



Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
MICHAL BOBEK
vom 23. Februar 2021¹

Rechtssache C-923/19

Van Ameyde España SA
gegen
GES, Seguros y Reaseguros, SA

(Vorabentscheidungsersuchen des Tribunal Supremo [Oberster Gerichtshof, Spanien])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Richtlinie 2009/103/EG – Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung – Begriff der Bewegung von Fahrzeugen – Anwendungsbereich der Haftpflichtversicherung – Unfall eines Sattelkraftfahrzeugs und eines Sattelanhängers, die bei unterschiedlichen Versicherern versichert sind“

I. Einführung

1. Ist ein Sachschaden, der an einem Sattelanhänger verursacht wird, der zum Zeitpunkt eines Verkehrsunfalls als Teil eines Sattelkraftfahrzeugs betrieben wurde, wobei der Unfall offensichtlich von dem Fahrer der Sattelzugmaschine verursacht wurde, durch die Pflichtversicherung der Sattelzugmaschine oder die des Sattelanhängers gedeckt, wenn die Sattelzugmaschine und der Sattelanhänger jeweils mit eigenen Haftpflichtversicherungsverträgen bei unterschiedlichen Versicherern versichert sind?

2. Mit dieser Frage wird der Gerichtshof aufgefordert, seine (inzwischen) umfangreiche Rechtsprechung zu dem in Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103/EG² enthaltenen Begriff „bei Fahrzeugen“ („Benutzung eines Fahrzeugs“) weiterzuentwickeln. Der Gerichtshof hatte bereits Gelegenheit, zu bestätigen, ob dieser Begriff u. a. das „Manöver ..., das ein Traktor im Hof eines Bauernhofs ausführt, um seinen Anhänger in eine Scheune zu fahren“³, „[die] Situation, in der ein landwirtschaftlicher Traktor an einem Unfall beteiligt ist, seine Hauptfunktion im Zeitpunkt des Eintritts dieses Unfalls jedoch nicht darin bestand, als Transportmittel zu dienen, sondern vielmehr darin, als Arbeitsmaschine die für den Betrieb einer Pumpe einer Spritzvorrichtung für Pflanzenschutzmittel erforderliche Antriebskraft zu erzeugen“⁴, „[den] Fall, in dem der Mitfahrer eines auf einem Parkplatz geparkten Fahrzeugs beim Öffnen der Tür dieses Fahrzeugs an das daneben geparkte Fahrzeug stößt und es beschädigt“⁵, oder eine Situation, in der „ein in einer Privatgarage

1 Originalsprache: Englisch.

2 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).

3 Urteil vom 4. September 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, Rn. 59 sowie der Tenor des Urteils).

4 Urteil vom 28. November 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, Rn. 42 und Tenor dieses Urteils).

5 Urteil vom 15. November 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, Rn. 48 und Tenor dieses Urteils).

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, ... auch wenn das Fahrzeug seit mehr als 24 Stunden vor Brandentstehung nicht bewegt worden war“⁶, umfasst.

3. Ich fürchte, dass bestimmte Aspekte der soeben zitierten Rechtsprechung, der Sattelzugmaschine nicht unähnlich, vom eigentlichen Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/103 abgewichen zu sein scheinen. Deshalb schlage ich in den vorliegenden Schlussanträgen vor, dass es erstens in *struktureller* Hinsicht nicht Aufgabe dieses Gerichtshofs ist, sich tatsächlich mittels solcher „fallbezogener Rechtsprechung“ mit der Anwendung von Unionsrecht auf konkrete Sachverhalte zu befassen. Zweitens betreffen in Bezug auf den *konkret* anwendbaren Rechtsrahmen der Begriff der „Benutzung eines Fahrzeugs“ sowie andere unbestimmte in Art. 3 der Richtlinie 2009/103 verwendete Rechtsbegriffe die allgemeine Verpflichtung zum Abschluss eines Haftpflichtversicherungsvertrags. Ihr Ziel und Zweck ist es nicht, darüber zu entscheiden, ob ein bestimmter Unfall von dieser Versicherung gedeckt sein soll.

II. Rechtlicher Rahmen

A. Unionsrecht

4. Art. 1 der Richtlinie 2009/103 enthält folgende Definitionen:

“““

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;
2. ‚Geschädigter‘ jede Person, die ein Recht auf Ersatz eines von einem Fahrzeug verursachten Schadens hat;

“““

5. Art. 3 („Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht“) der Richtlinie 2009/103 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.

“““

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

⁶ Urteil vom 20. Juni 2019, *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517, Rn. 48 und der Tenor dieses Urteils).

6. Art. 12 („Spezifische Kategorien von Unfallopfern“) der Richtlinie 2009/103 sieht vor:

„(1) Unbeschadet des Artikels 13 Absatz 1 Unterabsatz 2 deckt die in Artikel 3 genannte Versicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers.

...

(3) Die in Artikel 3 genannte Versicherung deckt Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, die nach einzelstaatlichem Zivilrecht einen Anspruch auf Schadenersatz aus einem Unfall haben, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist.

Der vorliegende Artikel lässt die zivilrechtliche Haftung und die Höhe des Schadenersatzes unberührt.“

B. Nationales Recht

7. Die Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Gesetz über die zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr und die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, im Folgenden: Gesetz über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung) wurde durch das Real Decreto Legislativo (Königliches gesetzesvertretendes Dekret) 8/2004 vom 29. Oktober 2004 angenommen⁷. Art. 1 („Haftpflicht“) dieses Gesetzes bestimmt:

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

...

3. 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 Código Civil [(Zivilgesetzbuch)] oder Art. 120 Abs. 5 des Código Penal [(Strafgesetzbuch)] steht. Die Haftung endet, wenn der Eigentümer nachweist, dass er die gebotene Sorgfalt zur Abwendung des Schadens hat walten lassen.

...“

8. Art. 2 Abs. 1 („Versicherungspflicht“) des Gesetzes über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sieht vor:

„Jeder Eigentümer von Kraftfahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort in Spanien haben, ist verpflichtet, für jedes in seinem Eigentum stehende Fahrzeug einen Versicherungsvertrag abzuschließen und aufrechtzuerhalten, der die Haftpflicht nach Art. 1 bis zum Höchstbetrag der Pflichtversicherung deckt. ...“

9. Art. 5 Abs. 2 („Sachlicher Anwendungsbereich und Ausnahmen“) des Gesetzes über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bestimmt:

„Die Deckung der Pflichtversicherung erstreckt sich auch nicht auf die Sachschäden am versicherten Fahrzeug, an den in ihm beförderten Sachen und an den Gegenständen im Eigentum des Versicherungsnehmers, des Versicherten, des Eigentümers oder des Fahrers des Fahrzeugs sowie des Ehegatten oder der Verwandten oder Verschwägerten der vorgenannten Personen bis zum dritten Grad.“

⁷ BOE Nr. 267 vom 5. November 2004, S. 36662.

10. Art. 1 Abs. 1 des Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (im Folgenden: Verordnung über die Pflichtversicherung im Straßenverkehr), angenommen durch das Real Decreto (Königliches Dekret) 1507/2008 vom 12. September 2008⁸, bestimmt:

„Für die Zwecke der Haftpflicht im Straßenverkehr und der Pflichtversicherung gelten als Kraftfahrzeuge alle Fahrzeuge, die zum Fahren auf Land geeignet sind und von einem Motor angetrieben werden, einschließlich Kleinkrafträder, Sonderfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger ...“

11. Darüber hinaus enthält das Reglamento General de Vehículos (Allgemeine Fahrzeugverordnung), angenommen durch das Real Decreto (Königliche Dekret) 2822/1998 vom 23. Dezember 1998⁹, in Anhang II einen Katalog der Fahrzeugklassen und -kategorien und führt in seinem Art. 5 die Sattelzugmaschine und den Sattelanhänger als voneinander unabhängige Fahrzeuge auf, obwohl beide zusammen ein Sattelkraftfahrzeug bilden können.

