

**Rechtssache C-375/20**

**Zusammenfassung des Vorabentscheidungsersuchens gemäß Art. 98 Abs. 1  
der Verfahrensordnung des Gerichtshofs**

**Eingangsdatum:**

10. August 2020

**Vorlegendes Gericht:**

Tribunal da Relação de Coimbra (Berufungsgericht Coimbra)  
(Portugal)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

11. Mai 2020

**Rechtsmittelführerin:**

Liberty Seguros SA

**Rechtsmittelgegner:**

DR

---

**Gegenstand des Ausgangsverfahrens**

Die Dritte Zivilkammer des Tribunal da Relação de Coimbra (Berufungsgericht Coimbra, Portugal) ersucht den Gerichtshof um eine Entscheidung, ob eine im nationalen Recht vorgesehene Möglichkeit, die Nichtigkeit eines Versicherungsvertrags wegen der Rechtswidrigkeit seines rechtsgeschäftlichen Inhalts den geschädigten Dritten und dem Fundo de Garantia Automóvel (Garantiefonds der Kraftfahrzeugversicherung, Portugal) gegenüber geltend zu machen, mit dem Unionsrecht (Richtlinie 2009/103/EG) vereinbar ist.

**Gegenstand und Rechtsgrundlage der Vorlage**

Art. 267 Abs. 2 AEUV

## Vorlagefragen

Steht das Unionsrecht und insbesondere die Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates einer nationalen Regelung entgegen, die es gestattet, den geschädigten Dritten und dem Fundo do Garantia Automóvel die Nichtigkeit eines Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrags entgegenzuhalten, die sich aus dem Umstand ergibt, dass der Versicherungsnehmer das versicherte Fahrzeug zur entgeltlichen, geheimen und rechtswidrigen Beförderung von Personen und Waren verwendet und dass er dem Versicherungsunternehmen diesen Zweck verschwiegen hat? Wäre die Antwort dieselbe, wenn die Passagiere sich des heimlichen und rechtswidrigen Charakters der Beförderung bewusst gewesen wären?

## Angeführte Vorschriften des Unionsrechts

Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, insbesondere Art. 13 Abs. 1.

Urteile vom 22. Juli 2017, *Fidelidade-Companhia de Seguros* (C-287/16, EU:C:2017:575), vom 4. Juli 2006, *Adeneler u. a.* (C-212/04, EU:C:2006:443), vom 16. Dezember 1993, *Miret* (C-334/92, EU:C:1993:945), und vom 13. November 1990, *Marleasing* (C-106/89, EU:C:1990:395).

## Angeführte Vorschriften des nationalen Rechts

Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto (aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio, que altera as Diretivas n.ºs 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Diretiva n.º 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis) (Decreto-Lei Nr. 291/2007 vom 21. August 2007 zur Annahme der Regelung des Systems der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur teilweisen Umsetzung der 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, *Diário da República* Nr. 160/2007, Serie I vom 21. August 2007): Art. 22, 47 Abs. 1, 49 Abs. 1 Buchst. a und b sowie 54 Abs. 3.

Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de abril (estabelece o regime jurídico do contrato de seguro) (Decreto-Lei Nr. 72/2008 vom 16. April 2008 zur rechtlichen Regelung des Versicherungsvertrags, im Folgenden auch: RJCS), *Diário da República* Nr. 75/2008, Serie I vom 16. April 2008: insbesondere Art. 14 Abs. 1, 24 Abs. 1, 25 Abs. 3 und 43.

Art. 253, 254 Abs. 1, 280 und 294 des Código Civil (im Folgenden: Zivilgesetzbuch).

### **Kurze Darstellung des Sachverhalts und des Verfahrens**

- 1 Die Liberty Seguros S.A. erhob gegen den Beklagten und jetzigen Rechtsmittelgegner, DR, eine Feststellungsklage mit dem Antrag, „die auf den Zeitpunkt seines Abschlusses zurückwirkende Anfechtung des mit dem Beklagten abgeschlossenen Versicherungsvertrags wegen eines erheblichen Mangels festzustellen, unbeschadet des der Klägerin zustehenden Rechts, gemäß Art. 25 Abs. 5 des Decreto-Lei Nr. 72/2008 die vom Beklagten bezahlten Versicherungsbeiträge einzubehalten“.
- 2 Die Klägerin und nunmehr Rechtsmittelführerin machte im Wesentlichen geltend, sie habe am 27. August 2015 mit dem Beklagten einen Versicherungsvertrag über eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen. Gegenstand der Versicherung sei das (im Ausgangsverfahren näher bezeichnete) Fahrzeug mit dem Kennzeichen 56-FB-46 (im Folgenden: FB) gewesen. In seinem Antrag habe der Beklagte sich als Eigentümer des Fahrzeugs ausgegeben und erklärt, dass er dieses Fahrzeug als Privatperson nutze und dessen gewöhnlicher Fahrer sei.
- 3 Der Beklagte habe am 9. September 2015 einen Antrag auf Änderung dieses Versicherungsvertrags gestellt, in dem er darum gebeten habe, den Versicherungsgegenstand, das Fahrzeug FB, durch ein anderes Fahrzeug derselben Marke und desselben Modells mit dem Kennzeichen 80-PX-30 (im Folgenden: PX) zu ersetzen; Eigentümer und gewöhnlicher Fahrer sei ebenfalls er. Es sei für seine private Nutzung bestimmt und verfüge über sechs Sitzplätze. Versicherungsnehmer und gewöhnlicher Fahrer sei er selbst; dass ein Anhänger vorhanden sei, habe er dabei nicht angegeben. Die Klägerin habe den Angaben des Beklagten vertraut und die Vertragsänderung angenommen; alle übrigen Bestimmungen des ursprünglichen, am 27. August geschlossenen Vertrags seien in Kraft geblieben.
- 4 Aufgrund des Unfalls, der sich am 24. März 2016 in Frankreich ereignet habe (und dem [alle] 12 Personen zum Opfer gefallen seien, die in dem Fahrzeug gereist seien), habe sie erfahren, dass der Beklagte weder, als er die Auswechslung des versicherten Fahrzeugs beantragt habe, noch danach Eigentümer des Fahrzeugs gewesen sei, dass er auch nicht dessen gewöhnlicher Fahrer gewesen sei und dass er es nicht wie im Antrag angegeben verwendet habe, sondern dass dieses Fahrzeug zur entgeltlichen, nicht genehmigten Beförderung von Auswanderern zwischen Portugal und der Schweiz genutzt worden sei, dass es mit einem Anhänger mit einem Bruttogewicht von 1 300 Kilogramm bestückt gewesen sei und 12 Sitzplätze (zuzüglich des Fahrersitzes) aufgewiesen habe und dass gewöhnlicher Fahrer dieses Fahrzeugs der 19 Jahre alte FN gewesen sei. Dieser sei Inhaber einer nicht gewerblichen Fahrerlaubnis der Klasse B, die ihn zum Führen von Fahrzeugen berechtigt habe, die höchstens 9 Fahrgäste

beförderten; ein daran angekoppelter Anhänger hätte ein Bruttogewicht von höchstens 750 Kilogramm haben dürfen.

