugunfällen Geschädigten fällig ist.

85. Was schließlich die dritte vom vorlegenden Gericht angesprochene Rechtsproblematik angeht, die eine angeblich fehlende Möglichkeit der Entschädigungsleistung für den seelischen Schaden betrifft, meine ich, dass auch diese Frage im Kontext der vorliegenden Prüfung irrelevant ist.

86. Ich verstehe die Ausführungen des vorlegenden Gerichts, die in der mündlichen Verhandlung von der italienischen Regierung und Unipol bestätigt wurden, dahin, dass unter den italienischen Gerichten anscheinend eine gewisse Uneinigkeit hinsichtlich der genauen Bedeutung von Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs herrscht. Einige nationale Gerichte sind der Auffassung, dass der seelische Schaden (in einigen Rechtssystemen als „Schmerz und Leiden“ bezeichnet) nicht von der nach Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs festgesetzten Entschädigung erfasst wird. Dies hat zur Folge, dass eine zusätzliche Entschädigung zugesprochen werden kann, wenn das Opfer diesen weiter gehenden Schaden nachweist. Nach anderer Ansicht enthält die in Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs vorgesehene Entschädigung bereits die Entschädigung für seelische Schäden, da diese Bestimmung sich ihrem Wortlaut nach auf die „geistig-körperliche Unversehrtheit ...“, die sich auf die täglichen Aktivitäten und die dynamischen zwischenmenschlichen Aspekte des Lebens des Geschädigten negativ auswirkt“, bezieht.

87. Hierzu sei lediglich angemerkt, dass – welche Auslegung der nationalen Bestimmung auch immer zutreffend sein mag (was von den italienischen Gerichten zu entscheiden ist) – die einschlägigen italienischen Rechtsvorschriften durchaus eine Entschädigung für physische oder psychische Schäden des Unfallopfers unabhängig von etwaigen Auswirkungen auf seine Erwerbsfähigkeit vorsehen.

88. Folglich geht es meines Erachtens eigentlich nur darum, ob die Entschädigung als „ausreichend“ angesehen werden kann. Unter welchem Etikett der zu ersetzende Schaden im nationalen Recht geführt wird, ist insoweit unerheblich. Wie gesagt, ich sehe keine Anhaltspunkte dafür, dass Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs Kriterien aufstellt, die zu einem unzureichenden Ersatz des Nichtvermögensschadens führen.

89. Ich komme daher zu dem Ergebnis, dass eine Bestimmung wie Art. 139 des Privatversicherungsgesetzbuchs die Erste, die Zweite und Dritte Richtlinie nicht dadurch ihrer Wirksamkeit beraubt, dass sie den Geschädigten der Ersatzanspruch nimmt oder ihn unverhältnismäßig begrenzt.

C – Erwägungen zur intertemporalen Anwendbarkeit

90. Abschließend möchte ich hinzufügen, dass die dem vorlegenden Gericht zu erteilende Antwort meiner Meinung nach nicht anders ausfallen würde, wenn im vorliegenden Fall die Richtlinie 2009/103 zur Anwendung käme.

91. Mit dieser Richtlinie erfolgt lediglich eine Kodifizierung der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie aus Gründen der Klarheit und Übersichtlichkeit⁵¹. Außerdem wurden die hier einschlägigen Bestimmungen der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie nicht wesentlich geändert.

92. Insbesondere ist die Definition des Ausdrucks „Geschädigter“ in Art. 1 der Richtlinie 2009/103 identisch mit der Begriffsbestimmung in Art. 1 der Ersten Richtlinie. Des Weiteren heißt es in Art. 3 der Richtlinie 2009/103, dass die Versicherung sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen hat, wie dies auch schon in Art. 1a der Dritten Richtlinie vorgesehen war. Schließlich sind nach dem dritten Erwägungsgrund und Art. 3 der Richtlinie 2009/103 „[d]ie Schadensdeckung sowie die Modalitäten [der] Versicherung“ weiterhin Bereiche, die grundsätzlich in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen.

IV – Ergebnis

93. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, die vom Tribunale di Tivoli (Italien) zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage wie folgt zu beantworten:

Art. 3 der 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, Art. 1 Abs. 1 der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und Art. 1a der Dritten Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sind dahin auszulegen, dass sie nicht einer nationalen Rechtsvorschrift wie Art. 139 des Decreto legislativo Nr. 209 vom 7. September 2005 betreffend den Codice delle assicurazioni private entgegenstehen, in der Kriterien für die Quantifizierung des vom Versicherer zu zahlenden Ersatzes des Nichtvermögensschadens von bei Kraftfahrzeugunfällen Geschädigten festgelegt sind.

51 — Vgl. erster Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/103.