12. Nach der Rechtsprechung des Tribunal Supremo (Oberster Gerichtshof, Spanien) haften die Fahrzeuge, die ein Sattelkraftfahrzeug bilden, gegenüber Dritten gesamtschuldnerisch für die von einem solchen Kraftfahrzeug verursachten Schäden. Art. 19 Abs. 2 der Verordnung über die Pflichtversicherung im Straßenverkehr legt sodann näher fest, wie die Haftung zwischen ihnen zu verteilen ist:

„Handelt es sich bei den beiden beteiligten Fahrzeugen um eine Sattelzugmaschine und einen daran angekoppelten Anhänger oder Sattelanhänger oder um zwei Anhänger oder Sattelanhänger und lässt sich der jeweilige Haftungsanteil nicht bestimmen, so trägt jeder Versicherer zur Erfüllung dieser Verpflichtungen nach Maßgabe der zwischen den Versicherern geschlossenen Vereinbarungen bei, oder in Ermangelung einer entsprechenden Vereinbarung im Verhältnis des Betrags der jährlichen Risikoprämie, die sich aus dem Versicherungsvertrag für das jeweilige Fahrzeug ergibt.“

III. Sachverhalt, Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

13. Am 3. April 2014 ereignete sich ein Verkehrsunfall, bei dem ein Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus einer Sattelzugmaschine¹⁰ und einem Sattelanhänger, von der Straße abkam und umstürzte. Der Unfall wurde von dem Fahrer der Sattelzugmaschine fahrlässig verursacht.

14. Zum Zeitpunkt des Unfalls wurde der Sattelanhänger von der Primafrío SL (im Folgenden: Primafrío) im Rahmen eines Leasingvertrags genutzt. Für dieses Fahrzeug bestand eine Kaskoversicherung bei der Ges, Seguros y Reaseguros, SA (im Folgenden: GES). Eine Haftpflichtversicherung bestand bei der Seguros Bilbao. Hingegen stand die Sattelzugmaschine im Eigentum der portugiesischen Gesellschaft Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA. Die Sattelzugmaschine war bei der portugiesischen Gesellschaft Acoreana, in Spanien vertreten durch Van Ameyde España SA (im Folgenden: Van Ameyde), haftpflichtversichert.

15. Nach dem Unfall zahlte GES an Primafrío 34 977,33 Euro als Schadensersatz für den an dem Sattelanhänger verursachten Schaden. GES erhob anschließend am 13. März 2015 Klage gegen Van Ameyde, den Versicherer der Sattelzugmaschine, die Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits ist. Mit dieser Klage beantragte sie, den Versicherer zur Zahlung eines Betrags von 34 977,33 Euro zuzüglich der gesetzlichen Zinsen zu verurteilen. GES machte geltend, dass es sich bei der Sattelzugmaschine und dem Sattelanhänger um zwei voneinander unabhängige Fahrzeuge gehandelt

⁸ BOE Nr. 222 vom 13. September 2008, S. 37487.

⁹ BOE Nr. 22 vom 26. Januar 1999, S. 3440.

¹⁰ Nur für die englische Sprachfassung von Bedeutung.

habe, die im Eigentum unterschiedlicher Personen gestanden hätten und unabhängig voneinander pflichtversichert gewesen seien. Daher könne der Sattelanhänger nicht als von der Sattelzugmaschine beförderte Sache angesehen werden. Es handele sich vielmehr um eine Drittpartei im Sinne der Haftpflichtversicherung der Sattelzugmaschine.

16. Mit Urteil vom 14. Juli 2016 wies der Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (Gericht erster Instanz Nr. 1 von La Palma del Condado, Spanien) die Klage ab. Das Gericht ging davon aus, dass von den in Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorgesehenen Haftungsausschlüssen im vorliegenden Fall ein Ausschluss nach dem zweiten Spiegelstrich dieser Vorschrift in Betracht komme, der sich auf Schäden an von der Zugmaschine beförderten Sachen beziehe. Der Sattelanhänger sei als „Fracht oder befördertes Gut“ anzusehen.

17. GES legte bei der Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.^a (Provinzgericht Huelva, Abteilung 2, Spanien) Berufung ein. Mit Urteil vom 22. Dezember 2016 gab dieses Gericht der Berufung und der Klage in vollem Umfang statt. Es vertrat im Wesentlichen die Auffassung, dass der in Rede stehende Haftungsausschluss gemäß Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sich nur auf Schäden beziehe, die an *in* dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen entstanden seien, nicht auf Schäden an *von* dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen. Der Sattelanhänger in dem gegebenen Fall sei „von“ dem versicherten Fahrzeug befördert worden. Es handele sich damit um ein von der Zugmaschine selbst zu unterscheidendes Fahrzeug.

18. Van Ameyde legte gegen dieses Urteil beim Tribunal Supremo (Oberster Gerichtshof) Revision ein. Sie behauptet weiterhin, dass eine Verletzung von Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorliege. Nach dieser Bestimmung sei der an dem Sattelanhänger entstandene Schaden nicht von der Pflichtversicherung der Zugmaschine gedeckt.

19. Nach Auffassung des vorlegenden Gerichts enthält die Richtlinie 2009/103 keine ausdrücklichen Bestimmungen über die Art und Weise der Haftung bei einem Unfall, an dem ein aus verschiedenen Fahrzeugen zusammengesetztes Sattelkraftfahrzeug beteiligt ist. Darüber hinaus treffe das nationale Recht auch keine Aussage darüber, wie die Versicherer der verschiedenen Fahrzeuge, aus denen sich das Sattelkraftfahrzeug zusammensetze, die Haftung untereinander aufteilen müssten, wenn der an dem einen Fahrzeug entstandene Schaden vollständig durch das andere Fahrzeug verursacht worden sei.

20. Da das Tribunal Supremo (Oberster Gerichtshof) hinsichtlich der korrekten Auslegung von Art. 5 des Gesetzes über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und seiner Wirkung im Hinblick auf die Anwendung von Art. 3 der Richtlinie 2009/103 Zweifel hatte, hat es beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof die folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Steht Art. 3 letzter Absatz in Verbindung mit Art. 1 der Richtlinie 2009/103 einer Auslegung der nationalen Regelung (Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung) entgegen, nach der in Fällen wie dem des Ausgangsrechtsstreits davon ausgegangen wird, dass Schäden am Sattelanhänger nicht von der Pflichtversicherung der Sattelzugmaschine gedeckt sind, weil der Sattelanhänger mit Sachen gleichgesetzt wird, die in der Sattelzugmaschine befördert werden, oder aber weil der Sattelanhänger und die Sattelzugmaschine im Hinblick auf Sachschäden als ein- und dasselbe Fahrzeug angesehen werden?

21. Van Ameyde, GES, die spanische Regierung sowie die Europäische Kommission haben schriftliche Erklärungen eingereicht.

IV. Analyse

22. Ich wundere mich. Es ist nicht so, dass ich nicht verstehe, dass der Fahrer einer Sattelzugmaschine, wenn er nicht mit der gebotenen Sorgfalt fährt, von der Straße abkommen kann und das Fahrzeug umkippt, wodurch Sach- oder Personenschäden verursacht werden. Und es geht auch nicht darum, dass ich die zugrunde liegende Rechtsfrage nicht verstehe, die das vorlegende Gericht klar und deutlich dargelegt hat: Welcher Versicherer soll für den Sachschaden aufkommen, der an dem angefügten Sattelanhänger in einem Fall verursacht wurde, in dem dieser als Teil eines Sattelkraftfahrzeugs betrieben wurde, wobei das Verschulden für das Umkippen des gesamten Fahrzeugs offensichtlich beim Fahrer der Sattelzugmaschine liegt und jedes der Teile des Sattelkraftfahrzeugs einen anderen Versicherer hat?

23. Mir ist klar, dass die aufgeworfene Frage sicherlich durch die bestehende Rechtsprechung des Gerichtshofs angeregt ist. Jedoch fällt es mir schwer, zu verstehen, wie genau sich die angeführten Bestimmungen des Unionsrechts oder, was das betrifft, auch irgendeine andere Bestimmung der Richtlinie 2009/103 zu den vom vorlegenden Gericht gestellten Fragen in relevanter Weise äußern. Diese Verständnisschwierigkeiten beruhen auf zwei wesentlichen, jedoch miteinander verflochtenen Gründen: dem sachlichen Anwendungsbereich dieses Rechtsakts und der Rolle dieses Gerichtshofs in Vorabentscheidungsverfahren.

