



## Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zweite Kammer)

20. Juni 2019\*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung – Richtlinie 2009/103/EG – Art. 3 Abs. 1 – Begriff ‚Verwendung eines Fahrzeugs‘ – Sachschaden, der durch den Brand eines in der Privatgarage eines Hauses abgestellten Fahrzeugs an diesem Haus entstanden ist – Deckung durch die Pflichtversicherung“

In der Rechtssache C-100/18

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Tribunal Supremo (Oberster Gerichtshof, Spanien) mit Entscheidung vom 30. Januar 2018, beim Gerichtshof eingegangen am 12. Februar 2018, in dem Verfahren

**Línea Directa Aseguradora SA**

gegen

**Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros**

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten A. Arabadjiev (Berichterstatter) sowie der Richter T. von Danwitz und P. G. Xuereb,

Generalanwalt: Y. Bot,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der Línea Directa Aseguradora SA, vertreten durch M. Relaño, abogado,
- der Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros, vertreten durch C. Blanco Sánchez de Cueto, procurador, und A. Ruiz Hourcadette, abogada,
- der spanischen Regierung, vertreten durch L. Aguilera Ruiz und V. Ester Casas als Bevollmächtigte,
- der litauischen Regierung, vertreten durch R. Krasuckaitė und G. Taluntytė als Bevollmächtigte,

\* Verfahrenssprache: Spanisch.

- der österreichischen Regierung, vertreten durch G. Hesse als Bevollmächtigten,
- der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch S. Brandon als Bevollmächtigten im Beistand von A. Bates, Barrister,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch H. Tserepa-Lacombe und J. Rius als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 28. Februar 2019

folgendes

### Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 3 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. 2009, L 263, S. 11).
- 2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Línea Directa Aseguradora SA (im Folgenden: Línea Directa) und der Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (im Folgenden: Segurcaixa), wegen der Erstattung der Entschädigungen, die Segurcaixa an den durch einen Brand, der vom Schaltkreis eines bei Línea Directa versicherten Fahrzeugs ausging, Geschädigten gezahlt hat.

### Rechtlicher Rahmen

#### *Unionsrecht*

- 3 Art. 1 der Richtlinie 2009/103 bestimmt:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. ‚Fahrzeug‘ jedes maschinell angetriebene Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden ist, sowie die Anhänger, auch wenn sie nicht angekoppelt sind;

...“

- 4 Art. 3 dieser Richtlinie sieht vor:

„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.“

5 In Art. 5 dieser Richtlinie heißt es:

„(1) Jeder Mitgliedstaat kann bei bestimmten natürlichen und juristischen Personen des öffentlichen oder des privaten Rechts, die der betreffende Staat bestimmt und deren Name oder Kennzeichnung er den anderen Mitgliedstaaten sowie der Kommission meldet, von Artikel 3 abweichen.

...

(2) Jeder Mitgliedstaat kann bei gewissen Arten von Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit besonderem Kennzeichen, die dieser Staat bestimmt und deren Kennzeichnung er den anderen Mitgliedstaaten sowie der Kommission meldet, von Artikel 3 abweichen.

...“

6 Art. 13 Abs. 1 Buchst. c dieser Richtlinie bestimmt:

„(1) Jeder Mitgliedstaat trifft alle geeigneten Maßnahmen, damit für die Zwecke der Anwendung von Artikel 3 bezüglich der Ansprüche von bei Unfällen geschädigten Dritten jede Rechtsvorschrift oder Vertragsklausel in einer nach Artikel 3 ausgestellten Versicherungspolice als wirkungslos gilt, mit der die Nutzung oder das Führen von Fahrzeugen durch folgende Personen von der Versicherung ausgeschlossen werden:

...

c) Personen, die den gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf Zustand und Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs nicht nachgekommen sind.“

### ***Spanisches Recht***

7 Art. 1 Abs. 1 der durch das Real Decreto Legislativo 8/2004 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Königliches gesetzesvertretendes Dekret 8/2004 über die Genehmigung der Neufassung des Gesetzes über die zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr und die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung) vom 29. Oktober 2004 (BOE Nr. 267 vom 5. November 2004, S. 36662) kodifizierten Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Gesetz über die zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr und die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung) sieht in seiner auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren Fassung vor:

„Der Fahrer eines Kraftfahrzeugs haftet aufgrund der vom Fahren solcher Fahrzeuge ausgehenden Gefahr für die bei ihrer Verwendung entstehenden Personen- oder Sachschäden.

