



## Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Dritte Kammer)

4. September 2014\*

„Vorabentscheidungsersuchen — Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung — Richtlinie 72/166/EWG — Art. 3 Abs. 1 — Begriff der ‚Benutzung eines Fahrzeugs‘ — Im Hof eines Bauernhofs durch einen Traktor mit Anhänger verursachter Unfall“

In der Rechtssache C-162/13

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Vrhovno sodišče (Slowenien) mit Entscheidung vom 11. März 2013, beim Gerichtshof eingegangen am 29. März 2013, in dem Verfahren

**Damijan Vnuk**

gegen

**Zavarovalnica Triglav d.d.**

erlässt

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten M. Ilešič, der Richter C. G. Fernlund und A. Ó Caoimh, der Richterin C. Toader und des Richters E. Jarašiūnas (Berichterstatter),

Generalanwalt: P. Mengozzi,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der deutschen Regierung, vertreten durch T. Henze, J. Kemper und J. Möller als Bevollmächtigte,
- von Irland, vertreten durch A. Joyce, E. Creedon und L. Williams als Bevollmächtigte im Beistand von C. Toland, BL,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch B. Rous Demiri und K.-P. Wojcik als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 26. Februar 2014

\* Verfahrenssprache: Slowenisch.

folgendes

### Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von 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 (ABl. L 103, S. 1, im Folgenden: Erste Richtlinie).
- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn Vnuk und der Zavarovalnica Triglav d.d. (im Folgenden: Zavarovalnica Triglav) über eine Schadensersatzleistung aus der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (im Folgenden: Haftpflichtversicherung).

### Rechtlicher Rahmen

#### *Unionsrecht*

- 3 In den Erwägungsgründen 5 bis 7 der Ersten Richtlinie wird ausgeführt:

„Es ist wünschenswert, dass ... Maßnahmen zur weiteren Liberalisierung der Regeln für den Personen- und Kraftfahrzeugverkehr im Reiseverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ergriffen werden; ...

Solche Erleichterungen im Reiseverkehr stellen einen neuen Schritt zur wechselseitigen Öffnung der Märkte der Mitgliedstaaten und zur Schaffung von binnenmarktähnlichen Bedingungen dar.

Die Kontrolle der grünen Karte kann bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort in einem Mitgliedstaat haben und die in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaats einreisen, ... aufgehoben werden ...“

- 4 Art. 1 der Ersten Richtlinie sieht vor:

„Im Sinne dieser Richtlinie ist zu verstehen unter:

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;

...“

- 5 Art. 3 Abs. 1 dieser Richtlinie lautet:

„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.“

- 6 Art. 4 dieser Richtlinie sieht vor:

„Jeder Mitgliedstaat kann von Artikel 3 abweichen:

...

b) bei gewissen Arten von Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit besonderem Kennzeichen, die dieser Staat bestimmt und deren Kennzeichnung er den anderen Mitgliedstaaten sowie der [Europäischen] Kommission meldet.

...“

7 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 (ABl. L 8, S. 17, im Folgenden: Zweite Richtlinie) bestimmt:

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

8 Art. 1 Abs. 2 der Zweiten Richtlinie legte die Mindestdeckungssummen der Haftpflichtversicherung fest. Diese Beträge wurden durch die Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. L 149, S. 14) neu bewertet, durch die auch eine Vorschrift zur Sicherstellung der regelmäßigen Überprüfung dieser Beträge anhand der Entwicklung des Europäischen Verbraucherpreisindex in die Zweite Richtlinie eingefügt wurde.