24. Man kann mit Recht behaupten, dass sich die Rechtsprechung des Gerichtshofs in diesem Bereich bislang nicht immer innerhalb dieser Grenzen bewegt hat. Ich werde daher in meinen Schlussanträgen mit dem letztgenannten Punkt beginnen, indem ich kurz einige der jüngeren Entscheidungen in diesem Bereich skizziere und veranschauliche, wie durch die vermeintliche Auslegung in der Richtlinie 2009/103 enthaltener unbestimmter Rechtsbegriffe, insbesondere des Begriffs „Benutzung eines Fahrzeugs“, die Beurteilung des Gerichtshofs allmählich immer fallbezogener wurde (A). Anschließend werde ich den – zumindest meiner Ansicht nach – richtigen Anwendungsbereich von Art. 3 der Richtlinie 2009/103 darstellen, der die Versicherungspflicht betrifft, nicht jedoch die Haftungszuweisung im konkreten Einzelfall (B). Sodann stelle ich diese Betrachtungen in einen breiteren verfassungsrechtlichen Kontext, indem ich daran erinnere, dass der Gerichtshof gemäß Art. 267 AEUV die Aufgabe hat, eine *Auslegung* des Unionsrechts vorzunehmen (C). Abschließend möchte ich festhalten, dass meiner Ansicht nach das Unionsrecht in Anbetracht all dieser Faktoren die spezifische Frage, mit der sich das nationale Gericht im Hauptsacheverfahren befasst ist, nicht regelt (D).

A. „Benutzung eines Fahrzeugs“

25. Zur Auslegung verschiedener Bestimmungen der Richtlinie 2009/103 bzw. einer ihrer fünf Vorgängerrichtlinien¹¹ hat es in den vergangenen Jahren eine Reihe von Entscheidungen gegeben. Die spezifische Reihe dieser thematisch verbundenen Entscheidungen zur Auslegung des Begriffs „Benutzung eines Fahrzeugs“ in Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103¹² zum Zwecke der Bestimmung, ob ein bestimmtes Manöver oder ein bestimmter Gebrauch eines Fahrzeugs bei der Entscheidung über die Haftung eines Versicherers in einem bestimmten Fall unter diesen Begriff subsumiert werden kann, begann im Jahr 2014 mit dem Urteil Vnuk¹³.

¹¹ Zu den fünf Richtlinien, die in die Richtlinie 2009/103 Eingang gefunden haben, die durch diese neu gefasst und aufgehoben wurden, vgl. Art. 29 sowie Anhang I der Richtlinie 2009/103. Vgl. auch Anhang II, der eine Entsprechungstabelle der einzelnen Vorschriften enthält.

¹² Bzw. zuvor in Art. 3 Abs. 1 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.

¹³ Urteil vom 4. September 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

26. Herr Vnuk lagerte gerade Heuballen in eine Scheune, als ein mit einem Anhänger verbundener Traktor rückwärts in den Hof fuhr und gegen die Leiter stieß, auf der er stand. Herr Vnuk stürzte. Obwohl das nationale Recht für diesen Fall den Umfang der obligatorischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung allgemein definierte, hatte das vorlegende Gericht *angesichts der spezifischen Umstände* des Sachverhalts Zweifel, ob es tatsächlich der Versicherung des Eigentümers des Traktors oblag, Herrn Vnuk zu entschädigen. Der Gerichtshof wurde deshalb gefragt, ob der Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ dahin auszulegen sei, dass er „sich nicht auf den Sachverhalt des konkreten Falles – bei dem der Versicherte der Revisionsbeklagten den Revisionskläger, der sich auf einer Leiter befand, mit einem Traktor mit Anhänger bei der Einbringung von Heuballen in eine Scheune anfuhr – erstreckt, weil es sich nicht um eine Verkehrssituation handelte“¹⁴.

27. Der Gerichtshof stellte fest, dass der Begriff „Benutzung von Fahrzeugen“ jede Benutzung eines Fahrzeugs umfasst, die dessen gewöhnlicher Funktion entspricht. Ein Manöver wie das im Ausgangsverfahren fragliche, das ein Traktor im Hof eines Bauernhofs ausführt, um seinen Anhänger in eine Scheune zu fahren, könne somit unter diesen Begriff fallen, was zu prüfen Sache des vorlegenden Gerichts sei¹⁵.

28. Im Urteil Rodrigues de Andrade¹⁶ wurde ein landwirtschaftlicher Traktor bei laufendem Motor abgestellt, damit Landarbeiter eine Pumpe betreiben konnten, mit der Pflanzenschutzmittel auf die Weinstöcke im Weinberg der Eheleute Rodrigues de Andrade gespritzt werden konnte. Das Gewicht des Traktors, die durch den Motor erzeugten Erschütterungen sowie starke Regenfälle verursachten einen Erdbeben. Der Traktor stürzte deshalb über die Terrassen nach unten und überschlug sich, wobei er eine Person erfasste und tötete. Bei dem Rechtsstreit, der sich aus diesen unglücklichen Ereignissen ergab, ging es im Wesentlichen um die Frage, ob für den an den Ehegatten des getöteten Arbeiters zu zahlenden Schadensersatz die Haftpflichtversicherung des Traktors (die Fahrzeugversicherung) oder die Haftpflichtversicherung des Eigentümers des landwirtschaftlichen Betriebs für Arbeitsunfälle aufzukommen hatte. Unter Berufung auf das Urteil Vnuk fragte das vorlegende Gericht, ob die Verpflichtung zum Abschluss einer Versicherung nur für den Fall gelte, dass sich das Fahrzeug bewege, oder auch für den Fall, dass es sich bei laufendem Motor im Stillstand befinde.

29. Der Gerichtshof erinnerte daran, dass der Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ nicht auf Situationen der Benutzung im Straßenverkehr, d. h. den Verkehr auf öffentlichen Straßen, beschränkt ist. Vielmehr umfasst dieser Begriff jede Benutzung eines Fahrzeugs, die dessen gewöhnlicher Funktion entspricht¹⁷. Die Tragweite dieses Begriffs ist auch nicht von den Merkmalen des Geländes abhängig, auf dem dieses Kraftfahrzeug benutzt wird¹⁸, und er umfasst jede Verwendung eines Fahrzeugs als Transportmittel¹⁹. Der Gerichtshof gelangte sodann zu dem Ergebnis, dass der Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ nicht eine Situation umfasst, in der ein landwirtschaftlicher Traktor an einem Unfall beteiligt ist, seine Hauptfunktion im Zeitpunkt seines Eintritts jedoch nicht darin bestand, als Transportmittel zu dienen, sondern vielmehr darin, als Arbeitsmaschine die für den Betrieb einer Pumpe einer Spritzvorrichtung für Pflanzenschutzmittel erforderliche Antriebskraft zu erzeugen²⁰.

14 Ebd. (Rn. 25).

15 Ebd. (Rn. 59 und Tenor dieses Urteils).

16 Urteil vom 28. November 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

17 Ebd. (Rn. 34).

18 Ebd. (Rn. 35).

19 Ebd. (Rn. 38).

20 Ebd. (Rn. 42 und Tenor dieses Urteils).

30. Im Urteil Núñez Torreiro²¹ ging es um einen Offizier der spanischen Armee, der an nächtlichen Militärmanövern auf einem Truppenübungsplatz in Spanien teilnahm. Er war Beifahrer in einem militärischen Geländeradfahrzeug des Typs „Anibal“, das in einem für Kettenfahrzeuge vorgesehenen Gelände fuhr. Das Fahrzeug überschlug sich, wodurch sich der Offizier verschiedene Verletzungen zuzog. Das vorlegende Gericht stellte die Frage, ob nationale Rechtsvorschriften, die einen Haftungsausschluss für Schäden vorsehen, die durch die Benutzung von Kraftfahrzeugen in dieser Situation entstanden sind, mit Art. 3 der Richtlinie 2009/103 vereinbar sind.

31. Nach Auffassung des Gerichtshofs war die Tatsache, dass das in Rede stehende Fahrzeug zu dem Zeitpunkt, als es sich überschlug, auf einem für nicht militärische Fahrzeuge verbotenen Truppenübungsplatz und in einem für Radfahrzeuge nicht geeigneten Bereich dieses Geländes fuhr, für den Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ ohne Belang²². Der Gerichtshof kam daher zu dem Schluss, dass Art. 3 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung entgegensteht, nach der vom Pflichtversicherungsschutz Schäden ausgeschlossen werden können, die beim Führen von Kraftfahrzeugen auf nicht „für den Verkehr geeigneten“ Wegen und Flächen – mit Ausnahme von hierfür zwar nicht geeigneten, aber „gemeinhin genutzten“ Wegen und Flächen – eingetreten sind²³.