Bei Personenschäden ist von dieser Haftung nur befreit, wer nachweist, dass der Schaden durch das ausschließliche Verschulden des Geschädigten oder durch höhere Gewalt, die nicht auf den Betrieb oder die Funktion des Fahrzeugs zurückgeht, verursacht wurde; Mängel des Fahrzeugs oder der Bruch oder das Versagen seiner Teile oder Mechanismen sind keine Fälle höherer Gewalt.

Bei Sachschäden haftet der Fahrer gegenüber Dritten, wenn er nach den Art. 1902 ff. des Código Civil [Zivilgesetzbuch], den Art. 109 ff. des Código Penal [Strafgesetzbuch] und den Vorschriften dieses Gesetzes zivilrechtlich verantwortlich ist.

Handelten sowohl der Fahrer als auch der Geschädigte fahrlässig, so haften beide zu gerechten Teilen, wobei sich die Schadensteilung nach dem jeweiligen Verschulden richtet.

Der Eigentümer eines Fahrzeugs haftet für Personen- und Sachschäden, die vom Fahrer verursacht wurden, wenn er mit diesem in einer Verbindung nach Art. 1903 des Zivilgesetzbuchs oder Art. 120 Abs. 5 des Strafgesetzbuchs steht. Die Haftung endet, wenn der Eigentümer nachweist, dass er die gebotene Sorgfalt zur Abwendung des Schadens hat walten lassen.

Der Eigentümer eines Fahrzeugs, für das keine Pflichtversicherung besteht, haftet zivilrechtlich – gemeinsam mit dem Fahrer – für durch dieses verursachte Personen- und Sachschäden, es sei denn, er kann nachweisen, dass ihm das Fahrzeug entwendet worden ist.“

- 8 Art. 2 Abs. 1 des durch das Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (Königliches Dekret 1507/2008 zur Genehmigung der Verordnung über die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung) vom 12. September 2008 (BOE Nr. 222 vom 13. September 2008, S. 37487) kodifizierten Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (Verordnung über die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung) bestimmt:

„Für die Zwecke der zivilrechtlichen Haftung im Kraftfahrzeugverkehr und des in dieser Verordnung geregelten Pflichtversicherungsschutzes gelten als Ereignis bei der Fahrzeugverwendung Sachverhalte, die auf die Gefahr zurückgehen, die sich aus dem Fahren von Kraftfahrzeugen im Sinne des vorstehenden Artikels in Garagen und auf Parkplätzen, auf öffentlichen und privaten Wegen oder Flächen, die für den Nah- oder Fernverkehr geeignet sind, sowie auf hierfür nicht geeigneten, aber gemeinhin genutzten Wegen oder Flächen ergibt.“

### **Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen**

- 9 Am 19. August 2013 parkte Herr Luis Salazar Rodes sein Neufahrzeug in der Privatgarage eines im Eigentum von Industrial Software Indusoft (im Folgenden: Indusoft) stehenden Hauses.
- 10 Am 20. August 2013 wollte Herr Salazar Rodes sein Fahrzeug einem Nachbarn zeigen und startete den Motor; das Fahrzeug ließ sich jedoch nicht bewegen. In der Nacht vom 20. auf den 21. August 2013 fing das Fahrzeug von Herrn Salazar Rodes, mit dem seit mehr als 24 Stunden nicht gefahren worden war, Feuer, wodurch das Haus von Indusoft in Brand geriet und beschädigt wurde. Der Brand ging vom Schaltkreis des Fahrzeugs aus.
- 11 Herr Salazar Rodes hatte bei der Versicherungsgesellschaft Línea Directa eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen.
- 12 Indusoft hatte eine Gebäudeversicherung bei Segurcaixa abgeschlossen, die ihr insgesamt 44 704,34 Euro als Ersatz für die infolge des Brandes entstandenen Schäden zahlte.