9 Nach Art. 1 Abs. 4 Unterabs. 1 der Zweiten Richtlinie „[schafft] [j]eder Mitgliedstaat ... eine Stelle oder erkennt eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht ... versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht Ersatz zu leisten hat“. Art. 1 Abs. 4 Unterabs. 4 sah außerdem vor, dass „[d]ie Mitgliedstaaten ... die Einschaltung dieser Stelle bei Sachschäden, die durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug verursacht wurden, beschränken oder ausschließen [können]“. Diese Möglichkeit wurde jedoch später mit der Richtlinie 2005/14 für Fälle ausgeschlossen, in denen „die Stelle einem Opfer eines Unfalls, bei dem durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug auch Sachschäden verursacht wurden, für beträchtliche Personenschäden Schadenersatz geleistet [hat]“.

10 Art. 2 Abs. 1 der Zweiten Richtlinie bestimmt:

„Jeder Mitgliedstaat trifft zweckdienliche Maßnahmen, damit jede Rechtsvorschrift oder Vertragsklausel in einer nach Artikel 3 Absatz 1 der [Ersten Richtlinie] ausgestellten Versicherungspolice, mit der die Nutzung oder Führung von Fahrzeugen durch

— hierzu weder ausdrücklich noch stillschweigend ermächtigte Personen oder

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

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

von der Versicherung ausgeschlossen werden, bei der Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 der [Ersten Richtlinie] bezüglich der Ansprüche von bei Unfällen geschädigten Dritten als wirkungslos gilt.

...“

11 Art. 3 der Zweiten Richtlinie sieht vor:

„Familienmitglieder des Versicherungsnehmers, des Fahrers oder jeder anderen Person, die bei einem Unfall haftbar gemacht werden kann und durch die in Artikel 1 Absatz 1 bezeichnete Versicherung geschützt ist, dürfen nicht aufgrund dieser familiären Beziehungen von der Personenschadenversicherung ausgeschlossen werden.“

12 Art. 1 der Dritten Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. L 129, S. 33) in der durch die Richtlinie 2005/14 geänderten Fassung (im Folgenden: Dritte Richtlinie) sieht vor:

„[D]ie in Artikel 3 Absatz 1 der [Ersten Richtlinie] genannte Versicherung [deckt] die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jede gesetzliche Bestimmung oder Vertragsklausel in einer Versicherungspolice, mit der ein Fahrzeuginsasse vom Versicherungsschutz ausgeschlossen wird, weil er wusste oder hätte wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder einem anderen Rauschmittel stand, bezüglich der Ansprüche eines solchen Fahrzeuginsassen als wirkungslos gilt.

...“

13 Art. 1a der Dritten Richtlinie bestimmt:

„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 Schadenersatz aus einem Unfall haben, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist. ...“

14 Art. 4c dieser Richtlinie lautet:

„Versicherungsunternehmen können sich gegenüber Unfallgeschädigten nicht auf Selbstbeteiligungen berufen, soweit die in Artikel 3 Absatz 1 der [Ersten Richtlinie] genannte Versicherung betroffen ist.“

15 Die Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie) (ABl. L 181, S. 65) sieht in Art. 3 („Direktanspruch“) vor:

„Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die ... Geschädigten ... einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt.“

16 Außerdem sieht Art. 1 der Ersten Richtlinie 73/239/EWG des Rates vom 24. Juli 1973 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend die Aufnahme und Ausübung der Tätigkeit der Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) (ABl. L 288, S. 3) in der durch die Richtlinie 84/641/EWG des Rates vom 10. Dezember 1984 (ABl. L 339, S. 21) geänderten Fassung vor:

„(1) Diese Richtlinie betrifft die Aufnahme und Ausübung der selbständigen Tätigkeit der Direktversicherung ... durch Unternehmen, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind oder sich dort niederzulassen wünschen.

...

(3) Die Einteilung der in diesem Artikel bezeichneten Tätigkeiten nach Zweigen ist im Anhang aufgeführt.“

17 Im Anhang dieser Richtlinie heißt es:

„A. Einteilung der Risiken nach Versicherungszweigen ...

