

**Rechtssache C-707/19**

**Vorabentscheidungsersuchen**

**Eingangsdatum:**

23. September 2019

**Vorlegendes Gericht:**

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia (Rayongericht Lodz-Mitte, Polen)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

2. September 2019

**Kläger:**

K.S.

**Beklagter:**

A.B.

---

**BESCHLUSS**

Łódź, 2. September 2019

Der Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi XIII Wydział Gospodarczy (Rayongericht Lodz-Mitte, XIII. Abteilung für Wirtschaftssachen) hat in der Zusammensetzung

Vorsitzender ... [nicht übersetzt]

auf die Verhandlung ... [nicht übersetzt]

in nicht-öffentlicher Sitzung

in dem Klageverfahren des **K. S.**

gegen **A.B.**

**betreffend das Ersuchen um Vorabentscheidung**

**beschlossen:**

1. Gemäß Art. 267 Buchst. a des Vertrags vom 25 März 1957 über die Arbeitsweise der Europäischen Union ... [nicht übersetzt] wird dem Gerichtshof der Europäischen Union die folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:
  - a) Ist Art. 3 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11) dahin auszulegen, dass im Rahmen „alle[r] geeigneten Maßnahmen“ jeder Mitgliedstaat sicherstellen muss, dass die Haftpflicht, die durch einen Versicherer gedeckt ist, den vollen Schadensumfang abdeckt, u. a. auch solche Folgen des Schadensereignisses wie eine notwendige Überführung des Fahrzeugs des Geschädigten in sein Heimatland sowie die notwendigen Standkosten der Fahrzeuge?
  - b) Falls die vorstehende Frage bejaht wird: Kann diese Haftung in irgendeiner Weise durch die Gesetzgebung der Mitgliedstaaten beschränkt werden?
2. Das Verfahren wird gemäß Art. 177 § 1 Nr. 3<sup>1</sup> k.p.c. (Zivilprozessordnung) ausgesetzt. [Or. 2]

**VORLAGEFRAGE VOM 2. SEPTEMBER 2019 AN DER GERICHTSHOF  
DER EUROPÄISCHEN UNION**

**Notwendiger Regelungsinhalt der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung  
nach der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
... [nicht übersetzt]**

... [nicht übersetzt]

... [nicht übersetzt]

... [nicht übersetzt] [Or. 3]

**II. Erörterung des Streitgegenstands und des Verfahrens**

**II.I** Am 23. Januar 2017 hat der Kläger K.S. beim Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia ... [nicht übersetzt] Klage erhoben gegen A.B. [auf] Zahlung von 14 413,78 PLN wegen Erstattung der Kosten der Überführung eines beschädigten Kraftfahrzeugs der Marke V. zuzüglich gesetzliche Verzugszinsen seit dem 17. April 2017, von 14 113,78 PLN wegen Erstattung [der Kosten] der Überführung eines beschädigten Aufliegers zuzüglich gesetzliche Verzugszinsen seit dem 17. April 2015 sowie von 6 020 PLN an Standkosten der beschädigten Fahrzeuge zuzüglich gesetzliche Verzugszinsen seit dem 18. Mai 2016. In der Klagebegründung

wird ausgeführt, dass es am 30. Oktober 2014 in K. (Lettland) zu einem Unfall gekommen sei, bei dem das Kraftfahrzeug der Marke V. samt Auflieger beschädigt worden sei. Diese Fahrzeuge hätten **[Or. 4]** im Eigentum des Klägers gestanden und seien in Polen angemeldet gewesen. Der Schadensverursacher sei bei dem beklagten Haftpflichtversicherer A.B. versichert gewesen. Durch den Unfall seien die beiden Fahrzeuge derart beschädigt worden, dass ihre Rückkehr zum Unternehmenssitz des Geschädigten nicht möglich gewesen sei.

Dadurch seien dem Kläger Standkosten der beschädigten Fahrzeuge in Höhe von 6 020 PLN sowie Überführungskosten der Fahrzeuge von Lettland nach Polen ... [nicht übersetzt] in Höhe von insgesamt 32 860 PLN entstanden (16 600 PLN netto für das Fahrzeug der Marke V. sowie 16 260 PLN netto für den Auflieger). Der Beklagte hat seine Haftung für das Unfallereignis vom 30. Oktober 2014 anerkannt, jedoch nur Schadensersatz in Höhe von 2 246,22 PLN zur Erstattung der Kosten für die Überführung des Fahrzeugs der Marke V. und 2.246,22 PLN zur Erstattung der Kosten für die Überführung des Aufliegers ausgezahlt und die Zahlung von 6 020 PLN zur Erstattung der Standkosten der Fahrzeuge abgelehnt.