- 13 Im März 2014 erhob Segurcaixa beim Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteiz (Gericht erster Instanz Vitoria-Gasteiz, Spanien) Klage gegen Línea Directa auf Schadensersatz in Höhe von 44 704,34 Euro zuzüglich Zinsen, weil der Schadensfall bei einem durch die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung von Herrn Salazar Rodes gedeckten „Ereignis bei der Fahrzeugverwendung“ entstanden sei. Dieses Gericht wies die Klage ab, weil der Brand kein „Ereignis bei der Fahrzeugverwendung“ im Sinne des spanischen Rechts sei.
- 14 Segurcaixa legte gegen das Urteil des Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteiz (Gericht erster Instanz Vitoria-Gasteiz) ein Rechtsmittel bei der Audiencia Provincial de Álava (Provinzgericht Álava, Spanien) ein, die der Klage stattgab und Línea Directa zur Zahlung des von Segurcaixa begehrten Schadensersatzes verurteilte.
- 15 Línea Directa legte gegen das Urteil der Audiencia Provincial de Álava (Provinzgericht Álava) Kassationsbeschwerde beim Tribunal Supremo (Oberster Gerichtshof, Spanien, im Folgenden: vorlegendes Gericht) ein.
- 16 Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass die Audiencia Provincial de Álava (Provinzgericht Álava) den Begriff „Ereignis bei der Fahrzeugverwendung“ insofern weit ausgelegt habe, als er nach dem spanischen Recht den Fall erfasse, dass ein vorübergehend in einer Privatgarage abgestelltes Fahrzeug in Brand gerate, wenn der Brand ursächlich im Innern des Fahrzeugs selbst, ohne Zutun Dritter, entstanden sei.
- 17 In diesem Zusammenhang vertritt das vorlegende Gericht die Auffassung, dass im Kern fraglich sei, ob die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bei einem Unfall, bei dem es um ein Fahrzeug mit abgeschaltetem Motor gehe, greife, obwohl dieses Fahrzeug, das in einer Privatgarage abgestellt gewesen sei, keine Gefahr für Verkehrsteilnehmer dargestellt habe.
- 18 Insoweit weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass nach seiner Rechtsprechung zum einen ein „Ereignis bei der Fahrzeugverwendung“ im Sinne des spanischen Rechts nicht nur dann vorliege, wenn sich ein Fahrzeug bewege, sondern auch dann, wenn der Motor des Fahrzeugs nicht laufe oder wenn ein Fahrzeug während einer Fahrt stehen bleibe und Feuer fange.
- 19 Zum anderen habe das vorlegende Gericht bereits entschieden, dass kein „Ereignis bei der Fahrzeugverwendung“ im Sinne des spanischen Rechts vorliege, wenn ein auf öffentlicher Straße abgestelltes Fahrzeug, das zum Schutz gegen Frost zugedeckt sei, Feuer fange.
- 20 Wenn ein Fahrzeug stehe und der Schadensfall nicht mit der Funktion des Fahrzeugs als Beförderungsmittel zusammenhänge, liege nach der Rechtsprechung des vorlegenden Gerichts kein „Ereignis bei der Fahrzeugverwendung“ vor, das von der Pflichtversicherung gedeckt werden könne.
- 21 In diesem Zusammenhang weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass nach spanischem Recht der Fahrer von der Haftung für durch die Verwendung eines Fahrzeugs verursachte Schäden befreit sei, wenn diese Schäden auf höhere Gewalt zurückzuführen seien, die nichts mit dem Fahren des Fahrzeugs zu tun habe. Allerdings seien weder die Mängel eines Fahrzeugs noch der Ausfall oder das Versagen eines seiner Mechanismen Fälle höherer Gewalt. Wenn daher der Unfall auf einem Fahrzeugmangel beruhe, werde der Fahrer nicht von seiner Haftung befreit und die Deckung durch die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung somit nicht ausgeschlossen.
- 22 Zum einen besteht dem vorlegenden Gericht zufolge dann, wenn der Brand bei einem stehenden Fahrzeug auftrete, aber die Brandursache bei einer Funktion liege, die der Bewegung des Fahrzeugs diene oder hierfür erforderlich sei, ein Zusammenhang mit der üblichen Funktion des Fahrzeugs.