32. Im Urteil BTA Baltic Insurance Company²⁴ hatte der Gerichtshof die Frage zu beantworten, ob der Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ auch eine Situation erfasst, in der der Insasse eines Fahrzeugs seine Tür auf einem Supermarktparkplatz geöffnet und das daneben parkende Fahrzeug geschädigt hat.

33. In seinem Urteil legt der Gerichtshof dar, dass der Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ nicht auf das Führen des Fahrzeugs beschränkt ist, sondern auch Handlungen einschließt, die gewöhnlich auch von Mitfahrern vorgenommen werden²⁵. Das Öffnen der Tür eines Fahrzeugs stelle bereits an sich eine Verwendung dieses Fahrzeugs dar. Es entspreche daher dessen Funktion als Transportmittel, da das Öffnen das Ein- und Aussteigen von Personen oder das Beladen mit und Entladen von Gütern ermöglicht, die mit diesem Fahrzeug befördert werden sollen oder befördert wurden²⁶. Darüber hinaus schließt der Umstand, dass das Fahrzeug bei Eintritt des Unfalls stand, für sich allein nicht aus, dass es sich um eine Benutzung des Fahrzeugs handelt oder dass diese unter seine Funktion als Transportmittel subsumiert werden kann²⁷. Der Gerichtshof kam daher zu dem Schluss, dass ein Fall, in dem der Mitfahrer eines auf einem Parkplatz geparkten Fahrzeugs beim Öffnen der Tür dieses Fahrzeugs an das daneben geparkte Fahrzeug stößt und es beschädigt, unter den Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ im Sinne dieser Vorschrift fällt²⁸.

34. Im Urteil Línea Directa Aseguradora²⁹ parkte der Eigentümer eines neuen Fahrzeugs dieses in einer Privatgarage. Als er am nächsten Tag den Motor anstellte, bewegte sich das Fahrzeug nicht. Später an diesem Abend bewirkte der Schaltkreis des Fahrzeugs, dass dieses in Brand geriet. Das Feuer verursachte Schäden an dem Gebäude, in dem das Fahrzeug geparkt war. Das vorlegende Gericht hatte über die Rechtsfrage zu entscheiden, ob die Kfz-Versicherung (die vom Eigentümer des Autos für die Benutzung von Kraftfahrzeugen abgeschlossene Haftpflichtversicherung) oder die Gebäudeversicherung (die vom Eigentümer des Gebäudes abgeschlossene Haftpflichtversicherung) für den an dem Gebäude entstandenen Schaden aufzukommen hatte.

21 Urteil vom 20. Dezember 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

22 Ebd. (Rn. 34).

23 Ebd. (Rn. 36).

24 Urteil vom 15. November 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917).

25 Ebd. (Rn. 45).

26 Ebd. (Rn.36).

27 Ebd. (Rn. 38).

28 Ebd. (Rn. 48 und Tenor dieses Urteils).

29 Urteil vom 20. Juni 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

35. In seiner Antwort führte der Gerichtshof aus, dass ein Fahrzeug nicht nur dann als seiner Funktion als Transportmittel entsprechend benutzt anzusehen ist, wenn es sich bewegt, sondern auch dann, wenn es zwischen zwei Fahrten geparkt wird. Somit stellt auch das Parken eines Fahrzeugs in einer Privatgarage die Benutzung eines Fahrzeugs dar. Daher ist Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen, dass ein Sachverhalt wie der in jenem Verfahren in Rede stehende – in dem ein in einer Privatgarage eines Hauses geparktes, 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 war³⁰.

36. Im Fall *Bueno Ruiz und Zurich Insurance*³¹ ging es um ein Fahrzeug, das sich offensichtlich in einem schlechten technischen Zustand befand. Aus ihm liefen Öl und andere schmierige Flüssigkeiten auf die Parkfläche eines Privatparkplatzes aus, auf dem es üblicherweise geparkt wurde. Am 19. September 2015 hatte sich eine große Öllache auf dem Parkplatz gebildet, die offenbar auf die Umgebung überschwappte. Die Eigentümerin des auf dem Nachbarparkplatz geparkten Fahrzeugs rutschte auf dem Öl aus, als sie in ihr Fahrzeug einsteigen wollte. Sie machte Ansprüche im Wege der Klage sowohl gegen die Versicherung als auch gegen den Eigentümer des Fahrzeugs persönlich geltend. Unter Bezugnahme auf die frühere Rechtsprechung des Gerichtshofs zu dieser Frage, jedoch unsicher hinsichtlich des Anwendungsbereichs des Begriffs „Benutzung eines Fahrzeugs“ und damit in Zweifel darüber, wer in einem Fall wie dem vorliegenden als Schädiger haftet (der Versicherer, der Eigentümer des Fahrzeugs oder eventuell auch der Betreiber des Parkhauses), stellte das nationale Gericht die Frage, ob Art. 3 der Richtlinie 2009/103 einer Auslegung entgegensteht, wonach die Pflichtversicherung den Schaden umfasst, den ein Dritter erleidet und der durch eine gefährliche Situation verursacht wird, die durch das Auslaufen von Flüssigkeit von einem Fahrzeug auf den Parkplatz, auf dem es geparkt ist, oder während des Parkens auf einem sich in einem Gebäudekomplex befindlichen Privatparkplatz entsteht³².

37. In seiner Antwort erinnerte der Gerichtshof daran, dass Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass ein Fahrzeug dann entsprechend seiner Funktion als Beförderungsmittel benutzt wird, wenn es in Bewegung ist, und grundsätzlich auch, wenn es zwischen zwei Fahrten geparkt wird. Der Umstand, dass der Unfall durch einen Ölfleck verursacht wurde, der nicht nur während des Stillstands des Fahrzeugs, sondern offensichtlich auch bei dessen Anfahren und In-Bewegung-Setzen entstanden ist, ist insofern nicht von Bedeutung. Das Bewegen eines Fahrzeugs und sein Parken auf einem Privatparkplatz stellen Verwendungen dieses Fahrzeugs dar, die seiner Funktion als Beförderungsmittel entsprechen³³.

38. Die vorstehend aufgeführten Beispiele stellen lediglich eine beispielhafte Auswahl von Entscheidungen dar, die von diesem Gerichtshof in den letzten Jahren zum Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ gemäß Art. 3 der Richtlinie 2009/103 getroffen wurden³⁴. Die gewählten Beispiele sind in zweierlei Hinsicht bemerkenswert. Zum einen hat der Gerichtshof, was *das spezifische Rechtsgebiet* betrifft, den Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“, der in Art. 3 der Richtlinie 2009/103 zwar enthalten ist, dort aber in einem anderen Zusammenhang und zu einem anderen Zweck gebraucht wird, verwendet, um definitiv darüber zu entscheiden, ob eine spezifische Verwendung zum Zeitpunkt eines Unfalls von der Haftpflichtversicherung eines Fahrzeugs gedeckt ist (B). Zum anderen hat der Gerichtshof auf einer mehr *strukturellen und systemischen Ebene* damit begonnen, Entscheidungen

30 Ebd. (Rn. 48 und Tenor dieses Urteils).

31 Beschluss vom 11. Dezember 2019, *Bueno Ruiz und Zurich Insurance* (C-431/18, nicht veröffentlicht, EU:C:2019:1082).

32 Ebd. (Rn. 16 bis 26).

33 Ebd. (Rn. 40 bis 43).

34 Vgl. z. B. auch Urteile vom 7. September 2017, *Neto de Sousa* (C-506/16, EU:C:2017:642), und vom 4. September 2018, *Juliana* (C-80/17, EU:C:2018:661), oder meine kürzlich verkündeten Schlussanträge in der anhängigen Rechtssache *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2020:1003).

mit einem Abstraktionsgehalt zu erlassen, der Zweifel daran aufkommen lassen könnte, ob es sich bei dem, was der Gerichtshof hier tut, tatsächlich um eine einheitliche *Auslegung* von Unionsrecht handelt, die er gemäß Art. 267 AEUV vorzunehmen hat, und nicht um eine *Anwendung* von Unionsrecht auf konkrete Sachverhalte, was Aufgabe der nationalen Gerichte wäre (C).