10. *Haftpflicht für Landfahrzeuge mit eigenem Antrieb* Haftpflicht aller Art (einschließlich derjenigen des Frachtführers), die sich aus der Verwendung von Landfahrzeugen mit eigenem Antrieb ergibt. ...“

*Slowenisches Recht*

18 Art. 15 des Gesetzes über die Pflichtversicherungen im Verkehrsbereich (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, im Folgenden: ZOZP) sieht vor:

„Der Eigentümer eines Fahrzeugs hat einen Vertrag über eine Haftpflichtversicherung für Schäden abzuschließen, die er Dritten bei der Benutzung des Fahrzeugs verursacht: Tod, Körperverletzung, Beeinträchtigung der Gesundheit oder Zerstörung und Beschädigung von Sachen ...; ausgenommen ist die Haftung für Schäden an Sachen, die er zum Transport übernommen hat. ...“

### **Ausgangsverfahren und Vorlagefrage**

- 19 Der Vorlageentscheidung ist zu entnehmen, dass am 13. August 2007 ein Traktor mit Anhänger während des Einbringens von Heuballen auf den Dachboden einer Scheune bei einem Rückwärtsmanöver im Hof des Bauernhofs, mit dem der Anhänger in die Scheune gelenkt werden sollte, gegen die Leiter stieß, auf der Herr Vnuk stand, und dessen Sturz verursachte. Herr Vnuk erhob gegen Zavarovalnica Triglav, die Versicherungsgesellschaft, bei der der Traktoreigentümer einen Haftpflichtversicherungsvertrag abgeschlossen hatte, Klage auf Zahlung eines Betrags von 15 944,10 Euro als Ersatz für seinen Nichtvermögensschaden nebst Verzugszinsen.
- 20 Das erstinstanzliche Gericht wies die Klage ab. Das Berufungsgericht wies die von Herrn Vnuk gegen dieses Urteil eingelegte Berufung mit dem Hinweis zurück, dass die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungspolice den Schaden decke, der bei der Benutzung eines Traktors als Transportmittel entstanden sei, nicht aber jenen, der bei der Nutzung des Traktors als Arbeits- oder Antriebsmaschine verursacht worden sei.
- 21 Das vorlegende Gericht ließ die Revision von Herrn Vnuk gegen letztere Entscheidung zu, soweit es um die Frage geht, ob der Traktor als „Fahrzeug“ im Sinne von Art. 15 ZOZP benutzt wurde.
- 22 Vor dem vorlegenden Gericht macht Herr Vnuk geltend, dass der Begriff der „Benutzung eines Fahrzeugs im Verkehr“ nicht auf Fahrten auf öffentlichen Straßen beschränkt werden könne und dass außerdem der Traktor zusammen mit seinem Anhänger im Zeitpunkt des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Schadenseintritts sehr wohl ein auf der Fahrt befindliches Fahrzeug gewesen sei und es sich um das Fahrtende gehandelt habe. Zavarovalnica Triglav trägt hingegen vor, dass das Ausgangsverfahren die Benutzung eines Traktors nicht in seiner Funktion als für den Straßenverkehr bestimmtes Fahrzeug, sondern bei der Arbeit vor der Scheune eines Bauernhofs betreffe.