- 5 Über diese Tatsachen, insbesondere die Verwendung des Fahrzeugs für die tatsächlich durchgeführte Tätigkeit, habe der Beklagte sie, die Klägerin, vorsätzlich nicht informiert, wodurch er sie über den Umfang des vertraglich vereinbarten Risikos getäuscht habe; hätte sie von diesen Tatsachen Kenntnis gehabt, hätte sie den Vertragsabschluss abgelehnt.
- 6 Durch sein Verhalten habe der Beklagte vorsätzlich und arglistig die in Art. 24 Abs. 1 des Decreto-Lei Nr. 72/2008 vorgesehene Pflicht zur Abgabe einer Eingangserklärung über das zu übernehmende Risiko verletzt. Aus diesem Grund sei sie gemäß Art. 25 Abs. 3 dieses Decreto-Lei sowie Art. 253 und 254 Abs. 1 des Zivilgesetzbuchs berechtigt, den Vertrag anzufechten, was gerichtlich festgestellt werden solle.
- 7 Der Beklagte, der ordnungsgemäß vorgeladen worden war, reagierte hierauf nicht.
- 8 Der Fundo de Garantia Automóvel (Garantiefonds der Kraftfahrzeug-Versicherung, im Folgenden: FGA) reichte innerhalb der Frist zur Beantwortung der Klage unter Berufung auf seine eigene [Passiv-]Legitimation (er habe ein mit dem des Beklagten gleichliegendes Interesse, da er, würde den Forderungen der Klägerin stattgegeben, für die Zahlung des Schadenersatzes haften müsse) eine Hauptinterventionsschrift ein, in der er den von der Klägerin behaupteten Sachverhalt bestritt und Klageabweisung beantragte, gleichzeitig eine Widerklage erhob und die Beteiligung weiterer Dritter am Rechtsstreit veranlasste, indem er VS (eingetragene Eigentümerin des versicherten Fahrzeugs), FN (Fahrer des versicherten Fahrzeugs) und JT (Versicherungsmakler der Klägerin) den Streit verkündete.
- 9 Hierfür machte er geltend, dass der Versicherungsvertrag unter Einschaltung des Versicherungsmaklers am Wohnsitz des Beklagten DR abgeschlossen worden sei, wo es allgemein bekannt sei, dass der Beklagte die Tätigkeit der entgeltlichen Personenbeförderung zwischen der Schweiz und Portugal berufsmäßig ausübe; auch der Versicherungsmakler der Klägerin habe hiervon Kenntnis gehabt. Dieser habe zum Zeitpunkt des Abschlusses/der Änderung des Vertrages das Fahrzeug überprüft und daher gewusst, dass es über drei Sitzreihen und eine Anhängerkupplung verfüge. Die Klägerin selbst verfüge über zahlreiche Möglichkeiten, den Wahrheitsgehalt der Informationen, die ihm der Versicherte übermittle, festzustellen; sie sei verpflichtet, die Antworten des Versicherungsnehmers zu kontrollieren und deren Richtigkeit zu überprüfen. Deshalb stelle die Berufung auf die Anfechtbarkeit des Vertrages einen Verstoß gegen Treu und Glauben im Sinne des *venire contra factum proprium* dar. Zudem könne, wenn ein solcher Willensmangel existiere, dieser gemäß Art. 22 des Decreto-Lei Nr. 291/2007 den Geschädigten nicht entgegengehalten werden. Aus diesem Grund habe er die Widerklage erhoben mit dem Antrag, die Klägerin zu verurteilen „anzuerkennen, dass die mögliche Anfechtbarkeit oder Nichtigkeit des

mit dem Beklagten DR abgeschlossenen Versicherungsvertrags den Geschädigten und dem FGA nicht entgegengehalten werden kann“.

- 10 Am Ende des kontradiktorischen Verfahrens zwischen den Ausgangsparteien genehmigte das Gericht die Hauptintervention des FGA und ließ die von ihm erhobene Widerklage zu.
- 11 In der Zwischenzeit reichte die Klägerin einen Schriftsatz zur Klageerweiterung ein, in dem sie alle in der ursprünglichen Klage dargelegten Ansprüche aufrechterhielt, aber weiter vortrug, dass der Versicherungsvertrag, da er mit einer Person abgeschlossen worden sei, bei der kein rechtlich schutzwürdiges Interesse vorliege (deren Interesse bestehe allein in der Ausübung einer rechtswidrigen und geheimen Personenbeförderung), gemäß Art. 43 Abs. 1 des Decreto-Lei 72/2008 nichtig sei. Deshalb beantrage sie gemäß Art. 265 Abs. 2 und 3 des Código de Processo Civil (Zivilprozessordnung), die Klage folgendermaßen ändern zu dürfen:
  - „a) — Hauptantrag: Feststellung der Nichtigkeit des Versicherungsvertrags mit allen damit verbundenen Rechtsfolgen;
  - b) — hilfsweise für den Fall, dass die anfängliche Nichtigkeit dieses Vertrages nicht festgestellt wird: Feststellung, dass dessen Wirksamkeit durch Anfechtung entfallen ist, nach den Ausführungen und mit den Begründungen, die in der Klage vorgetragen worden und daher bereits aktenkundig sind“.
- 12 Das erstinstanzliche Gericht sah insbesondere folgende Tatsachen als erwiesen an:
- 13 Am 27. August 2015 beantragte der Beklagte bei der Klägerin den Abschluss eines Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrags.
- 14 Mit diesem Antrag wollte der Beklagte, der angab, Eigentümer des Fahrzeugs FB zu sein, und erklärte, dieses privat zu nutzen, zusätzlich zur obligatorischen Deckung des Haftpflichtrisikos für Schäden, die durch den Verkehr des Fahrzeugs verursacht werden, die Versicherung als angeblicher Eigentümer und gewöhnlicher Fahrer um eine teilweise Deckung von Schäden durch Scheibenbruch (Reparatur durch eine Vertragswerkstatt), Tod oder Berufsunfähigkeit des Fahrers, dessen medizinischen Behandlungskosten, seiner vorübergehenden vollständigen Berufsunfähigkeit mit Krankenhausaufenthalt sowie um die „Reiseassistenz plus“ erweitern.
- 15 Die Klägerin vertraute auf die Erklärungen, die der Beklagte damals abgegeben hatte und von denen sie annahm, dass sie zuträfen und in gutem Glauben erfolgt seien, akzeptierte die ihr vorgeschlagenen Deckungsoptionen und stellte die entsprechende Police aus.
- 16 Am 9. September 2015 reichte der Beklagte bei der Klägerin im Rahmen des nur einige Tage zuvor in Kraft getretenen Versicherungsvertrags einen neuen Antrag ein, mit dem er, ohne die geltende Deckung und das Kapital zu ändern, anstelle