B. Der sachliche Anwendungsbereich (von Art. 3) der Richtlinie 2009/103

39. Die Richtlinie 2009/103 ist vielleicht nicht der systematisch am meisten ausgearbeitete Teil des Unionsrechts. Dies ist darauf zurückzuführen, dass mit diesem Rechtsakt fünf frühere Richtlinien zu einer einzigen zusammengefasst wurden. So beginnt die konsolidierte Richtlinie unmittelbar mit Begriffsbestimmungen statt, wie sonst üblich, in einem ersten Artikel mit einer gesetzgeberischen Definition ihres Gegenstands, Ziels und Anwendungsbereichs. Unter den einleitenden Bestimmungen legt die Richtlinie zunächst die Verpflichtung zum Abschluss einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Art. 3) fest, die es den Mitgliedstaaten dann ermöglichen soll, auf eine systematische Kontrolle der Haftpflichtversicherung als Voraussetzung für die Einreise in ihr Hoheitsgebiet zu verzichten (Art. 4).

40. Die Richtlinie 2009/103 sieht sodann in ihren einzelnen Kapiteln eine Reihe weiterer Regelungen zu verschiedenen Fragen vor. Diese Kapitel spiegeln im Wesentlichen die vorausgehenden und jetzt aufgehobenen Richtlinien wider³⁵: Einerseits gibt es Bestimmungen, die sich auf den Umfang der Versicherungspflicht von Fahrzeugen, Ausnahmen von der Versicherungspflicht und den Schutz geschädigter Dritter beziehen. Andererseits betreffen die meisten anderen Bestimmungen institutionelle und verfahrenstechnische Fragen: die Einrichtung nationaler Entschädigungsstellen, die Verbindung des EU-Systems mit dem System der Grünen Karte, den Verbund nationaler Versicherungsbüros, die Einrichtung von Informationszentren sowie Verfahren der Zusammenarbeit und Verfahren zur Schadensregulierung im Verhältnis dieser Einrichtungen³⁶.

41. Die beiden zentralen (materiell-rechtlichen) Bestimmungen der Richtlinie 2009/103, nämlich die Art. 3 und 4 in Verbindung mit ihrem zweiten Erwägungsgrund, sind in gewisser Weise auf das Gesamtziel dieses Rechtsakts ausgerichtet: die Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Opfer von Verkehrsunfällen und (hiermit) die Förderung der Verkehrsfreiheit innerhalb der Europäischen Union. Mit anderen Worten: Um von den Mitgliedstaaten verlangen zu können, von systematischen Kontrollen der Haftpflichtversicherung bei Fahrzeugen, die aus dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats in ihr Gebiet einreisen, abzusehen³⁷, wurde es für wesentlich erachtet, ein hohes Schutzniveau für potenzielle Opfer von Verkehrsunfällen zu gewährleisten³⁸.

42. Daher war es die *Verpflichtung zum Abschluss* einer Haftpflichtversicherung für die Fahrzeuge, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats haben, die gemäß Art. 3 Abs. 1 dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten harmonisiert werden sollte. Zu diesem Zweck enthält die Richtlinie eine allgemeine Definition des Begriffs „Fahrzeug“ in Art. 1 Abs. 1, definiert in Art. 1 Abs. 4, was unter einem „Gebiet“ zu verstehen ist, und führt in Art. 5 die Fälle auf, in denen ein Mitgliedstaat bei bestimmten Arten von Fahrzeugen von der Versicherungspflicht absehen kann. Darüber hinaus bestimmt die Richtlinie in Art. 8 die erforderlichen Dokumente und verknüpft schließlich in Art. 10 den Umfang der Versicherungspflicht gemäß Art. 3 mit dem

35 Vgl. die Entsprechungstabelle in Anhang II der Richtlinie 2009/103.

36 Vgl. ferner, was das komplexe Zusammenspiel zwischen dem EU-System und dem System der Grünen Karte betrifft, meine Schlussanträge in der Rechtssache Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (C-587/15, EU:C:2017:234, Nrn. 32 bis 53).

37 Vgl. Art. 4 der Richtlinie 2009/103. Vgl. auch Urteile vom 4. September 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, Rn. 49), oder vom 20. Juni 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, Rn. 33 und die dort angeführte Rechtsprechung).

38 Der Gerichtshof hat bei seiner Auslegung der Richtlinien wiederholt auf das Ziel hingewiesen, ein hohes Schutzniveau für die Opfer von Verkehrsunfällen sicherzustellen – vgl. insbesondere Urteil vom 4. September 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, Rn. 47), oder aus jüngerer Zeit Beschluss vom 11. Dezember 2019, Bueno Ruiz und Zurich Insurance (C-431/18, nicht veröffentlicht, EU:C:2019:1082, Rn. 33 bis 34).

Entschädigungssystem durch die auf nationaler Ebene für Entschädigungen zuständigen Stellen. Darüber hinaus gibt es Bestimmungen zu den Mindestdeckungssummen für die Kfz-Haftpflichtversicherung (Art. 9), spezifische Kategorien von Unfallopfern (Art. 12), Ausschlussklauseln in Versicherungsverträgen (Art. 13) sowie das Einprämiensprinzip (Art. 14).

43. Somit ergibt sich aus dem Zweck und der Systematik der Richtlinie, dass es die *Verpflichtung* zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung für die Benutzung von Fahrzeugen ist, die harmonisiert werden sollte, wenn auch auf eine eher minimalistische Weise³⁹. Damit war es nicht und ist es weiterhin nicht das Ziel dieser Richtlinie, die Art und Weise zu harmonisieren, wie bei Kraftfahrzeugunfällen im Einzelfall die *Haftung* verteilt ist.

44. Nachdem ich dies festgestellt habe, bin ich gerne bereit, anzuerkennen, dass die beiden Fragen in gewisser Weise miteinander verbunden sind. Schließlich stellen sich gewöhnlich gerade in einem Einzelfall, in dem es oft um die Frage der Zuweisung der zivilrechtlichen Haftung in diesem Fall geht, umfassendere strukturelle Fragen wie diejenige, ob überhaupt eine Versicherungspflicht bestand oder ob die Bestimmungen des nationalen Rechts oder die Versicherungsverträge im Allgemeinen mit anderen Anforderungen der Richtlinie übereinstimmen. Dennoch handelt es sich hierbei um zwei verschiedene Fragen. Die Verpflichtung zum Abschluss einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für den Betrieb von Kraftfahrzeugen ist viel umfassender und *allgemeiner*. Sie ist *ex ante* und auf der Grundlage allgemeiner und objektiver Kriterien festzulegen und bleibt im Laufe der Zeit relativ stabil. Die Frage jedoch, ob die genauen Umstände, unter denen ein Fahrzeug einen Schaden verursacht hat, und die Funktion oder Rolle, die es in diesem Moment ausgeübt hat, von einem bestehenden Versicherungsvertrag gedeckt sind, bedarf einer *Ex-post*-Entscheidung über die Haftung für einen bestimmten Unfall⁴⁰.

45. Die im vorstehenden Abschnitt dargestellten Entscheidungen veranschaulichen dies gut. In diesen Entscheidungen ging es nicht um die Frage, ob für das Fahrzeug, das den Unfall verursacht habe, eine Versicherungspflicht bestand. Es scheint, dass das Fahrzeug in all diesen Fällen tatsächlich versichert war und somit die Verpflichtung gemäß Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 erfüllt war. Die eigentliche Frage war jedoch, ob der verursachte Schaden von der Kfz-Haftpflichtversicherung unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Unfalls und der in dem betreffenden Moment ausgeführten Tätigkeit zu ersetzen war oder ob der Ersatz dieses Schadens durch eine andere Versicherung oder aufgrund der persönlichen Haftung des Schädigers geleistet werden sollte.

46. Diese Art der Entscheidung ist jedoch in Art. 3 der Richtlinie 2009/103 nicht geregelt. Mit anderen Worten: Die Verpflichtung gemäß Art. 3 dieser Richtlinie ist erfüllt, sobald eine Versicherung und damit ein Sicherheitsnetz für die Opfer besteht. Unter der Voraussetzung, dass die ausdrücklichen, minimalen und allgemeinen Standards erfüllt werden, die in anderen Bestimmungen der Richtlinie 2009/103 festgelegt sind, handelt es sich bei der Frage, wer genau im Einzelfall für den Ersatz eines verursachten Schadens verantwortlich ist und in welcher Form, nicht mehr um eine in der Richtlinie geregelte Frage.