- 23 Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass der Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ im ZOZP nicht definiert sei, dass aber die Rechtsprechung diese Lücke geschlossen habe. Der Hauptzweck der Haftpflichtversicherung nach dem ZOZP bestehe im Risikoausgleich bzw. im Erfordernis, für die Bedürfnisse der Geschädigten und der Fahrzeuginsassen im Verkehr auf öffentlichen Straßen zu sorgen. Nach der slowenischen Rechtsprechung sei für die Beurteilung, ob ein bestimmter Schaden durch eine Haftpflichtversicherung gedeckt sei, jedoch nicht ausschlaggebend, ob dieser auf einer öffentlichen Straße entstanden sei. Kein Haftpflichtversicherungsschutz bestehe allerdings, wenn das Fahrzeug als Arbeitsmaschine verwendet werde, z. B. auf einer landwirtschaftlichen Fläche, denn in einem solchen Fall gehe es nicht um Straßenverkehr.
- 24 Das vorlegende Gericht führt aus, dass die verschiedenen Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinien – d. h. die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie, die Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie sowie die Richtlinie 2005/14 (im Folgenden zusammen: Haftpflichtversicherungsrichtlinien) – auf den „Verkehr“, den „Straßenverkehr“ oder auch die „Verkehrsteilnehmer“ Bezug nähmen, aber nicht erläuterten, was als Benutzung eines Fahrzeugs gelte und welches Kriterium dabei ausschlaggebend sei. Man könne somit die Meinung vertreten, dass die Haftpflichtversicherung nur diejenigen Schäden decke, die im Rahmen des Straßenverkehrs von einem Fahrzeug verursacht worden seien, oder aber, dass sie jeglichen Schaden decke, der in irgendeiner Weise mit der Benutzung oder dem Betrieb eines Fahrzeugs zusammenhänge, unabhängig davon, ob diese Situation als Verkehrssituation qualifiziert werden könne.
- 25 Vor diesem Hintergrund hat das Vrhovno sodišče (Oberster Gerichtshof) das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist der Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ im Sinne der Bestimmung des Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie dahin auszulegen, 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?

### **Zu den Anträgen auf Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens**

- 26 Mit Schriftsatz, der am 28. März 2014 bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen ist, hat Irland beantragt, nach Art. 83 der Verfahrensordnung die Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens zu beschließen. Irland stützt seinen Antrag darauf, dass es erforderlich sei, die Wirkungen des zu erlassenden Urteils zeitlich zu begrenzen, falls der Gerichtshof den Schlussanträgen des Generalanwalts folge, und dass es daher notwendig sei, das mündliche Verfahren wiederzueröffnen, damit Irland Gelegenheit gegeben werde, seine Argumente zur Stützung seines Antrags auf zeitliche Begrenzung der Wirkungen des Urteils vorzutragen.
- 27 Mit Schriftsätzen, die am 15. bzw. 21. Mai 2014 bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen sind, haben die Regierung des Vereinigten Königreichs und die deutsche Regierung ebenfalls beantragt, nach Art. 83 der Verfahrensordnung die Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens zu beschließen. Die Regierung des Vereinigten Königreichs stützt ihren Antrag darauf, dass die vom Generalanwalt vorgelegten Schlussanträge mehrere Fehler aufwiesen, zu denen sie eine Stellungnahme einreichen wolle. Die deutsche Regierung trägt ihrerseits vor, dass die Schlussanträge ein zwischen den Beteiligten nicht erörtertes Vorbringen ansprächen, nämlich das Vorliegen einer etwaigen Lücke in der Ersten Richtlinie, die auszufüllen sei, und dass der Gerichtshof nicht ausreichend unterrichtet sei, um zu entscheiden.
- 28 Der Gerichtshof kann gemäß Art. 83 seiner Verfahrensordnung jederzeit nach Anhörung des Generalanwalts die Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens beschließen, insbesondere wenn er sich für unzureichend unterrichtet hält, wenn eine Partei nach Abschluss des mündlichen Verfahrens



eine neue Tatsache unterbreitet hat, die von entscheidender Bedeutung für die Entscheidung des Gerichtshofs ist, oder wenn ein zwischen den Parteien oder den in Art. 23 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union bezeichneten Beteiligten nicht erörtertes Vorbringen entscheidungserheblich ist.