**II.2** Der beklagte A.B. hat in seiner Klageerwiderung beantragt, die Klage in vollem Umfang abzuweisen. In der Begründung hat er ausgeführt, dass das lettische Recht, nach dem sich die Haftung des Versicherers bestimme, ihn nur verpflichte, Überführungskosten auf dem Gebiet der Republik Lettland zu tragen, während Standkosten von ihm nur zu ersetzen seien, wenn sie im Zusammenhang mit einem Strafverfahren oder einem anderen Verfahren angefallen seien.

### **III. Wortlaut der relevanten Rechtsvorschriften**

#### **III.1 Unionsrecht**

**Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht ... [nicht übersetzt]**

(2) Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kfz-Haftpflichtversicherung) ist für die europäischen Bürger – sowohl für die Versicherungsnehmer als auch für die Opfer von Verkehrsunfällen – von besonderer Bedeutung. Sie ist auch für die Versicherungsunternehmen von erheblichem Interesse, weil ein wesentlicher Teil des Schadenversicherungsgeschäfts in der Gemeinschaft auf die Kfz-Haftpflichtversicherung **[Or. 5]** entfällt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung wirkt sich auch auf den freien Personen- und Kraftfahrzeugverkehr aus. Die Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-Haftpflichtversicherungen sollte daher ein Hauptziel der gemeinschaftlichen Maßnahmen im Finanzdienstleistungsbereich sein.

(3) Jeder Mitgliedstaat sollte alle zweckdienlichen Maßnahmen treffen, 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.

### **Artikel 3**

#### **Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht**

Jeder Mitgliedstaat trifft vorbehaltlich der Anwendung des Artikels 5 alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

Die Schadensdeckung sowie die Modalitäten dieser Versicherung werden im Rahmen der in Absatz 1 genannten Maßnahmen bestimmt.

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

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

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

### **Artikel 5**

#### **Ausnahmen von der Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht [Or. 6]**

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

In diesem Fall trifft der von Artikel 3 abweichende Mitgliedstaat die zweckdienlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Schäden, die diesen Personen gehörende Fahrzeuge in diesem und in anderen Mitgliedstaaten verursachen, ersetzt werden.

Er bestimmt insbesondere die Stelle oder Einrichtung in dem Land, in dem sich der Schadensfall ereignet hat, die nach Maßgabe der Rechtsvorschriften dieses Staates den Geschädigten den Schaden zu ersetzen hat, falls Artikel 2 Buchstabe a nicht anwendbar ist.

Er übermittelt der Kommission die Liste der von der Versicherungspflicht befreiten Personen und der Stellen oder Einrichtungen, die den Schaden zu ersetzen haben.

Die Kommission veröffentlicht diese Liste.

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

In diesem Fall gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass die in Unterabsatz 1 genannten Fahrzeuge ebenso behandelt werden wie Fahrzeuge, bei denen der Versicherungspflicht nach Artikel 3 nicht entsprochen worden ist.

#### **IV.1 Lettisches Recht**

##### **Gesetz über die Haftpflichtversicherungspflicht der Eigentümer von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr (Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums)**

Art. 28 Als Kosten der Überführung des Fahrzeugs oder seiner übrigen Teile gelten die Kosten der Überführung des Fahrzeugs oder seiner übrigen Teile von dem Ort des Verkehrsunfalls zu dem Wohnort des Eigentümers oder des berechtigten Nutzers, der das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Verkehrsunfalls geführt hat, oder zu dem Ort der Reparatur innerhalb der Republik Lettland. Wenn es im [Or. 7] Zusammenhang mit den Ermittlungen in einem Strafverfahren oder aus einem anderen Grund erforderlich ist, dass das Fahrzeug oder seine übrigen Teile auf einem Parkplatz verbleiben, umfasst der Schaden auch die Kosten der Überführung des Fahrzeugs oder seiner übrigen Teile zu einem geeigneten Parkplatz sowie die Standkosten.