47. So und nicht anders ist meines Erachtens der sachliche Anwendungsbereich der in Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 enthaltenen Verpflichtung zu verstehen. Somit sind die Fragen, die möglicherweise unter dieser Rubrik zu erörtern sind, insbesondere wenn es um die Auslegung der Begriffe „Benutzung (eines Fahrzeugs)“, „Gebiet (eines Mitgliedstaats)“ oder „gewöhnlicher Standort (in diesem Gebiet)“ oder des in dieser Bestimmung enthaltenen Mindestumfangs oder -deckungsgrads

39 Zur Betonung der Dimension der Mindestharmonisierung in den vorausgehenden und der gegenwärtigen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinie(n) im Hinblick auf die verschiedenen, von den Richtlinien nicht ausdrücklich erfassten Aspekte vgl. z. B. Urteile vom 23. Oktober 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, Rn. 29), vom 21. Januar 2016, ERGO Insurance und Gjensidige Baltic (C-359/14 und C-475/14, EU:C:2016:40, Rn. 40), oder vom 14. September 2017, Delgado Mendes (C-503/16, EU:C:2017:681, Rn. 47).

40 Vgl. Urteil vom 4. September 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, Rn. 39). Vgl. ausführlich hierzu auch meine Schlussanträge in der Rechtssache Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003, Nrn. 39 und 48).

der „Haftpflichtversicherung“ geht, solche, die mit dem Umfang und der Reichweite der Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung im Allgemeinen zusammenhängen. Es geht nicht darum, ob in der „besonderen Situation“ eines konkreten Unfalls die Benutzung eines Fahrzeugs in einem spezifischen faktischen Rahmen durch eine bestimmte Kfz-Versicherung gedeckt ist. Dies ist nicht nur eine die Rechtsanwendung betreffende Frage, ein Problem, mit dem ich mich im nächsten Abschnitt befassen werde, sondern auch (und vor allem) keine Frage, die von der Richtlinie 2009/103 geregelt wird.

48. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass unbestimmte Rechtsbegriffe des Unionsrechts, auch wenn ihnen ein autonomer Inhalt zukommt, nicht außerhalb ihres eigentlichen Kontexts, wie er sich aus dem Wortlaut, der Systematik und dem Ziel des Unionsrechts ergibt, gelten. Der Begriff „bei Fahrzeugen“ („Benutzung eines Fahrzeugs“) gemäß Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 stellt nur ein Merkmal der allgemeinen Verpflichtung der Mitgliedstaaten dar, sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist. Diese Bestimmung und erst recht ein Begriff allein, der aus dem Gesamtzusammenhang dieser Bestimmung genommen wird, sind nicht dazu bestimmt, eine einheitliche Anleitung für die Entscheidung über die Haftung im Einzelfall zu geben, insbesondere nicht, nachdem die Standardverpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung nach dieser Bestimmung erfüllt wurde und kein eindeutiger Widerspruch zu einer der anderen ausdrücklichen Bestimmungen der Richtlinie 2009/103 besteht.

C. Auslegung oder Anwendung von Unionsrecht

49. Es gibt noch eine andere Frage, die mit dem vorherigen Punkt zusammenhängt und die es wert ist, in Erinnerung gerufen zu werden. Nach Art. 267 Abs. 1 AEUV ist der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig, im Wege der Vorabentscheidung über die *Auslegung* der Verträge oder über die Gültigkeit und die *Auslegung* der Handlungen der Organe, Einrichtungen oder sonstigen Stellen der Union zu entscheiden. Dagegen ist die *Anwendung* des Unionsrechts, sei es gemäß der von diesem Gerichtshof gemäß Art. 267 AEUV gegebenen Hinweise oder natürlich und in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle ohne diese, in erster Linie Aufgabe der nationalen Gerichte.

50. Zwar umfasst die Rechtsanwendung sicher bestimmte, die Auslegung des Rechts betreffende Gesichtspunkte. Umgekehrt kann die Rechtsauslegung kaum abstrakt, ohne eine Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls erfolgen, wenn es darum geht, die Stichhaltigkeit der vorgeschlagenen Auslegung zu beurteilen. Daher ist es nicht möglich, abstrakt und allgemein festzustellen, wo genau die Rechtsauslegung endet und die Rechtsanwendung beginnt (und umgekehrt).

51. Nichtsdestotrotz würde ich vorschlagen, dass die vorliegende Rechtssache und die im Abschnitt A erörterten Rechtssachen gut und konkret illustrieren, wann ein Eingreifen des Gerichtshofs nicht notwendig ist, schon gar nicht inhaltlich so ins Detail gehend, wie er es getan hat.

52. Zunächst und vor allem wird, in Anbetracht der Ausführungen in Abschnitt B dieser Schlussanträge, die Auslegung eines im Unionsrecht vorgesehenen unbestimmten Rechtsbegriffs, einschließlich des Begriffs „Benutzung eines Fahrzeugs“ gemäß Art. 3 der Richtlinie 2009/103, natürlich immer nur in den Grenzen erforderlich sein, die der Wortlaut, der Kontext und der Zweck der in Rede stehenden Bestimmung setzen. So ist es nicht nötig, den Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ auszulegen, um entscheiden zu können, ob die Haftung eines bestimmten Versicherers im Zusammenhang mit einem bestimmten Unfall überhaupt ausgelöst wurde.

53. Sodann kann, selbst wenn man annehmen müsste, dass der Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ auch die Lösung konkreter Haftungsfälle ermöglicht und herangezogen werden kann, um festzustellen, ob die konkrete Benutzung zu einem bestimmten Zeitpunkt einer normalen Benutzung eines Fahrzeugs entsprach, eine (geschriebene) Rechtsnorm angesichts der unendlichen Vielfalt möglicher Sachverhalte nur bis zu einem bestimmten Punkt reichen (oder, was den Abstraktionsgrad betrifft,

nur ein gewisses Maß an Konkretetheit aufweisen). In dieser Hinsicht hat der Gerichtshof bereits wiederholt festgestellt, dass der Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ *jede normale Benutzung* des Fahrzeugs umfasst, die seiner Funktion als Transportmittel entspricht⁴¹. Ob eine solche Definition zu weit, zu eng oder etwas zirkelschlüssig ist und wie genau sie weiterzuentwickeln wäre, darüber kann sicher diskutiert werden. Solange jedoch eine solche, den Anwendungsbereich eines Begriffs des Unionsrechts betreffende Diskussion nicht ausdrücklich und eindeutig durch ein Vorabentscheidungsersuchen ausgelöst wird, ist schwer zu erkennen, wie noch eine weitere Bestätigung, dass der konkret in Rede stehende Sachverhalt tatsächlich einen weiteren Fall der „Benutzung eines Fahrzeugs“ darstellt, dazu beiträgt, die von den Verfassern der Verträge beabsichtigte einheitliche Auslegung des Unionsrechts sicherzustellen.

54. Es ließe sich sicher argumentieren, dass jede Äußerung dieses Gerichtshofs zu einem gewissen Maß an einheitlicher Auslegung und Anwendung des Unionsrechts in der gesamten Union beitragen wird. Dies ist sicher richtig. So ist z. B. nach dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache *Línea Directa Aseguradora* zu hoffen, dass alle Sachverhalte, in denen „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 ..., auch wenn das Fahrzeug seit mehr als 24 Stunden vor Brandentstehung nicht bewegt worden war“⁴², in der gesamten Union einheitlich behandelt werden.

55. Man kann sich jedoch berechtigterweise fragen, ob dies die Art und das Niveau der einheitlichen Auslegung ist, mit der sich der Gerichtshof gemäß Art. 267 AEUV befassen sollte. Es erinnert eher an eine eng kasuistische Entscheidungsfindung, wie sie von einem nationalen erstinstanzlichen Zivilgericht zu erwarten wäre. Darüber hinaus führt, wie die Erfahrung gezeigt hat, eine solche „fallbezogene Rechtsprechung“ tatsächlich nur zu weiteren Fragen und zu weiterem Differenzierungsbedarf⁴³: Was ist, wenn das Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße und nicht in einer privaten Garage geparkt war? Was, wenn das Fahrzeug eine wesentlich längere Zeit nicht bewegt wurde und damit *de facto* stillgelegt war? Was, wenn der Brand nicht im Schaltkreis des Fahrzeugs entstand, sondern an anderer Stelle⁴⁴?