- 29 Im vorliegenden Fall geht der Gerichtshof nach Anhörung des Generalanwalts davon aus, dass er über alle erforderlichen Angaben verfügt, um die vom vorlegenden Gericht aufgeworfene Frage zu beantworten, und dass die Rechtssache nicht im Hinblick auf eine neue Tatsache, die von entscheidender Bedeutung für die Entscheidung ist, oder im Hinblick auf ein vor ihm nicht erörtertes Vorbringen zu prüfen ist.
- 30 Außerdem ist hinsichtlich der an den Schlussanträgen des Generalanwalts geübten Kritik zum einen darauf hinzuweisen, dass die Satzung des Gerichtshofs und seine Verfahrensordnung keine Möglichkeit für die Beteiligten vorsehen, eine Stellungnahme zu den Schlussanträgen des Generalanwalts einzureichen (Beschluss Emesa Sugar, C-17/98, EU:C:2000:69, Rn. 2, und Urteil Döhler Neuenkirchen, C-262/10, EU:C:2012:559, Rn. 29).
- 31 Zum anderen hat der Generalanwalt nach Art. 252 Abs. 2 AEUV die Aufgabe, öffentlich in völliger Unparteilichkeit und Unabhängigkeit begründete Schlussanträge zu den Rechtssachen zu stellen, in denen nach der Satzung des Gerichtshofs seine Mitwirkung erforderlich ist. Der Gerichtshof ist dabei weder an die Schlussanträge des Generalanwalts noch an ihre Begründung gebunden. Dass ein Beteiligter mit den Schlussanträgen des Generalanwalts nicht einverstanden ist, kann folglich unabhängig von den darin untersuchten Fragen für sich genommen kein Grund sein, der die Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens rechtfertigt (Urteile Hogan Lovells International, C-229/09, EU:C:2010:673, Rn. 26, E.ON Energie/Kommission, C-89/11 P, EU:C:2012:738, Rn. 62, und Weber, C-438/12, EU:C:2014:212, Rn. 30).
- 32 Die Anträge der deutschen Regierung, der Regierung von Irland und der Regierung des Vereinigten Königreichs auf Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens sind daher zurückzuweisen.

### **Zur Vorlagefrage**

- 33 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie dahin auszulegen ist, dass unter den Begriff der „Benutzung eines Fahrzeugs“ Umstände wie die des Ausgangsverfahrens fallen, d. h. das Manöver, das ein Traktor im Hof eines Bauernhofs ausführt, um seinen Anhänger in eine Scheune zu fahren.
- 34 Die deutsche Regierung und Irland tragen vor, dass die Versicherungspflicht nach Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie nur Situationen im Straßenverkehr betreffe und daher nicht für Umstände wie die des Ausgangsverfahrens gelte.
- 35 Die Kommission ist hingegen der Ansicht, dass diese Vorschrift für die Benutzung von Fahrzeugen, gleichgültig ob als Transportmittel oder als Arbeitsmaschinen, auf jeder öffentlichen oder privaten Fläche gelte, auf der sich Gefahren verwirklichen könnten, die mit der Benutzung von Fahrzeugen verbunden seien, unabhängig davon, ob sich diese Fahrzeuge in Bewegung befänden.
- 36 Nach Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie trifft jeder Mitgliedstaat vorbehaltlich der Anwendung des Art. 4 dieser Richtlinie alle zweckdienlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