des bis dahin versicherten Fahrzeugs ein anderes Fahrzeug derselben Marke und desselben Modells mit dem Kennzeichen PX versichern wollte.

- 17 Der Beklagte erklärte in dem Änderungsangebot auch für dieses Fahrzeug, dass er die Versicherung als dessen Eigentümer und gewöhnlicher Fahrer abschließe, dass er es für den privaten Gebrauch verwenden wolle und dass es über 6 (sechs) Sitze verfüge, die zur Beförderung von Fahrgästen und Fahrer zugelassen seien; er gab nicht an, dass er beabsichtige, einen Anhänger zu versichern.
- 18 Die Klägerin vertraute erneut auf die Angaben des Beklagten, von denen sie annahm, dass sie zuträfen und in gutem Glauben erfolgt seien, in dessen Änderungsantrag vom 9. September 2015. Sie nahm die Änderung des versicherten Fahrzeugs zu den im Änderungsantrag vorgesehenen Risikobedingungen mit Wirkung ab diesem Tag an und stellte den entsprechenden Nachtrag zum Versicherungsvertrag aus.
- 19 Nach dem 25. März 2016 erfuhr die Klägerin, dass der Beklagte dem angemeldeten Fahrzeug weder zu dem Zeitpunkt, als er vorschlug, das versicherte Fahrzeug auszuwechseln, noch später die im Versicherungsantrag angegebene Bestimmung oder Verwendung gegeben hatte, sondern vielmehr eine andere, da er es in der entgeltlichen internationalen Beförderung von Auswanderern und Waren zwischen der Schweiz und Portugal einsetzte, und dass es mit einem Anhänger gefahren worden war.
- 20 Das versicherte Fahrzeug fuhr [üblicherweise] mit neun Personen an Bord (in drei Sitzreihen zu je drei Sitzen), außer am 24. März 2016. An diesem Tag waren zwölf Personen an Bord (in vier Sitzreihen zu je drei Sitzen, von denen die letzte herausnehmbar war).
- 21 Der Beklagte übte diese Tätigkeit, die er spätestens seit April 2015 auch beworben hatte, ohne jegliche behördliche Genehmigung aus.
- 22 Diese Tätigkeit hatte der Beklagte im Versicherungsantrag an die Klägerin absichtlich unerwähnt gelassen.
- 23 Der Beklagte und der Streitverkündete FN waren die gewöhnlichen Fahrer des Kraftfahrzeugs PX.
- 24 Der Streitverkündete FN war am 23. März 2016 19 Jahre alt und Inhaber einer nichtgewerblichen Fahrerlaubnis der Klasse B, die ihn berechtigte, Fahrzeuge mit höchstens 9 Fahrgästen und einem Anhänger mit einem Bruttogewicht von höchstens 750 kg zu fahren.
- 25 FN führte als Fahrer des Fahrzeugs PX und eines anderen Fahrzeugs des Beklagten in der Zeit von August 2015 bis zum 24. März 2016 mindestens zwanzig Fahrten (Hin- und Rückfahrt) zwischen der Schweiz und Portugal durch. Für die meisten nutzte er das Fahrzeug PX.

- 26 Das versicherte Kraftfahrzeug zog zumindest auf einigen dieser Fahrten einen Anhänger mit einem Bruttogewicht von 1 300 Kilogramm.
- 27 Das Fahrzeug PX verfügte über neun feste Sitzplätze; am 24. März 2016 wurden jedoch in einer vierten Reihe drei weitere, herausnehmbare Sitzplätze hinzugefügt. Diese Sitze wurden am ersten Tag der Reise, auf der sich der Unfall ereignete, eingebaut und verfügten nicht über Sicherheitsgurte.
- 28 Der Beklagte war sich in vollem Umfang bewusst, dass er die wirkliche Tätigkeit, die er durch den Einsatz dieses Fahrzeugs (und seines Anhängers) ausübte und mit der er aufgrund des Preises, den er sich von den Personen, die seine Dienstleistungen in Anspruch nahmen, bezahlen ließ, erhebliche Gewinne erzielte, nicht bewerben, geschweige denn der Klägerin mitteilen konnte, da die insoweit zuständigen Behörden diese Tätigkeit nicht genehmigt hatten.
- 29 Der Beklagte erhielt von jeder der von ihm beförderten Personen den Betrag von mindestens 100 Euro für jede Hin- oder Rückfahrt zwischen Portugal und der Schweiz.
- 30 Dieser Preis umfasste die Beförderung des Passagiers und seines Gepäcks „Tür zu Tür“.
- 31 Die Fahrten wurden von einem einzigen Fahrer durchgeführt, der hinsichtlich der Anzahl der zu befördernden Personen und der Eigenschaften des Fahrzeugs und der jeweils angekuppelten Anhänger meist nicht über die entsprechende Fahrerlaubnis verfügte.
- 32 Der Beklagte war sich vollumfänglich bewusst, dass die Klägerin, hätte er sie zum Zeitpunkt, als er die Versicherung durch die Klägerin beantragte, über die von ihm ausgeübte Tätigkeit, die er unter Benutzung des versicherten Fahrzeugs betrieb und noch weiter betreiben wollte, in Kenntnis gesetzt, niemals dem Abschluss des fraglichen Versicherungsvertrags mit ihr zugestimmt hätte, geschweige denn der später vorgenommenen Änderung des versicherten Fahrzeugs.
- 33 Der Klägerin wurden diese Tatsachen (zur Tätigkeit des Beklagten bei der Nutzung des versicherten Fahrzeugs) nach dem schweren Verkehrsunfall, den der Lieferwagen PX erlitten hatte, und nach der von ihr angeordneten Untersuchung bekannt.
- 34 Dieser Unfall ereignete sich am 24. März 2016 um 23:40 Uhr an der RN79 in Moulins, Gemeinde Montbeugny, Lyon, Frankreich.
- 35 Der Unfall ereignete sich, als das versicherte Fahrzeug, das zu diesem Zeitpunkt vom Streitverkündeten FN gefahren wurde und in Richtung von Mâcon nach Moulins fuhr, frontal mit einem Lastkraftwagen kollidierte, der in die entgegengesetzte Richtung fuhr.