56. Drittens sollte die vorrangige Rolle des Gerichtshofs darin bestehen, einen wesentlichen Grundsatz (*premissa maior*) des Unionsrechts für die Anwendung durch die nationalen Gerichte zu formulieren oder weiterzuentwickeln. Die Subsumtion des Sachverhalts, die *premissa minor*, und die *rechtliche Schlussfolgerung*, was die Anwendung des Unionsrechts im konkreten Fall betrifft, ist die Aufgabe der nationalen Gerichte.

57. Sicher kann ein nationales Gericht gemäß Art. 267 AEUV stets eine Vorabentscheidung beantragen. Als Faustregel gilt jedoch in Bezug auf bereits entschiedene Fragen, dass die Vorlagefrage richtigerweise auf eine mögliche Weiterentwicklung des Unionsrechts auf der Grundlage des im Ausgangsverfahren anzuwendenden Rechtsgrundsatzes (*premissa maior*) gerichtet sein sollte (seine Klarstellung, Eingrenzung, Erweiterung, Bestimmung einer Ausnahme usw.). Eine erneute Bestätigung dafür, dass dieselbe, zuvor bereits formulierte *premissa maior* auf einen weiteren Tatbestand Anwendung findet, ohne dass damit in irgendeiner Weise eine Überprüfung der bestehenden *premissa maior* angeregt wird, ist eine Frage der Anwendung des Unionsrechts und damit eine den nationalen Gerichten obliegende Aufgabe.

41 Vgl. bereits im Urteil vom 4. September 2014, *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146, Rn. 59), im Folgenden in allen Urteilen, die in Abschnitt A dieser Schlussanträge aufgeführt wurden, wiederholt.

42 Urteil vom 20. Juni 2019, *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517, Rn. 48 und Tenor dieses Urteils).

43 Vgl. bereits Generalanwalt Jacobs in seinen Schlussanträgen in der Rechtssache *Wiener SI* (C-338/95, EU:C:1997:352, Nr. 50), der klug bemerkte, dass „detaillierte Antworten auf sehr spezifische Fragen die einheitliche Anwendung nicht immer fördern. Solche Antworten werden möglicherweise lediglich Anlass für weitere Fragen sein.“

44 Vgl. Beschluss vom 11. Dezember 2019, *Bueno Ruiz und Zurich Insurance* (C-431/18, nicht veröffentlicht, EU:C:2019:1082, Rn. 44).

58. Es ist zuzugeben, dass diese idealen Grenzen etwas verschwimmen, wenn eng definierte Sachverhaltselemente in die unionsrechtlich definierte *premissa maior* aufgenommen werden. In solchen Fällen würde sich ein vorlegendes Gericht tatsächlich vollkommen korrekt verhalten, wenn es sich vergewisserte, ob neue und andere Sachverhaltselemente tatsächlich Teil der Rechtsregel sind, die der Gerichtshof formulieren wollte⁴⁵.

59. Um das angemessene Abstraktionsniveau zu bestimmen, scheint es daher von wesentlicher Bedeutung, von zwei Elementen als Ausgangspunkt auszugehen: der richterlichen Selbstbeschränkung und der Akzeptanz eines gewissen Grades an zulässiger Verschiedenheit. Gewiss hat das Gebot der Einheitlichkeit und der einheitlichen Anwendung des Unionsrechts in der gesamten Union in der Rechtsprechung des Gerichtshofs immer eine zentrale Rolle eingenommen. Allerdings versteht es sich von selbst, dass hier zwischen solchen Fragen zu unterscheiden ist, auf die es insoweit tatsächlich ankommt, und solchen, bei denen das nicht der Fall ist, insbesondere angesichts der (*per definitionem*) begrenzten juristischen Ressourcen der Unionsgerichte.

60. So kann man sich z. B. eine Situation vorstellen, in der ein Fahrgast eines Taxis, nachdem er mit diesem gefahren ist, beim Aussteigen vom Rücksitz aus die hintere Tür öffnet, ohne sich vorher zu vergewissern, dass die Straße frei ist, und dabei ein genau in diesem Moment vorbeifahrendes Fahrzeug rammt. Stellt dies eine „Benutzung eines Fahrzeugs“ gemäß Art. 3 der Richtlinie 2009/103 dar? Hat die Haftpflichtversicherung des Taxis und nicht die Haftpflichtversicherung des vorbeifahrenden Autos für den entstandenen Schaden aufzukommen? Oder ist es der Fahrgast des Taxis, der persönlich haften sollte, da er oder sie sich nicht die Mühe gemacht hat, vor dem Öffnen der Tür richtig zu schauen?

61. Ich kann nicht erkennen, inwiefern möglicherweise unterschiedliche Auffassungen der Zivilgerichte in der Union im Hinblick darauf, wie ein solcher Rechtsstreit zu entscheiden wäre – vorausgesetzt, dass es in dieser Hinsicht angesichts der unbegrenzten Varianten und Nuancen eines Sachverhalts, die unterschiedliche Ergebnisse rechtfertigen könnten, überhaupt einen identischen Fall geben könnte –, überhaupt eine Frage wäre, um die sich dieser Gerichtshof zu kümmern hätte. Ein solcher Fall gehört, sofern er nicht zufällig eine umfassendere rechtliche Frage der Unvereinbarkeit des nationalen Rechts oder einer nationalen Rechtspraxis mit irgendeiner anderen ausdrücklichen Bestimmung des Unionsrechts aufwirft, richtigerweise in den Bereich der Rechtsanwendung. Darüber hinaus wage ich zu behaupten, dass ein solches Maß an Einheitlichkeit im Sinne gleichartiger Ergebnisse in Einzelfällen ein Mythos ist. Tatsächlich wird eine solche Gleichartigkeit nicht einmal in stark zentralisierten nationalen Rechtssystemen erreicht, in denen im Gegensatz zu der Rolle dieses Gerichtshofs in Vorabentscheidungsverfahren Entscheidungen der unteren Gerichte im Hinblick auf die korrekte Rechtsanwendung im Einzelfall umfänglich überprüft werden.

62. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass es bei der *Anwendung* des Unionsrechts auf nationaler Ebene immer ein gewisses Maß an Uneinheitlichkeit geben wird, und dies selbst in harmonisierten Bereichen. Dies ist nicht nur zulässig, sondern auch vernünftig und natürlich. Der Gerichtshof, der in einem Vorabentscheidungsersuchen über die Auslegung des Unionsrechts gemäß Art. 267 AEUV zu entscheiden hat, ist aufgerufen, die äußeren Grenzen dieser Vielfalt zu definieren, indem er für eine einheitliche *Auslegung* des Unionsrechts sorgt, einschließlich der darin enthaltenen unbestimmten Rechtsbegriffe. Diese Auslegung muss jedoch auf einem angemessenen Abstraktionsniveau bleiben. Anders ausgedrückt: Die Aufgabe des Gerichtshofs gemäß Art. 267 AEUV besteht darin, eine einheitliche Auslegung des Unionsrechts zu gewährleisten, die sich auf der Ebene des anwendbaren Rechts, nicht der Entscheidung im Einzelfall bewegt. Daraus folgt logischerweise, dass selbst bei einem hinreichenden Maß an Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften Unterschiede in Bezug auf die konkreten Ergebnisse bestehen können.

⁴⁵ Vgl. zu diesem Punkt im Verhältnis zu einer sich tatsächlich auf Art. 3 der Richtlinie 2009/103 beziehenden Frage, nämlich wann die Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung nach dieser Bestimmung endet, meine Schlussanträge in der Rechtssache Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003).

D. Die vorliegende Rechtssache

63. Aus den in den beiden vorausgehenden Abschnitten dieser Schlussanträge dargestellten Gründen stimme ich im Wesentlichen mit dem Hauptargument der spanischen Regierung und dem Vorbringen der Kommission überein: Art. 3 der Richtlinie 2009/103 *steht keiner* der (einander entgegengesetzten nationalen) Auslegungen von Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung *entgegen, ganz einfach weil* die Entscheidung darüber, ob im Einzelfall der an einem Sattelanhänger, der Teil eines Sattelkraftfahrzeugs ist, verursachte Schaden durch die Haftpflichtversicherung der Sattelzugmaschine oder möglicherweise auch durch die Haftpflichtversicherung des Sattelanhängers gedeckt ist, durch die angeführten unionsrechtlichen Bestimmungen *nicht geregelt wird*.