- 37 Der Begriff des Fahrzeugs wird in Art. 1 Nr. 1 dieser Richtlinie erläutert, wonach unter „Fahrzeug“ im Sinne dieser Richtlinie „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“, zu verstehen ist.
- 38 Es steht fest, dass ein Traktor mit Anhänger dieser Definition entspricht. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Definition unabhängig von dem Gebrauch ist, der vom jeweiligen Fahrzeug gemacht wird oder werden kann. Daher ändert die Tatsache, dass ein Traktor, der eventuell einen Anhänger führt, unter bestimmten Umständen als landwirtschaftliche Arbeitsmaschine benutzt werden kann, nichts an der Feststellung, dass ein solches Fahrzeug dem Begriff „Fahrzeug“ in Art. 1 Nr. 1 der Ersten Richtlinie entspricht.
- 39 Daraus folgt jedoch nicht zwangsläufig, dass ein Traktor mit Anhänger der Haftpflichtversicherungspflicht nach Art. 3 Abs. 1 dieser Richtlinie unterliegt. Denn zum einen ist es gemäß dieser Vorschrift erforderlich, dass dieses Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Mitgliedstaats hat, eine Bedingung, deren Erfüllung im Ausgangsverfahren außer Streit steht. Zum anderen kann nach Art. 4 Buchst. b dieser Richtlinie jeder Mitgliedstaat 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 Art. 3 der Richtlinie abweichen.
- 40 Daher unterliegt ein Traktor mit Anhänger der Pflicht nach Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie, wenn er seinen gewöhnlichen Standort im Gebiet eines Mitgliedstaats hat, der diese Art von Fahrzeug nicht vom Geltungsbereich dieser Vorschrift ausgenommen hat.
- 41 Zur Frage, ob das Manöver, das ein Traktor im Hof eines Bauernhofs ausführt, um seinen Anhänger in eine Scheune zu fahren, unter den Begriff der „Benutzung eines Fahrzeugs“ im Sinne dieser Vorschrift zu subsumieren ist, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass dieser Begriff nicht dem Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten überlassen werden darf.
- 42 Weder Art. 1 der Ersten Richtlinie noch Art. 3 Abs. 1 dieser Richtlinie, noch irgendeine andere Vorschrift dieser oder der anderen Haftpflichtversicherungsrichtlinien verweisen nämlich hinsichtlich dieses Begriffs auf das Recht der Mitgliedstaaten. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs folgt aus den Erfordernissen sowohl der einheitlichen Anwendung des Unionsrechts als auch des Gleichheitssatzes, dass die Begriffe einer Vorschrift des Unionsrechts, die für die Ermittlung ihres Sinnes und ihrer Bedeutung nicht ausdrücklich auf das Recht der Mitgliedstaaten verweist, in der Regel in der gesamten Europäischen Union eine autonome und einheitliche Auslegung erhalten müssen, die nicht nur unter Berücksichtigung des Wortlauts, sondern auch unter Berücksichtigung des Kontextes der Vorschrift und der Ziele gefunden werden muss, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden (vgl. in diesem Sinne Urteil Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, Rn. 19 und 21 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).
- 43 Was erstens den Wortlaut des Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie betrifft, ergibt eine vergleichende Prüfung der verschiedenen Sprachfassungen dieser Vorschrift, dass sie Divergenzen hinsichtlich der Art der Situation aufweist, die von der in ihr vorgesehenen Versicherungspflicht erfasst wird. Diese Divergenzen sind im Übrigen auch im Richtlinienentwurf selbst zu finden, insbesondere in der englischen und der französischen Sprachfassung.
- 44 So wird in der französischen sowie in der spanischen, der griechischen, der italienischen, der niederländischen, der polnischen und der portugiesischen Sprachfassung des Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie von der Pflicht zum Abschluss einer Versicherung für die Haftpflicht aufgrund des „Verkehrs“ von Fahrzeugen gesprochen und damit nahegelegt, dass diese Versicherungspflicht nur Straßenverkehrsunfälle betrifft, wie dies die deutsche Regierung und Irland vortragen.