- 36 Der Zusammenstoß erfolgte auf der rechten Fahrspur (in Fahrtrichtung des Lastkraftwagens, von Moulins nach Mâcon), nachdem das Fahrzeug PX, das nach mehreren Manövern zum Überholen anderer Fahrzeuge mit einer höheren Geschwindigkeit als der auf dieser Straße zulässigen Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) in die entgegengesetzte Richtung fuhr, diese Fahrspur eingenommen hatte.
- 37 Infolge dieses Zusammenstoßes starben die zwölf ausgewanderten portugiesischen Staatsangehörigen, die aus der Schweiz in ihre Heimat unterwegs waren, um die Osterferien mit ihren Familien zu verbringen.
- 38 Jeder dieser Passagiere hatte dem Beklagten DR mindestens einen Betrag von 100 Euro für die von ihm unternommene Reise gezahlt oder wollte dies noch tun.
- 39 Ohne dieses tragische Ende wäre die Reise zwischen der Schweiz und Portugal ohne Unterbrechung verlaufen, nämlich so, dass sie am 25. März 2016 zwischen 11:00 und 12:00 Uhr am vorgesehenen Zielort geendet hätte.
- 40 Es waren keine Ruhepausen vorgesehen, weder für den Fahrer, der während der gesamten Fahrt allein für das Führen des Fahrzeugs verantwortlich war, noch für die Fahrgäste, die mit einem Großteil ihres Gepäcks in einem Raum von etwa 4,5 Quadratmetern Fläche und etwa 8,5 Kubikmetern Volumen zusammengepfercht waren. Vier von ihnen (die drei Personen in der letzten Sitzreihe und ein Kind auf dem Arm) waren nicht einmal angeschnallt (das Fahrzeug verfügte dort nicht über Sicherheitsgurte).
- 41 Die kürzeste Strecke, die für diese Reise zwischen der Stadt Romont in der Schweiz und der Stadt Guarda in Portugal vorgesehen war, betrug 1 643 Kilometer und dauerte 16 Stunden ohne Unterbrechungen.
- 42 Das Fahrzeug PX verfügte weder über einen Fahrtenschreiber noch über ein System zur Aufzeichnung der ununterbrochenen oder intermittierenden Lenkzeiten des Fahrers.
- 43 Zum Zeitpunkt des schicksalhaften Unfalls zog das Fahrzeug PX einen Anhänger mit einem Bruttogewicht (leer) von 1.300 Kilogramm, in dem die restlichen Koffer und Habseligkeiten der Passagiere befördert wurden.
- 44 Das Gewicht der in diesem Fahrzeug beförderten Personen und Gegenstände führte zu einer außerordentlichen Zunahme des Kraftfahrzeugs an Betriebsinstabilität, die bei der Ausführung von Manövern wie dem Überholen und beim Fahren mit Geschwindigkeiten von über 90 km/h exponentiell zunahm.
- 45 Infolge der heftigen Kollision mit dem LKW erhöhte der Umstand, dass die Passagiere, die ohne Sicherheitsgurt reisten, nach vorn auf die vor ihnen Sitzenden geschleudert wurden, deren Sterberisiko und trug zwangsläufig zu ihrem Tod bei.



- 46 Der Anhänger war durch den in diesem Fall in Rede stehenden Versicherungsvertrag nicht gedeckt.
- 47 Der Beklagte hatte gegenüber dem Streitverkündeten JT erklärt, dass er die Versicherung abschließen und in seiner Eigenschaft als Eigentümer des Fahrzeugs PX gegebenenfalls die Änderung der Police beantragen werde und dass er der gewöhnliche Fahrer des Fahrzeugs sei bzw. sein werde.
- 48 Der Beklagte erklärte, dass die auf dem Formular gegebenen Antworten vollständig der Wahrheit entsprächen und dass das Formular keine Informationen enthalte, die die Entscheidung der Klägerin bezüglich der vorgeschlagenen Versicherung beeinflussen könnten.
- 49 Er erklärte ferner, dass er sich seiner Verpflichtung bewusst sei, genau alle Informationen anzugeben, von denen er wisse oder vernünftigerweise annehme, dass sie für die Bewertung des Risikos durch den Versicherer wichtig seien, und fügte hinzu, sich der Verpflichtung bewusst zu sein, dass er jede Änderung der Umstände oder des vom Vertrag gedeckten Risikos während der Vertragslaufzeit mitteilen müsse.
- 50 Auf die mündliche Verhandlung erging ein Urteil, in dem der Klage teilweise und der Widerklage des FGA in vollem Umfang stattgegeben wurde. Der zwischen der Klägerin und der Beklagten abgeschlossene Versicherungsvertrag wurde mit Wirkung *inter partes* und mit den sich daraus ergebenden Rechtsfolgen für nichtig erklärt. Die übrigen Anträge gegen den Beklagten wurden abgewiesen, und es wurde festgestellt, dass die Unwirksamkeit des Versicherungsvertrags weder den geschädigten Dritten noch dem FGA entgegengehalten werden könne.
- 51 Die Klägerin Liberty Seguros S. A. legte beim vorliegenden Gericht ein Rechtsmittel gegen dieses Urteil ein.