64. Davon abgesehen, halte ich es für angebracht, abschließend drei fallspezifische Gesichtspunkte anzuführen.

65. Erstens ist der Umstand, dass Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Bestimmung des nationalen Rechts ist, auf die sich das vorliegende Gericht in seiner Frage namentlich beruft, die auch tatsächlich den „[s]achliche[n] Anwendungsbereich und [die] Ausnahmen“ von der Pflichtversicherung (im Allgemeinen) regelt, im Kontext der Rechtssache des Ausgangsverfahrens von geringer Bedeutung. Wie die spanische Regierung hervorgehoben hat, enthält das nationale Recht zwar eine spezifische Bestimmung über die Haftungsverteilung in Bezug auf die einzelnen Teile eines Sattelkraftfahrzeugs im Fall eines Auffahrunfalls, nämlich Art. 19 der Verordnung über die Pflichtversicherung im Straßenverkehr⁴⁶. Diese Bestimmung regelt allerdings nur die Verteilung der Haftung bei Schäden, die gegenüber *Dritten* verursacht werden. Dadurch gab es auf nationaler Ebene Zweifel und unterschiedliche Auslegungen im Einzelfall im Hinblick auf eine andere Situation, die in dem nationalen (abgeleiteten) Rechtsakt nicht geregelt ist: Was ist, wenn der Schaden nicht gegenüber einem Dritten, sondern (vielmehr) an einem Teil des Sattelkraftfahrzeugs durch das andere verursacht wird?

66. Dies unterstreicht jedoch nur, dass die vom vorlegenden Gericht aufgeworfenen Auslegungszweifel, die offenbar durch die unterschiedlichen Auslegungen durch die nationalen Instanzgerichte verstärkt wurden, sich auf die Auslegung und Anwendung nationalen Rechts beziehen. Ich kann nicht erkennen, wie irgendein in Art. 1 oder Art. 3 der Richtlinie 2009/103 enthaltener Gesichtspunkt dem vorlegenden Gericht dabei helfen könnte, diese Streitfrage des nationalen Rechts zu klären.

67. Zweitens ist nicht ersichtlich, wie sich dieses Ergebnis durch den in der Vorlagefrage enthaltenen Verweis auf den letzten Absatz von Art. 3 der Richtlinie 2009/103 ändern sollte. Diese Bestimmung lautet: „Die in Absatz 1 bezeichnete Versicherung hat sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.“ Wie die Kommission vermag ich nicht zu erkennen (und das vorliegende Gericht gibt hierzu auch keine Erklärung), wie der Versicherungsschutz für Sachschäden durch eine der möglichen Auslegungen der in Rede stehenden Bestimmungen des nationalen Rechts in irgendeiner Weise beeinträchtigt oder begrenzt werden könnte. Soweit mir bekannt ist, besteht in Fällen wie dem vorliegenden zweifellos die Möglichkeit, Sachschäden geltend zu machen. Die Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung gemäß Art. 3 der Richtlinie 2009/103 scheint erfüllt zu sein. Es besteht auch kein Anhaltspunkt dafür, dass dieser Versicherungsschutz generell irgendeiner anderen Bestimmung dieser Richtlinie nicht entspreche. Die Frage ist vielmehr, wer letztlich für den Schaden aufzukommen hat, der Versicherer der Sattelzugmaschine oder der Versicherer des Sattelanhängers.

⁴⁶ Im Wortlaut wiedergegeben in Nr. 12 dieser Schlussanträge.

68. Drittens gilt dies auch, wenn statt auf Art. 3 auf Art. 1 der Richtlinie und auf die darin enthaltenen Definitionen des Begriffs „Fahrzeug“ und „Geschädigter“ abgestellt würde, wie es die Frage des vorliegenden Gerichts nahelegt. Tatsächlich hat sich die Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen auf eine solche Diskussion eingelassen, indem sie die Frage stellte, ob ein Sattelanhänger oder vielmehr der Eigentümer eines solchen Sattelanhängers möglicherweise als „Geschädigter“ gemäß Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103 angesehen werden könnte. Diese Überlegungen führten die Kommission zu der Annahme, dass ein beschädigter Sattelanhänger vielleicht nicht zu der Kategorie von Geschädigten gehört, deren Schutz die Richtlinie stets verstärken wollte⁴⁷, und sie fragte sich erneut, wie sich ein solcher Ausschluss, der im nationalen Recht nicht einmal ausdrücklich vorgesehen ist⁴⁸, nachteilig auf den Umfang des gemäß dem letzten Absatz von Art. 3 der Richtlinie 2009/103 erforderlichen Versicherungsschutzes für Sachschäden auswirken könnte.

69. Ich bin der Kommission für diese Überlegung sehr dankbar. Sie trägt dazu bei, den bereits oben dargelegten allgemeinen Punkt zu unterstreichen⁴⁹: Solche Fragen und Überlegungen liegen außerhalb des eigentlichen Anwendungsbereichs der Richtlinie 2009/103. Dies geht aus der logischen Dissonanz (die ans Bizarre grenzt) hervor, die sich zeigt, sobald man versucht, eine Situation außerhalb eines gegebenen rechtlichen Regelwerks in dieses Regelwerk zu pressen. Die vorhandene Systematik und Logik sehen diese Situation einfach nicht vor und passen deshalb überhaupt nicht zu ihr⁵⁰.

70. Zusammenfassend ist festzustellen, dass, sofern dem Hauptzweck der Richtlinie 2009/103 entsprochen wurde, nämlich dass ein Mitgliedstaat gemäß der in Art. 3 dieser Richtlinie enthaltenen Verpflichtung eine Pflicht zum Abschluss einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorgesehen hat, um auf diese Weise potenzielle Opfer von Verkehrsunfällen zu schützen und hiermit die Freizügigkeit in der Europäischen Union zu fördern, die konkreten Voraussetzungen dieser Verpflichtung und erst recht die Anwendung dieser Haftung in konkreten Fällen von Verkehrsunfällen eine Frage der Anwendung des Unionsrechts, wenn nicht gar des nationalen Rechts ist, die den nationalen Gerichten übertragen ist.

V. Ergebnis

71. Ich schlage dem Gerichtshof vor, die zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage des Tribunal Supremo (Oberster Gerichtshof, Spanien) wie folgt zu beantworten:

– Weder Art. 3 letzter Absatz noch Art. 1 Abs. 1 oder Art. 1 Abs. 2 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 enthalten eine Regelung hinsichtlich der Frage, ob das nationale Recht einen Sachschaden, der an einem Sattelanhänger verursacht wurde, während er zusammen mit einer Sattelzugmaschine als Teil eines Sattelkraftfahrzeugs in Betrieb war, als ein Ereignis behandeln soll, das von der Pflichthaftpflichtversicherung der Sattelzugmaschine gedeckt ist. Diese Frage ist ebenso wie alle anderen nicht ausdrücklich unter die Richtlinie 2009/103 fallenden Fragen im nationalen Recht zu regeln und von den nationalen Gerichten zu entscheiden.

⁴⁷ Die Kommission verwies diesbezüglich auf die Erwägungsgründe 21 und 22 der Richtlinie 2009/103 und führte aus, dass es tatsächlich natürliche Personen seien, die eher Opfer von Verkehrsunfällen würden (und durch diese Richtlinie geschützt werden sollten), seien es Mitfahrer, Fußgänger, Radfahrer oder andere Verkehrsteilnehmer, nicht jedoch Fahrzeuge als solche.

⁴⁸ Auch hier gilt: Um zu dem Schluss zu gelangen, dass Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in einem Fall wie dem des Ausgangsverfahrens *ausschließt*, dass der am Sattelanhänger verursachte Schaden von der Versicherung der Sattelzugmaschine gedeckt wird, ist zunächst die nationale Bestimmung auszulegen. Siehe oben, Nrn. 9 und 16 bis 17 dieser Schlussanträge, in denen die gegensätzlichen Auslegungen dieser nationalen Vorschrift dargelegt werden.

⁴⁹ Vgl. oben, Nrn. 39 bis 48 dieser Schlussanträge.

⁵⁰ Als weiteres Beispiel desselben Phänomens aus neuerer Zeit vgl. z. B. Urteil vom 10. Dezember 2020, J & S Service (C-620/19, EU:C:2020:1011).