- 45 Dagegen verwenden die englische sowie die bulgarische, die tschechische, die estnische, die lettische, die maltesische, die slowakische, die slowenische und die finnische Sprachfassung dieser Vorschrift ohne nähere Erläuterung den Begriff der „Benutzung“ von Fahrzeugen, während die dänische, die deutsche, die litauische, die ungarische, die rumänische und die schwedische Sprachfassung der Vorschrift noch allgemeiner von der Pflicht zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge sprechen und somit offensichtlich die Pflicht zum Abschluss einer Versicherung für die Haftpflicht aufgrund der Benutzung oder des Betriebs eines Fahrzeugs unabhängig davon vorsehen, ob die Benutzung oder der Betrieb in einer Straßenverkehrssituation erfolgt.
- 46 Nach ständiger Rechtsprechung kann jedoch eine rein wörtliche Auslegung einer oder mehrerer Sprachfassungen eines in mehreren Sprachen vorhandenen unionsrechtlichen Textes unter Ausschluss der anderen Sprachfassungen nicht ausschlaggebend sein, da es die einheitliche Anwendung der Unionsvorschriften gebietet, diese u. a. im Licht aller Sprachfassungen auszulegen (vgl. in diesem Sinne Urteile Jany u. a., C-268/99, EU:C:2001:616, Rn. 47 und die dort angeführte Rechtsprechung, sowie Kommission/Spanien, C-189/11, EU:C:2013:587, Rn. 56 und die dort angeführte Rechtsprechung). Weichen die verschiedenen Sprachfassungen eines Unionstextes voneinander ab, muss die fragliche Vorschrift nach der allgemeinen Systematik und dem Zweck der Regelung ausgelegt werden, zu der sie gehört (vgl. in diesem Sinne Urteile ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, Rn. 16 und die dort angeführte Rechtsprechung, Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, Rn. 48, sowie Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, Rn. 39).
- 47 Zweitens sind daher die allgemeine Systematik und der Zweck der Unionsregelung im Bereich der Haftpflichtversicherung, zu der Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie gehört, zu prüfen.
- 48 Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass keine der Haftpflichtversicherungsrichtlinien definiert, was unter den Begriffen „Unfall“, „Schaden“, „Verkehr“ oder „Benutzung eines Fahrzeugs“ im Sinne dieser Richtlinien zu verstehen ist.
- 49 Diese Begriffe sind jedoch im Licht der beiden von diesen Richtlinien verfolgten Ziele des Schutzes der Opfer von Unfällen, die durch ein Kraftfahrzeug verursacht werden, und der Liberalisierung des Personen- und Warenverkehrs im Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarkts zu verstehen.
- 50 So gehört die Erste Richtlinie zu einer Reihe von Richtlinien, mit denen die Pflichten der Mitgliedstaaten im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung schrittweise präzisiert wurden. Der Gerichtshof hat zwar wiederholt entschieden, dass sich aus den Erwägungsgründen der Ersten und der Zweiten Richtlinie ergibt, dass diese den freien Verkehr der Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort im Gebiet der Union sowie der Fahrzeuginsassen gewährleisten sollen, er hat aber auch wiederholt entschieden, dass sie ebenso zum Ziel haben, den bei durch diese Fahrzeuge verursachten Unfällen Geschädigten unabhängig davon, wo in der Union sich der Unfall ereignet hat, eine vergleichbare Behandlung zu garantieren (vgl. u. a. in diesem Sinne Urteile Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, Rn. 13, sowie Csonka u. a., C-409/11, EU:C:2013:512, Rn. 26 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 51 Auch wenn nämlich u. a. den Erwägungsgründen 5 bis 7 der Ersten Richtlinie zu entnehmen ist, dass diese die Regelung des Personen- und Kraftfahrzeugverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Schaffung eines Binnenmarkts durch Aufhebung der Kontrolle der Grünen Karte an den Grenzen der Mitgliedstaaten liberalisieren sollte, verfolgte sie auch schon das Ziel des Opferschutzes (vgl. in diesem Sinne Urteil Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, Rn. 18).
- 52 Außerdem zeigt die Entwicklung der Unionsregelung im Bereich der Haftpflichtversicherung, dass das Ziel des Schutzes der Opfer von Unfällen, die durch Fahrzeuge verursacht werden, vom Unionsgesetzgeber ständig verfolgt und verstärkt wurde.