### **Wesentliche Argumente der Parteien des Ausgangsverfahrens**

- 52 Die Liberty S.A. macht in ihrem Rechtsmittel geltend, dass sie, soweit das angefochtene Urteil die Nichtigkeit des streitigen Versicherungsvertrags anerkenne und feststelle, noch hätte festgestellt werden müssen, dass diese Nichtigkeit auch gegenüber dem Streithelfer Fondo de Garantia Automóvel und damit gegenüber den infolge des in Rede stehenden Unfalls Geschädigten gelte, da es dieser Fondo sei, den die Verpflichtung zur Zahlung des Schadensersatzes treffe.
- 53 Dies ergebe sich aus der Auslegung von Art. 291 des Zivilgesetzbuchs in Verbindung mit den Art. 2, 25 Abs. 1 und 3 sowie 147 Abs. 1 und 2 des Decreto-Lei Nr. 72/2008 sowie 22, 27 (*arg. a contrario*), 47 Abs. 1, 49 Abs. 1 und 54 Abs. 4 des Decreto-Lei Nr. 291/2007.

- 54 Tatsächlich stehe die Anwendung dieser Bestimmungen des nationalen Rechts nicht im Widerspruch zu den von der Europäischen Union erlassenen Richtlinien zur Regelung der verpflichtenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung.
- 55 Dies liege daran, dass die Richtlinien der Europäischen Union vertikale Direktwirkung auf die Beziehungen zwischen Privatpersonen und dem Mitgliedstaat bzw. öffentlichen Einrichtungen (in diesem Fall dem FGA) hätten, was bedeute, dass sich Einzelpersonen im Rahmen öffentlich-rechtlicher Rechtsbeziehungen auf Bestimmungen einer Richtlinie berufen könnten, die hinreichend klar und präzise seien und keiner Bedingung unterlägen.
- 56 Die horizontale Direktwirkung beziehe sich auf die Rechtsbeziehungen zwischen Privatpersonen (privatrechtlichen Beziehungen), und obwohl die Rechtsprechung des Gerichtshofs die unmittelbare Anwendbarkeit (d.h. eine vertikale und horizontale Direktwirkung) von Verordnungen anerkenne, bejahe sie im Fall der Richtlinien nur eine vertikale Direktwirkung in den Beziehungen zwischen Privatpersonen und dem Staat oder den öffentlichen Behörden.
- 57 Somit bestehe für die nationalen Gerichte keinerlei Ermessensspielraum, was die unmittelbare Anwendung angehe oder, mit anderen Worten, die Anerkennung der horizontalen Direktwirkung einer Richtlinie in einem Gerichtsverfahren zwischen Privatpersonen betreffe. Sie könnten diese daher auch nicht feststellen.
- 58 Im vorliegenden Fall sei die Liberty Seguros aufgrund nationalen Rechts infolge der Nichtigkeit des Versicherungsvertrags von der Haftung frei.
- 59 Die unionsrechtskonforme Auslegung der nationalen gesetzlichen Vorschriften sei ausgeschlossen, wenn sie zu einer Auslegung des nationalen Rechts *contra legem* führe.
- 60 Folglich sei das angefochtene Urteil durch ein Urteil zu ersetzen, das dem Rechtsmittel stattgebe, die Nichtigkeit feststelle und entscheide, dass die festgestellte und anerkannte Nichtigkeit des zwischen der Klägerin und dem Beklagten DR geschlossenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrags gegenüber dem Hauptintervenienten Fundo de Garantia Automóvel und den Geschädigten des Unfalls vom 24. März 2016 auf französischem Hoheitsgebiet entgegengehalten werden könne und dass deshalb der Fonds (und nicht die Beklagte Liberty Seguros) verpflichtet sei, die Geschädigten für die erlittenen Schäden zu entschädigen.
- 61 In seiner Rechtsmittelbeantwortung beantragte der Fundo de Garantia Automóvel, mit folgenden Argumenten, den Gegenstand des Rechtsmittels zu erweitern:
- 62 Nach Auffassung des FGA hätte das vorliegende Gericht es als erwiesen ansehen müssen, dass der Versicherungsmakler über die vom Beklagten DR illegal ausgeübte Tätigkeit, nämlich die entgeltliche Personenbeförderung zwischen der Schweiz und Portugal, in vollem Umfang informiert gewesen sei.

- 63 Folglich stelle es zweifellos ein treuwidriges Verhalten im Sinne des *venire contra factum proprium* dar, wenn sich das Versicherungsunternehmen auf sich aus dem Vertrag ergebende Einwendungen berufe, da diese Gesellschaft eine Rechtsposition ausüben wolle, die im offensichtlichen Widerspruch zu ihrem eigenen, früheren Verhalten stehe (Art. 334 des Zivilgesetzbuchs).
- 64 Auch wenn man es nicht in diesem Sinne verstehen wolle, sei das schutzwürdige Interesse im Rahmen des verpflichtend abzuschließenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrags das des Unfallopfers; Art. 43 RJCS sei daher nicht anwendbar.
- 65 Entsprechend verlange – selbst wenn man davon ausgehe, dass der Versicherungsvertrag keinen rechtlich schutzwürdigen Interessen diene – das besondere System der Pflichtversicherung, dass der in Art. 43 RJCS genannte Begriff „Nichtigkeit“ dahin auszulegen sei, dass auch die bloße „Anfechtbarkeit“ – anzusiedeln im Bereich der Falschangaben – gemeint sei, die den Geschädigten nicht entgegengehalten werden könne.
- 66 Und selbst wenn – *quod non* – Nichtigkeit vorläge, könnte diese den Geschädigten und damit dem FGA nur dann entgegengehalten werden, wenn sie bereits vor dem Unfall festgestellt worden wäre.
- 67 Demzufolge beantragt der FGA, das Rechtsmittel der Liberty Seguros als unbegründet zurückzuweisen, das angefochtene Urteil zu aufrechtzuerhalten bzw., hilfsweise, den Gegenstand des Rechtsmittels zu erweitern.