- 23 Zum anderen wäre es möglich, den Fall eines in einer Privatgarage abgestellten Fahrzeugs nicht unter den Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“ im Sinne von Art. 3 der Richtlinie 2009/103 zu subsumieren, wenn es aufgrund mangelnder zeitlicher Nähe zwischen dem Brand und der vorangegangenen Verwendung des Fahrzeugs oder wegen der Art und Weise des Schadenseintritts keinen unmittelbaren Zusammenhang zwischen dem Schadensfall und der Verwendung des Fahrzeugs gebe.
- 24 Das vorliegende Gericht fügt insoweit hinzu, dass die fehlende Berücksichtigung des zeitlichen Zusammenhangs zwischen dem Schadensfall und der vorangegangenen Verwendung des Fahrzeugs zu einer Gleichsetzung der obligatorischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung mit der Eigentümerversicherung zur Abdeckung der Haftung des Fahrzeughalters oder -inhabers führen könnte.
- 25 Unter diesen Umständen hat das Tribunal Supremo (Oberster Gerichtshof) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:
1. Steht Art. 3 der Richtlinie 2009/103 einer Auslegung entgegen, wonach die durch einen Brand in einem stehenden Fahrzeug verursachten Schäden in den Pflichtversicherungsschutz einbezogen werden, wenn die Brandursache bei den Mechanismen liegt, die für die Beförderungsfunktion des Fahrzeugs notwendig sind?
  2. Falls Frage 1 verneint wird: Steht Art. 3 der Richtlinie 2009/103 einer Auslegung entgegen, wonach die durch einen Brand in einem Fahrzeug verursachten Schäden in den Pflichtversicherungsschutz einbezogen werden, wenn der Brand nicht mit einer vorangegangenen Bewegung des Fahrzeugs in Zusammenhang gebracht werden kann, so dass nicht festgestellt werden kann, dass er mit einer Fahrt zusammenhängt?
  3. Falls Frage 2 verneint wird: Steht Art. 3 der Richtlinie 2009/103 einer Auslegung entgegen, wonach die durch einen Brand in einem Fahrzeug verursachten Schäden in den Pflichtversicherungsschutz einbezogen werden, wenn das Fahrzeug in einer geschlossenen Privatgarage abgestellt ist?

## **Zu den Vorlagefragen**

### ***Zur Zulässigkeit der ersten Frage***

- 26 Línea Directa hält die erste Frage für unzulässig, weil sie eine rein hypothetische Problematik betreffe. Das Unternehmen macht geltend, die einzige vom vorlegenden Gericht festgestellte unstrittige Tatsache sei, dass der Brand vom Schaltkreis des betroffenen Fahrzeugs ausgegangen sei. Hingegen sei nicht nachgewiesen worden, dass die Brandursache bei den Mechanismen liege, die für die Beförderungsfunktion des Fahrzeugs notwendig seien.
- 27 Nach ständiger Rechtsprechung besteht eine Vermutung für die Entscheidungserheblichkeit der Vorlagefragen des nationalen Gerichts, die es zur Auslegung des Unionsrechts in dem rechtlichen und sachlichen Rahmen stellt, den es in eigener Verantwortung festlegt und dessen Richtigkeit der Gerichtshof nicht zu prüfen hat. Die Zurückweisung des Ersuchens eines nationalen Gerichts ist dem Gerichtshof nur möglich, wenn die erbetene Auslegung des Unionsrechts offensichtlich in keinem Zusammenhang mit den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, wenn das Problem hypothetischer Natur ist oder wenn der Gerichtshof nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (Urteil vom 24. Oktober 2018, XC u. a., C-234/17, EU:C:2018:853, Rn. 16).

28 Im vorliegenden Fall ist jedoch nicht offensichtlich, dass die im Rahmen der ersten Frage erbetene Auslegung des Unionsrechts in keinem Zusammenhang mit den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht oder dass das Problem hypothetischer Natur ist. Insoweit geht aus dem Vorabentscheidungsersuchen hervor, dass durch diese Auslegung der Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“ im Sinne von Art. 3 der Richtlinie 2009/103 geklärt werden soll, von dem die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits abhängt, der den Ersatz von durch den Brand eines Fahrzeugs verursachten Schäden betrifft. Außerdem sind die tatsächlichen und rechtlichen Angaben des vorlegenden Gerichts für eine zweckdienliche Beantwortung der dem Gerichtshof vorgelegten Fragen ausreichend.