- 53 Dies geht zunächst insbesondere aus den Art. 1 bis 3 der Zweiten Richtlinie hervor. So bestimmte Art. 1 dieser Richtlinie, dass die in Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie bezeichnete Versicherung sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen hat. Weiter schrieb er vor, dass die Mitgliedstaaten Stellen schaffen, die für Schäden, die durch ein nicht ermitteltes oder nicht versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, Ersatz leisten, und legte Mindestdeckungssummen fest. Art. 2 dieser Richtlinie schränkte die Geltung bestimmter normativ oder vertraglich vorgesehener Ausschlussklauseln bezüglich der Ansprüche von Dritten ein, die bei einem aufgrund der Nutzung oder Führung des versicherten Fahrzeugs durch bestimmte Personen verursachten Unfall geschädigt wurden. Art. 3 dieser Richtlinie dehnte den Versicherungsschutz für Personenschäden auf die Familienmitglieder des Versicherungsnehmers, des Fahrers oder jeder anderen Person, die bei einem Unfall haftbar gemacht werden kann, aus.
- 54 Des Weiteren dehnte Art. 1 der Dritten Richtlinie u. a. den Versicherungsschutz auf die Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers aus, und die Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie führte u. a. in Art. 3 einen Direktanspruch der Geschädigten gegen das Versicherungsunternehmen ein, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt.
- 55 Schließlich passte die Richtlinie 2005/14 durch die Art. 2 und 4, mit denen die Zweite und die Dritte Richtlinie geändert wurden, u. a. die Mindestdeckungssummen an, sah deren regelmäßige Überprüfung vor und dehnte den Einsatzbereich der durch die Zweite Richtlinie eingeführten Stelle und den Versicherungsschutz nach Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie auf Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern aus. Sie führte zudem eine neue Beschränkung der Möglichkeit ein, bestimmte Klauseln über den Ausschluss des Versicherungsschutzes anzuwenden, und untersagte es Versicherungsunternehmen, sich gegenüber Unfallgeschädigten auf Selbstbeteiligungen zu berufen, soweit die in Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie genannte Versicherung betroffen ist.
- 56 Angesichts all dieser Umstände und insbesondere des Schutzziels der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie kann nicht angenommen werden, dass der Unionsgesetzgeber Personen, die durch einen Unfall geschädigt werden, der durch ein Fahrzeug bei dessen Benutzung verursacht wird, von dem durch diese Richtlinien gewährten Schutz ausschließen wollte, sofern die Benutzung der gewöhnlichen Funktion dieses Fahrzeugs entspricht.
- 57 In diesem Zusammenhang ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass nach Teil A des Anhangs der Richtlinie 73/239 in der durch die Richtlinie 84/641 geänderten Fassung der direkte Versicherungszweig hinsichtlich der „Haftpflicht für Landfahrzeuge mit eigenem Antrieb“ die „Haftpflicht aller Art (einschließlich derjenigen des Frachtführers), die sich aus der Verwendung von Landfahrzeugen mit eigenem Antrieb ergibt“, betrifft.
- 58 Im vorliegenden Fall hat zum einen die Republik Slowenien, wie aus den von der Kommission veröffentlichten Informationen ersichtlich, keine Art von Fahrzeug nach Art. 4 Buchst. b der Ersten Richtlinie vom Geltungsbereich des Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie ausgenommen. Zum anderen wurde nach den Angaben des vorlegenden Gerichts der Unfall, der zu dem Ausgangsrechtsstreit geführt hat, von einem Fahrzeug verursacht, das im Rückwärtsgang fuhr, um an eine bestimmte Stelle zu gelangen, und scheint somit durch eine Benutzung eines Fahrzeugs verursacht worden zu sein, die dessen gewöhnlicher Funktion entsprach, was zu prüfen jedoch Sache des vorlegenden Gerichts ist.
- 59 Unter diesen Umständen ist in Anbetracht der vorstehenden Ausführungen auf die Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie dahin auszulegen ist, dass der darin enthaltene Begriff der „Benutzung eines Fahrzeugs“ 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, könnte somit unter diesen Begriff fallen, was zu prüfen Sache des vorlegenden Gerichts ist.

## Kosten

- 60 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 (Dritte Kammer) für Recht erkannt:

**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 ist dahin auszulegen, dass der darin enthaltene Begriff der „Benutzung eines Fahrzeugs“ 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, könnte somit unter diesen Begriff fallen, was zu prüfen Sache des vorlegenden Gerichts ist.**

Unterschriften