### **Kurze Darstellung der Begründung der Vorlage**

- 68 Zur Entscheidung über das Rechtsmittel, mit dem es befasst ist, muss das vorliegende Gericht prüfen, ob im Gegensatz zur Entscheidung im ersten Rechtszug die Nichtigkeit des Versicherungsvertrags mangels eines rechtlich schützenswerten Interesses den Geschädigten und dem FGA entgegengehalten werden kann.
- 69 Das Gericht des ersten Rechtszugs war der Auffassung, dass der in diesem Fall in Rede stehende Versicherungsvertrag nicht nur anfechtbar, sondern nach Art. 43 Abs. 1 RJCS insoweit nichtig sei, als das Interesse des Versicherten in Bezug auf das vertraglich abgedeckte Risiko nicht rechtlich schützenswert sei.
- 70 Im Anschluss wurde im angefochtenen Urteil festgestellt, dass die Mängel, die das Gericht in dem Versicherungsvertrag gefunden habe — d. h. die Nichtigkeit aufgrund des Fehlens eines schutzwürdigen Interesses (des Versicherten) im Zusammenhang mit dem abgedeckten Risiko und die Anfechtbarkeit wegen vorsätzlicher Verletzung der Auskunftspflicht vor Abschluss des Vertrags und einem entsprechend erhöhten Risiko bei der Teilnahme am Verkehr — nach dem anwendbaren nationalen Recht, insbesondere Art. 22, der die Möglichkeit, den Geschädigten die Nichtigkeit des Vertrags entgegenzuhalten, ausdrücklich

vorsieht, sowie Art. 54 Abs. 3 und 4 des Decreto-Lei 291/2007 in Verbindung mit dem RJCS, den Geschädigten und dem FGA entgegengehalten werden könnten.

- 71 Das Gericht des ersten Rechtszugs kam im angefochtenen Urteil jedoch zu dem Schluss, dass dieses Ergebnis – d. h. die Einwendbarkeit – nicht mit dem Unionsrecht vereinbar sei. Es stellte insoweit fest: „Somit hätte nach Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie und Art. 2 Abs. 1 der Zweiten Richtlinie bei einer unionsrechtskonformen Auslegung und nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union, weil die Mitgliedstaaten die Wirksamkeit dieser Richtlinien nicht beeinträchtigen dürfen, der portugiesische Staat in Art. 22 der Regelung des Systems der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nicht festlegen dürfen, dass das Versicherungsunternehmen den Geschädigten und der FGA Einwendungen gegen die Wirksamkeit des Vertrags entgegenhalten kann, selbst wenn diese Einwendungen zum Zeitpunkt seines Abschlusses bestanden haben sollten.“
- 72 Aufgrund dieser Überlegung kam es letztlich zum Ergebnis, dass „nach alledem der Versicherungsvertrag aufgrund der vorstehenden Ausführungen *inter partes* als nicht unwirksam (nämlich wegen des Fehlens eines rechtlich schützenswerten Interesses nichtig und aufgrund der Falschangaben und des vorsätzlichen Verschweigens von Tatsachen durch den Versicherungsnehmer anfechtbar) anzusehen ist, das Versicherungsunternehmen diese Unwirksamkeit den geschädigten Dritten und dem FGA aber nicht entgegenhalten kann“.
- 73 Das Gericht des ersten Rechtszugs scheint von der Prämisse ausgegangen zu sein, dass die im Ausgangsstreit in Rede stehende Situation und diejenige, zu der das Urteil des Gerichtshofs vom 20. Juli 2017, C-287/16, ergangen ist, einander entsprechen, was es zu dem Schluss veranlasst hat, dass das nationale Recht hinsichtlich dieser Drittwirkung dem Unionsrecht widerspreche. Dabei gab es – getreu dem Grundsatz des Vorrangs des Unionsrechts gegenüber dem nationalen Recht – der vom Unionsrecht gebotenen Lösung den Vorzug, aus der sich ergibt, dass das Versicherungsunternehmen den Geschädigten und dem FGA die Unwirksamkeit des Versicherungsvertrags (Nichtigkeit wegen mangelnden rechtlich schützenswerten Interesses oder Anfechtbarkeit infolge der falschen Angaben oder vorsätzlichen Auslassungen des Versicherungsnehmers) nicht entgegenhalten kann.
- 74 Dies ist im Wesentlichen das Ergebnis, das das klagende Versicherungsunternehmen im Rechtsmittelverfahren revidiert sehen will. Hierzu führt sie aus, der Gesetzgeber habe mit dem Decreto-Lei 291/2007 die Richtlinie 2005/14/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nur teilweise in nationales Recht umsetzen wollen (dies ergebe sich aus den einschlägigen Erwägungsgründen), und verweist darauf, dass Richtlinien keine horizontale Direktwirkung entfalten; diese Auslegung sei in der Rechtsprechung des Gerichtshofs im Wesentlichen unverändert geblieben.