### *Zur Begründetheit*

29 Mit seinen Vorlagefragen, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass ein Sachverhalt wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende – in dem ein in einer Privatgarage eines Hauses abgestelltes Fahrzeug Feuer fing, durch das ein Brand, dessen Ursache beim Schaltkreis des Fahrzeugs lag, ausgelöst und das Haus beschädigt wurde – unter den Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“ im Sinne der genannten Bestimmung zu subsumieren ist, auch wenn das Fahrzeug seit mehr als 24 Stunden vor Brandentstehung nicht bewegt worden war.

30 Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 sieht vor, dass jeder Mitgliedstaat vorbehaltlich der Anwendung des Art. 5 dieser Richtlinie alle geeigneten Maßnahmen trifft, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

31 Zunächst ist festzustellen, dass ein Fahrzeug wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende unter den Begriff „Fahrzeug“ im Sinne von Art. 1 Nr. 1 der Richtlinie 2009/103 fällt, der als ein „maschinell angetriebene[s] Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden ist“, definiert ist. Außerdem steht fest, dass dieses Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort in einem Mitgliedstaat hatte und nicht von einer Ausnahme erfasst wird, die nach Art. 5 dieser Richtlinie erlassen wurde.

32 Hinsichtlich der Frage, ob ein Sachverhalt wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende unter den Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“ im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der genannten Richtlinie zu subsumieren ist, ist darauf hinzuweisen, dass dieser Begriff nicht dem Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten überlassen werden darf, sondern einen autonomen Begriff des Unionsrechts darstellt, bei dessen Auslegung nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs insbesondere der Kontext der betreffenden Bestimmung und die Ziele zu berücksichtigen sind, die mit der Regelung, zu der diese Bestimmung gehört, verfolgt werden (Urteil vom 20. Dezember 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, Rn. 24).

33 Die unionsrechtliche Regelung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, zu der die Richtlinie 2009/103 gehört, soll zum einen den freien Verkehr sowohl der Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort im Gebiet der Europäischen Union als auch der Fahrzeuginsassen gewährleisten und zum anderen denjenigen, die bei Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht wurden, geschädigt worden sind, unabhängig davon, wo in der Union sich der Unfall ereignet hat, eine vergleichbare Behandlung garantieren (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 20. Dezember 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, Rn. 25 und 26).

34 Außerdem zeigt die Entwicklung dieser Regelung, dass das Ziel des Schutzes der Opfer von Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht werden, vom Unionsgesetzgeber beständig verfolgt und gestärkt wurde (Urteil vom 20. Dezember 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, Rn. 27).

- 35 In Anbetracht dieser Erwägungen hat der Gerichtshof entschieden, dass Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass der Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“ im Sinne dieser Bestimmung nicht auf Situationen der Verwendung im Straßenverkehr, d. h. im Verkehr auf öffentlichen Straßen, beschränkt ist und jede Verwendung eines Fahrzeugs umfasst, die dessen gewöhnlicher Funktion entspricht (Urteil vom 20. Dezember 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, Rn. 28).
- 36 Der Gerichtshof hat klargestellt, dass Kraftfahrzeuge im Sinne von Art. 1 Nr. 1 der Richtlinie 2009/103 unabhängig von ihren Merkmalen gewöhnlich als Beförderungsmittel dienen und deshalb unter den besagten Begriff jede Verwendung eines Fahrzeugs als Beförderungsmittel fällt (Urteil vom 20. Dezember 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, Rn. 29).
- 37 Hierzu ist zum einen festzustellen, dass der Umstand, dass das an einem Unfall beteiligte Fahrzeug bei Eintritt des Unfalls stand, für sich allein nicht ausschließt, dass die Verwendung dieses Fahrzeugs zu diesem Zeitpunkt unter seine Funktion als Beförderungsmittel subsumiert werden kann und folglich vom Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“ im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 umfasst ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. November 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, Rn. 38 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 38 Es ist auch unerheblich, ob der Motor des betroffenen Fahrzeugs bei Eintritt des Unfalls lief oder nicht (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. November 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, Rn. 39 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 39 Zum anderen ist darauf hinzuweisen, dass nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs keine Vorschrift der Richtlinie 2009/103 den Umfang der Pflichtversicherung – und des Schutzes, der damit denjenigen gewährt werden soll, die bei durch Kraftfahrzeuge verursachten Unfällen geschädigt worden sind – auf die Fälle einer Verwendung der Fahrzeuge in einem bestimmten Gelände oder auf bestimmten Straßen beschränkt (Urteil vom 20. Dezember 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, Rn. 31).
- 40 Daraus folgt, dass es für die Tragweite des Begriffs „Verwendung eines Fahrzeugs“ im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 nicht auf die Merkmale des Geländes ankommt, auf dem dieses Fahrzeug verwendet wird, und insbesondere nicht darauf, ob das betroffene Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt steht und sich auf einem Parkplatz befindet (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. November 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, Rn. 37 und 40).
- 41 Unter diesen Umständen sind das Parken und die Standzeit des Fahrzeugs als natürliche und notwendige Phasen anzusehen, die einen wesentlichen Bestandteil der Verwendung des Fahrzeugs als Beförderungsmittel darstellen.
- 42 Demnach wird ein Fahrzeug entsprechend seiner Funktion als Beförderungsmittel verwendet, wenn es fährt, aber grundsätzlich auch während des Parkens zwischen zwei Fahrten.
- 43 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass das Parken eines Fahrzeugs in einer Privatgarage eine Verwendung des Fahrzeugs darstellt, die seiner Funktion als Beförderungsmittel entspricht.
- 44 Diese Schlussfolgerung wird nicht dadurch in Frage gestellt, dass das Fahrzeug mehr als 24 Stunden lang in dieser Garage geparkt war. Das Parken eines Fahrzeugs bedeutet nämlich, dass dieses bis zur nächsten Fahrt, mitunter über einen längeren Zeitraum, stillsteht.
- 45 Hinsichtlich des Umstands, dass der im Ausgangsverfahren in Rede stehende Unfall auf einen Brand zurückzuführen ist, der durch den Schaltkreis eines Fahrzeugs verursacht wurde, ist festzustellen, dass das Fahrzeug, von dem dieser Unfall ausgeht, der Definition von „Fahrzeug“ im Sinne von Art. 1 Nr. 1

der Richtlinie 2009/103 entspricht, weshalb es nicht notwendig ist, von den Teilen des Fahrzeugs jenes ausfindig zu machen, von dem der Schaden ausgeht, oder die Funktionen zu bestimmen, die dieses Teil erfüllt.

- 46 Eine solche Auslegung steht im Einklang mit dem in Rn. 34 des vorliegenden Urteils erwähnten Ziel des Schutzes der Opfer von durch Kraftfahrzeuge verursachten Unfällen, das vom Unionsgesetzgeber beständig verfolgt und gestärkt wurde.
- 47 Außerdem wird diese Auslegung dadurch bestätigt, dass nach Art. 13 der Richtlinie 2009/103 bezüglich der Ansprüche von bei Unfällen geschädigten Dritten jede Rechtsvorschrift oder Vertragsklausel als wirkungslos zu gelten hat, mit der von der Versicherungsdeckung Schäden ausgenommen werden, die durch die Nutzung oder das Führen von Fahrzeugen durch Personen verursacht wurden, die den gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf Zustand und Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs nicht nachgekommen sind.
- 48 Nach alledem ist auf die Vorlagefragen zu antworten, dass Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass ein Sachverhalt wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende – in dem ein in einer Privatgarage eines Hauses abgestelltes, entsprechend seiner Funktion als Beförderungsmittel verwendetes Fahrzeug Feuer fing, durch das ein Brand, dessen Ursache beim Schaltkreis des Fahrzeugs lag, ausgelöst und das Haus beschädigt wurde – unter den Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“ im Sinne der genannten Bestimmung zu subsumieren ist, auch wenn das Fahrzeug seit mehr als 24 Stunden vor Brandentstehung nicht bewegt worden war.

### **Kosten**

- 49 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorliegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zweite Kammer) für Recht erkannt:

**Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht ist dahin auszulegen, dass ein Sachverhalt wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende – in dem ein in einer Privatgarage eines Hauses abgestelltes, entsprechend seiner Funktion als Beförderungsmittel verwendetes Fahrzeug Feuer fing, durch das ein Brand, dessen Ursache beim Schaltkreis des Fahrzeugs lag, ausgelöst und das Haus beschädigt wurde – unter den Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“ im Sinne der genannten Bestimmung zu subsumieren ist, auch wenn das Fahrzeug seit mehr als 24 Stunden vor Brandentstehung nicht bewegt worden war.**

Unterschriften