#### **V. Erörterung der Gründe für die Zweifel des vorlegenden Gerichts bezüglich der Auslegung bestimmter Vorschriften des Rechts der Europäischen Union sowie des Zusammenhangs, den es zwischen diesen Vorschriften und den nationalen Regelungen sieht, die im Ausgangsverfahren zur Anwendung kommen**

**V.1** In dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit sind Zweifel aufgekommen, inwieweit Art. 3 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates die Mitgliedstaaten dazu

verpflichtet sicherzustellen, dass die Haftpflicht für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Kraftfahrzeugverkehr entstanden sind, durch eine Versicherung gedeckt ist. Ist er dahin auszulegen, dass im Rahmen „alle[r] geeigneten Maßnahmen“ jeder Mitgliedstaat sicherstellen muss, dass die Haftpflicht den vollen Schadensumfang abdeckt, also auch die Kosten der Überführung des Fahrzeugs in sein Heimatland und die Standkosten der Fahrzeuge, was zur Folge hätte, dass Art. 28 des lettischen Gesetzes über die Haftpflichtversicherungsspflicht der Eigentümer von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr gegen Art. 3 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ... [nicht übersetzt] vom 16 September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht verstieße.

- V.2** Im vorliegenden Rechtsstreit wurde das anwendbare Recht auf der Grundlage des Haager Übereinkommen vom 4. Mai 1971 über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht bestimmt, wonach das innerstaatliche Recht des Staates anwendbar ist, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat, d. h. im vorliegenden Rechtsstreit das Recht der Republik Lettland. Auch wenn der Rechtsstreit auf der Grundlage lettischer Rechtsvorschriften zu entscheiden ist, müssen die einschlägigen Bestimmungen des Rechts der Europäischen Union Berücksichtigung finden.
- V.3** Gemäß Art. 3 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 müssen die Mitgliedstaaten eine allgemeine Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge in ihre [Or. 8] innerstaatlichen Rechtsordnungen einführen. Er präzisiert jedoch nicht, in welchem Umfang jeder Mitgliedstaat sicherstellen muss, dass Schäden, die im Zusammenhang mit dem Kraftfahrzeugverkehr entstanden sind, durch die Haftpflichtversicherung gedeckt sind. Art. 3 [Abs.] 2 bestimmt nur, dass die Schadensdeckung sowie die Modalitäten dieser Versicherung im Rahmen der in Abs. 1 genannten („geeigneten“) Maßnahmen bestimmt werden.
- V.4** Der Gerichtshof hat in seiner Rechtsprechung mehrfach betont, dass bei der Auslegung einer Unionsvorschrift nicht nur ihr Wortlaut, sondern auch ihr Zusammenhang und die Ziele zu berücksichtigen sind, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden (vgl. Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 2013, C-409/11, [www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu)). Die Reichweite der Verpflichtung, die auf den Mitgliedstaaten lastet, muss folglich in Anbetracht des allgemein gehaltenen Wortlauts von Art. 3 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates unter Berücksichtigung der Zusammenhänge und der Ziele dieser Regelung bestimmt werden.
- V.5** Die Auslegungsschwierigkeiten und Zweifel vergrößern sich zusätzlich dadurch, dass in Art. 3 der Richtlinie von „geeigneten Maßnahmen“ die Rede ist und die Unbestimmtheit dieses Ausdrucks verschiedene

Auslegungsmöglichkeiten zulässt. Nicht ohne Bedeutung bleibt dabei die Terminologie, die in den verschiedenen Fassungen dieser Richtlinie in den Sprachen der Mitgliedstaaten verwendet wird. In der englischen Sprachfassung heißt es: „Each Member State shall, subject to Article 5, take all appropriate measures to ensure that civil liability in respect of the use of vehicles normally based in its territory is covered by insurance“. Der Ausdruck „all appropriate measures“ in der englischen Sprachfassung der Richtlinie deutet auf eine größere Entschlossenheit hin. Art. 3 der Richtlinie in der französischen Sprachfassung zeugt von noch größerer Zielstrebigkeit, indem er bestimmt: „Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées, sous réserve de l'application de l'article 5, pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance“. Der Ausdruck „toutes les mesures appropriées“ in der französischen Sprachfassung deutet darauf hin, dass eine Vorhersage getroffen werden muss, welche Maßnahmen zur Erreichung des Ziels der Richtlinie und zur Umsetzung des Grundsatzes der vollen Entschädigung ausreichen, wobei der Mitgliedstaat alle unabdingbaren Maßnahmen ergreifen muss. Im Vergleich zu den anderen Sprachfassungen ist das Handlungsgebot in der polnischen Fassung („wszelkie stosowne środki“) weniger ausgeprägt, wobei jedoch im polnischen Recht der Haftungsumfang der Versicherungen durch die [Or. 9] Rechtsprechung der ordentlichen Gerichte und des Sądu Najwyższy (Oberstes Gericht) erweitert wird.

- V.6** Im zweiten Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates wird die Bedeutung der Kfz-Haftpflichtversicherung betont und darauf hingewiesen, dass die Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-Haftpflichtversicherungen ein Hauptziel der gemeinschaftlichen Maßnahmen ist. Das vorliegende Gericht ist deswegen der Ansicht, dass die innerstaatlichen Vorschriften der Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass die Unfallgeschädigten unabhängig davon, an welchem Ort in der Europäischen Union sich der Unfall ereignet hat, in ähnlicher Weise behandelt werden. Denn der europäische Gesetzgeber möchte offensichtlich den freien Kraftfahrzeug- und Personenverkehr stärken, was für eine Auslegung der Unionsvorschriften spricht, nach der der Mitgliedstaat verpflichtet ist, die Haftpflichtversicherung für Schäden vollumfänglich zu regeln, d. h. auch in Bezug auf die Kosten der Überführung ins Heimatland des Geschädigten.
- V.7** In Mitgliedstaaten wie der Republik Polen wird betont, dass die Erfüllung der Verpflichtung des Versicherers zur Wiedergutmachung des Schadens nach dem Grundsatz der vollumfänglichen Entschädigung erfolgen muss. Nach einer in der polnischen Rechtsprechung und Lehre gefestigten Ansicht kann der Geschädigte daher vom Versicherer eine Entschädigung für alle Schäden fordern, die er im Zusammenhang mit dem Schadensereignis erlitten hat, sowie für alle Vorteile, die er erlangt hätte, wenn das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre.

- V.8** Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass gemäß Art. 3 [Abs. 4] der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates die Haftpflichtversicherung sowohl Sachschäden als auch Personenschäden umfassen muss. Es steht zweifelsfrei fest, dass die vom Geschädigten getragenen notwendigen Überführungs- und Standkosten der Fahrzeuge einen Sachschaden darstellen, der im Zusammenhang mit dem Schadensereignis eingetreten ist. Das Bestehen eines Kausalzusammenhangs ist wohl zweifelsfrei zu bejahen. Der anhängige Rechtsstreit beschränkt sich derzeit auf die Rechtsauslegung. Die vorstehenden Ausführungen führen zu dem Schluss, dass die Wortlautauslegung von Art. 28 des lettischen Gesetzes ... [nicht übersetzt] mit dem Wortlaut und dem Zweck von Art. 3 [Abs. 4] der Richtlinie unvereinbar sein könnte, da sie zur Folge haben könnte, dass die Haftpflichtversicherung einen Sachschaden nicht abdeckt, der im Zusammenhang mit dem Schadensereignis entstanden ist. Vor der Einreichung des Vorabentscheidungsersuchens hat das vorlegende Gericht die verfügbaren Informationen zur Praxis der lettischen Gerichte und zur Auslegung eingeholt. Zu diesem Zweck wurde der lettische Justizminister um Auskunft zur Auslegung ersucht sowie beim Sachverständigen ... [nicht übersetzt] G. L. ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem der Sachverständige am 7. Juni 2019 die restriktive Auslegung von Art. 28 des lettischen Gesetzes ... [nicht übersetzt] bestätigt hat.
- V.9** Für die Annahme, dass im Rahmen „alle[r] geeigneten Maßnahmen“ ein Mitgliedstaat sicherstellen muss, dass die Haftpflichtversicherung auch den Schaden abdeckt, den die Kosten der Überführung ins Heimatland und die unvermeidbaren Standkosten darstellen, spricht auch der Wortlaut von Art. 5 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates der Ausnahmen von der Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht für bestimmte natürliche und juristische Personen vorsieht. Selbst dann muss der Mitgliedstaat nämlich Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass die Schäden, die diesen Personen gehörende Fahrzeuge in diesem und in anderen Mitgliedstaaten verursacht haben, ersetzt werden.
- V.10** Die vorstehenden Erwägungen können nach Ansicht des vorlegenden Gerichts die Schlussfolgerung begründen, dass eine Auslegung von Art. 28 des lettischen Gesetzes, nach der die Haftung des Versicherers beschränkt werden kann, zur Unvereinbarkeit mit den Zielen der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates führen kann. Sie hätte nämlich zur Folge, dass ein Geschädigter mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Möglichkeit beraubt wird, einen Sachschaden ersetzt zu bekommen, der in den Kosten der Überführung zu seinem (Wohn-)Sitz und den unvermeidbaren Standkosten der Fahrzeuge in einem anderen Mitgliedstaat zu sehen ist. Die Prüfung der vorstehenden Frage ist für den vor dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit vorentscheidend und für die sachgerechte Fortführung des Verfahrens unerlässlich.