- 75 Das klagende Versicherungsunternehmen macht ferner geltend, dass es keinen Sinn habe, auf den Grundsatz der unionsrechtskonformen Auslegung zurückzugreifen, der eine Alternative zur mangelnden horizontalen Direktwirkung der Richtlinien darstelle, da im vorliegenden Fall die unionsrechtskonforme Auslegung des nationalen Rechts eine Auslegung des nationalen Rechts *contra legem* voraussetzen würde, weil, wie dem angefochtenen Urteil zu entnehmen sei, das nationale Recht bei richtiger Auslegung kein anderes Ergebnis als das der Drittwirkung zulasse, und der Gerichtshof bei der Festlegung dieses Grundsatzes bereits klargestellt habe, dass er nicht als Grundlage für eine Rechtsauslegung *contra legem* dienen könne.
- 76 Obwohl die Auslegung im Sinne des Fehlens einer horizontalen Direktwirkung der Richtlinien – auch wenn in manchen wissenschaftlichen Beiträgen der „Grundsatz der Direktwirkung“ überhaupt verneint wird – im Wesentlichen beibehalten worden ist, wurden Alternativlösungen zu dieser fehlenden horizontalen Direktwirkung entwickelt, darunter die Annahme eines weit gefassten Begriffs des „Staates“, der Rückgriff auf den Mechanismus der unionsrechtskonformen Auslegung und der Grundsatz der Staatshaftung für Verletzungen des Unionsrechts.
- 77 Schließlich kann auch der Mechanismus des Vorabentscheidungsverfahrens dazu genutzt werden, die mangelnde Anerkennung der horizontalen Direktwirkung der Richtlinien zu umgehen, da die Entscheidungen des Gerichtshofs allgemeine Wirkung haben, so dass die nationalen Gerichte verpflichtet sind, die Bedeutung und Reichweite zu berücksichtigen, die sie den Vorschriften des Unionsrechts zusprechen.
- 78 Der Rückgriff auf alternative Lösungen gegenüber der fehlenden horizontalen Direktwirkung, um einen bestimmten Inhalt einer Richtlinie zwischen Einzelpersonen durchzusetzen, ist legitim und ergibt sich in erster Linie aus dem Grundsatz des Vorrangs des Unionsrechts, der den Grundsatz eines wirksamen Rechtsschutzes stützt, um zu verhindern, dass der Staat für Verstöße gegen das Unionsrecht haftbar gemacht werden kann.
- 79 Im vorliegenden Fall ist unter den alternativen Mechanismen zur mangelnden horizontalen Direktwirkung von Richtlinien der Mechanismus der unionsrechtskonformen Auslegung von Interesse, der auch als Grundsatz der mittelbaren Drittwirkung oder loyalen Auslegung bekannt ist und im Wesentlichen darin besteht, dass die nationalen Gerichte verpflichtet sind, die nationalen Rechtsvorschriften zur Umsetzung einer Richtlinie im Licht von deren Wortlaut und Zweck auszulegen.
- 80 Dieser Grundsatz ist im Urteil vom 13. November 1990 in der Rechtssache C-106/89, Marleasing, unmissverständlich anerkannt worden. Aus diesem Urteil geht deutlich hervor, dass der Mechanismus der unionsrechtskonformen Auslegung auch für die Beziehungen zwischen Privatpersonen und nicht allein für vertikale Rechtsbeziehungen gelten muss, dass er sich an alle Behörden der

Mitgliedstaaten richtet und dass er für alle nationalen Rechtsvorschriften gilt, die sowohl vor als auch nach der Richtlinie erlassen wurden, und nicht allein für die nationalen Rechtsvorschriften, die speziell zur Umsetzung der Richtlinie erlassen worden sind.

- 81 Allerdings hat der Gerichtshof in seinem Urteil vom 4. Juli 2006, Adeneler (C-212/04), auf die Grenzen dieser Auslegungsform Bezug genommen: „Die Verpflichtung des nationalen Richters, bei der Auslegung der einschlägigen Vorschriften des innerstaatlichen Rechts den Inhalt einer Richtlinie heranzuziehen, wird ... durch die allgemeinen Rechtsgrundsätze und insbesondere durch den Grundsatz der Rechtssicherheit und das Rückwirkungsverbot begrenzt; auch darf sie nicht als Grundlage für eine Auslegung *contra legem* des nationalen Rechts dienen“ (Rn. 110)
- 82 Das vorlegende Gericht führt ferner an, dass selbst dann, wenn mit hinreichender Sicherheit von der Prämisse auszugehen wäre, dass es unter den besonderen Umständen des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Vertrags unionsrechtswidrig wäre, geschädigten Dritten und dem FGA die Nichtigkeit des Versicherungsvertrags entgegenzuhalten, der Grundsatz der unionsrechtskonformen Auslegung es nicht gestattet, zum gegenteiligen Ergebnis gegenüber dem in der ersten Instanz gefundenen Ergebnis zu kommen. Denn aus der Analyse des nationalen Rechts in diesem Bereich ergibt sich, dass eine solche unionsrechtskonforme Auslegung sehr wahrscheinlich zu einer Auslegung dieses Rechts *contra legem* führen würde, die, wie bereits festgestellt wurde, nach diesem Grundsatz nicht zulässig ist.
- 83 Das vorlegende Gericht ist sich nicht sicher, ob es gegen das Recht der Europäischen Union verstößt, dass unter den besonderen Umständen des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Vertrags den geschädigten Dritten und dem FGA die Unwirksamkeit des Versicherungsvertrags entgegengehalten werden kann.
- 84 Dies ergibt sich nach Ansicht des vorlegenden Gerichts daraus, dass weder in den aufeinanderfolgenden Richtlinien im Bereich der verpflichtenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung noch in der bekannten Rechtsprechung des Gerichtshofs in diesem Bereich auf das Problem einer Nichtigkeit des Versicherungsvertrags aufgrund des rechtswidrigen Charakters des Geschäftsinhalts eingegangen wird. Aus dieser ist höchstens über das oben angeführte, zu einem Vorabentscheidungsersuchen ergangene Urteil vom 20. Juli 2017 (C-287/16) abzuleiten, dass die Unwirksamkeit von Versicherungsverträgen, die wegen Willensmängeln (infolge vorsätzlicher falscher Angaben über das Eigentum am Fahrzeug und die Identität des gewöhnlichen Fahrers) anfechtbar sind, oder von Versicherungsverträgen, die, weil der Versicherungsnehmer kein schutzwürdiges Interesse in Bezug auf das gedeckte Risiko hat, nichtig sind, den Geschädigten nicht entgegengehalten werden darf. In dieser Rechtsprechung ist nicht von der Möglichkeit die Rede, Dritten die Nichtigkeit eines Versicherungsvertrags entgegenzuhalten, der eine Tätigkeit zum Gegenstand hat, die abgesehen davon,

dass sie nicht genehmigt ist und deshalb heimlich ausgeführt wird, gar nicht genehmigt werden kann, weil sie rechtswidrig ist, so dass man sogar der Auffassung sein könnte, dass diejenigen, die die betreffende Leistung in Anspruch nehmen, die geschädigten Dritten – dies zumindest ist die Auffassung der Klägerin, obwohl tatsächliche Elemente hier keinen Einfluss hatten – „bösgläubig“ waren, weil ihnen der geheime und rechtswidrige Charakter dieser Tätigkeit bekannt war.

- 85 Es ist infolgedessen offensichtlich, dass der im Ausgangsverfahren in Rede stehende Versicherungsvertrag nicht nur anfechtbar, sondern, wie in der angefochtenen Entscheidung festgestellt wurde, nichtig ist, weil man keinesfalls behauptet könnte, dass der mit einer rechtswidrigen Tätigkeit verbundenen Gefahr ein „rechtlich schutzwürdiges Interesse“ entsprechen kann. Es handelt sich vielleicht nicht um die Anwendung von Art. 43 RJCS, aber wahrscheinlich sehr wohl um die Anwendung von Art. 14 RJCS, der sich auf „verbotene Versicherungen“ bezieht und bereits in Abs. 1 Buchst. a den Abschluss von Versicherungsverträgen zur Deckung von Risiken verbietet, die sich aus der Haftung für Straftaten, Ordnungswidrigkeiten oder Disziplinarverstöße ergeben, und dann die Anwendbarkeit „der allgemeinen Vorschriften über die Rechtmäßigkeit des Vertragsinhalts“ gewährleistet, wodurch er zwangsläufig auf die Bestimmungen der Artikel 280 und 294 des Zivilgesetzbuches verweist.
- 86 Darüber hinaus kann eine derartige Nichtigkeit keinesfalls mit einer Anfechtbarkeit wegen vorsätzlicher Auslassungen in der Eingangserklärung oder in einer nachträglichen Erklärung zum Risiko gemäß Art. 24 Abs. 1, Art. 25 und Art. 91 RJCS gleichgesetzt werden. Der Beklagte, der Versicherungsnehmer war, hat nicht zufällig die beabsichtigte Nutzung des Fahrzeugs, das er versichern wollte, verschwiegen. Unter solchen Umständen schadet dieses Versäumnis nicht nur der Versicherungsgesellschaft, indem es in das mutmaßlich synallagmatische Gleichgewicht zwischen zu zahlender Prämie und Risiko eingreift, sondern auch der Gesellschaft im Allgemeinen, indem es, wie der geschehene Unfall zeigt, ein erhebliches Risiko im Straßenverkehr schafft.
- 87 In erster Instanz ist – grundsätzlich rechtskräftig – entschieden worden, dass der in Rede stehende Versicherungsvertrag infolge der Rechtswidrigkeit seines Gegenstands nichtig ist, so dass eine Nichtigkeit aus diesem Grund sich nun nicht in eine Anfechtbarkeit verwandeln kann, woraus zu schließen ist, dass die im Rechtsstreit maßgebliche Situation eine falsche Frage aufwirft, nämlich die, ob den geschädigten Dritten und dem FGA auch bloße Anfechtungsmöglichkeiten entgegengehalten werden können oder nicht.
- 88 Im Rahmen des Rechtsmittels ist zu entscheiden, ob es nach alledem möglich ist, den aufgrund des Betriebs eines Fahrzeugs, für das eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen wurde, geschädigten Dritten und dem FGA die Nichtigkeit dieses Versicherungsvertrags wegen der Rechtswidrigkeit seines Zwecks entgegenzuhalten, selbst wenn die Dritten möglicherweise Kenntnis von dieser Rechtswidrigkeit gehabt haben sollten.

89 Nach Ansicht des vorlegenden Gerichts wird diese Frage durch das oben genannte Urteil des Gerichtshofs vom 20. Juli 2017 nicht beantwortet. In dessen Tenor heißt es:

„Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 72/166/EWG ... und Art. 2 Abs. 1 der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates sind dahin auszulegen, dass sie einer nationalen Regelung entgegenstehen, die bewirken würde, dass geschädigten Dritten unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens die Nichtigkeit eines Kraftfahrzeug- Haftpflichtversicherungsvertrags entgegengehalten werden kann, die aufgrund falscher anfänglicher Angaben des Versicherungsnehmers über die Identität des Eigentümers und des gewöhnlichen Fahrers des betreffenden Fahrzeugs oder aufgrund des Umstands, dass die Person, für die oder in deren Namen der Versicherungsvertrag abgeschlossen wird, kein wirtschaftliches Interesse am Abschluss dieses Vertrags hatte, eintritt.“

90 Unter ausdrücklicher Bezugnahme auf das Gutachten von Professor Menezes Cordeiro, das im Ausgangsverfahren eingereicht worden ist, weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass „der durch den EuGH im Urteil [C-287/16] untersuchte Willensmangel geringfügig ist. Der dort streitige Vertrag litt nur unter dem ‚Mangel‘ einer unzutreffenden Angabe über die Identität des gewöhnlichen Fahrers des Fahrzeugs, ohne dass dies zu einer wesentlichen Erhöhung des Risikos geführt hätte. Im konkreten Fall des tragischen Unfalls in Frankreich handelt es sich nicht um einen solchen Mangel: Wir stehen vor einer völlig anderen Realität als derjenigen, die in dem Vertrag abgebildet ist, mit einem erheblich höheren Risiko und Umständen, die einen schweren Rechtsverstoß erkennen lassen“.

91 Somit findet sich in diesem Urteil des Gerichtshofs nach Ansicht des Tribunal da Relação de Coimbra keine Antwort auf die Frage, die Gegenstand des Rechtsmittels ist; Gleiches gilt für andere Urteilen in Bezug auf Verkehrsunfälle, so dass der Inhalt des Unionsrechts in Bezug auf die im Ausgangsverfahren streitige Frage nicht bekannt ist.

92 Art. 267 AEUV sieht für Situationen dieser Art die Vorlage zur Vorabentscheidung vor. Dabei ist zu präzisieren, dass es sich um einen Mechanismus handelt, bei dem der Gerichtshof allein dafür zuständig ist, das Unionsrecht auszulegen, nicht das nationale Recht.

93 Art. 267 Abs. AEUV räumt nämlich allen nationalen Gerichten die Möglichkeit ein, den Gerichtshof im Rahmen von bei ihnen anhängigen Rechtssachen um Vorabentscheidung zu ersuchen, und es genügt insoweit, dass eine Frage nach der Auslegung oder der Gültigkeit des Unionsrechts entsteht, die für die fragliche Entscheidung relevant ist.

94 Die Dritte Zivilkammer des Tribunal da Relação de Coimbra beschließt daher, das Verfahren auszusetzen, um dem Gerichtshof der Europäischen Union die im Eingangsteil aufgeführten Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen.