Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Fünfte Kammer)

20. Mai 2021*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung – Richtlinie 2009/103/EG – Art. 3 – Pflicht zur Deckung von Sachschäden – Umfang – Regelung eines Mitgliedstaats, die die Pflicht zur Deckung von Überführungskosten des Unfallfahrzeugs auf die im Gebiet dieses Mitgliedstaats angefallenen Kosten und von Standkosten auf die durch strafrechtliche Ermittlungen oder einen anderen Grund erforderlich gewordenen Kosten beschränkt“

In der Rechtssache C-707/19

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Rayongericht Łódź – Łódź-Stadtmitte, Polen) mit Entscheidung vom 2. September 2019, beim Gerichtshof eingegangen am 23. September 2019, in dem Verfahren

K. S.

gegen

A. B.

erlässt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten E. Regan sowie der Richter M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos und I. Jarukaitis (Berichterstatter),

Generalanwalt: A. Rantos,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

– der A. B., vertreten durch M. Samocik, radca prawny,

– der polnischen Regierung, vertreten durch B. Majczyna als Bevollmächtigten,

– der lettischen Regierung, zunächst vertreten durch V. Soņeca und K. Pommere, dann durch K. Pommere als Bevollmächtigte,

* Verfahrenssprache: Polnisch.

– der österreichischen Regierung, vertreten durch J. Schmoll und M. Winkler-Unger als Bevollmächtigte,

– der Europäischen Kommission, vertreten durch H. Tserepa-Lacombe und B. Sasinowska als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 3 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. 2009, L 263, S. 11).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen K. S. und A. B. wegen eines Antrags auf Erstattung der Standkosten eines Fahrzeugs und eines Aufliegers, die infolge eines Verkehrsunfalls in Lettland beschädigt wurden, in Lettland und deren Überführungskosten nach Polen.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

3 In den Erwägungsgründen 2 und 20 der Richtlinie 2009/103 heißt es:

„(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 [Europäischen Union] auf die Kfz-Haftpflichtversicherung 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 … Maßnahmen [der Union] im Finanzdienstleistungsbereich sein.

…

(20) Den bei Kraftfahrzeug-Verkehrsunfällen Geschädigten sollte unabhängig davon, in welchem Land der [Union] sich der Unfall ereignet, eine vergleichbare Behandlung garantiert werden.“

4 In Art. 1 („Begriffsbestimmungen“) der Richtlinie 2009/103 heißt es:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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

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

…“

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

„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;

…

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

Lettisches Recht

6 Art. 28 des Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (Gesetz über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung der Eigentümer von Kraftfahrzeugen) vom 7. April 2004 (Latvijas Vēstnesis, 2004, Nr. 65) in seiner auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren Fassung (im Folgenden: lettisches Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz) sieht vor:

„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 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.“

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

7 Am 30. Oktober 2014 ereignete sich in der Stadt K. (Lettland) ein Verkehrsunfall, in dem ein Fahrzeug und sein Auflieger, die im Eigentum von K. S. stehen und in Polen angemeldet sind, beschädigt wurden. Das Fahrzeug und der Auflieger wurden wegen der entstandenen Schäden zu einem Parkplatz überführt, um dort abgestellt zu werden, und dann nach Polen überführt.

8 Die Standkosten in Lettland beliefen sich auf 6 020 polnische Zloty (PLN) (etwa 1 292 Euro) und die Überführungskosten nach Polen auf 32 860 PLN (etwa 7 054 Euro).

9 Aufgrund eines von K. S. gestellten Erstattungsantrags zahlte A. B., die Versicherungsgesellschaft, bei der der Unfallverursacher haftpflichtversichert war, ihm eine Entschädigung in Höhe von 4 492,44 PLN (etwa 964 Euro) für die Überführungskosten in Lettland. Dagegen lehnte A. B. die Zahlung einer Entschädigung für die Standkosten in Lettland und die Überführungskosten außerhalb Lettlands ab.

10 Am 23. Januar 2017 erhob K. S. beim Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Rayongericht Łódź – Łódź-Stadtmitte, Polen), dem vorlegenden Gericht, Klage gegen A. B. auf Zahlung zuzüglich Verzugszinsen von insgesamt 28 527,56 PLN (etwa 6 124 Euro) für die Überführungskosten außerhalb Lettlands und von 6 020 PLN (etwa 1 292 Euro) für die Standkosten in Lettland.

11 In der Klagebeantwortung führte A. B. aus, dass sie nach dem anzuwendenden lettischen Recht nur verpflichtet sei, im lettischen Staatsgebiet angefallene Überführungskosten und mit einem Strafverfahren oder einem anderen Verfahren im Zusammenhang stehende Standkosten zu erstatten.

12 Das vorlegende Gericht stellt zunächst fest, dass nach dem am 4. Mai 1971 in Den Haag geschlossenen Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht das auf den bei ihm anhängigen Rechtsstreit anzuwendende Recht das Recht des Staates sei, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet habe, d. h. das lettische Recht.

13 Da Art. 28 des lettischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetzes keine Pflicht zur Deckung der Überführungskosten eines beschädigten Fahrzeugs vorsehe, wenn die Überführung außerhalb des lettischen Staatsgebiets stattfinde, oder der Standkosten für das abgestellte Fahrzeug, sofern diese nicht durch strafrechtliche Ermittlungen oder einen anderen Grund gerechtfertigt seien, wirft das vorlegende Gericht die Frage nach der Tragweite von Art. 3 der Richtlinie 2009/103 auf, der den Mitgliedstaaten die allgemeine Pflicht auferlege, sicherzustellen, dass die Kraftfahrzeughaftpflicht durch eine Versicherung gedeckt sei.

14 Dieser Art. 3 präzisiere nicht den Deckungsumfang der Pflichtversicherung, den jeder Mitgliedstaat für die Kraftfahrzeughaftpflicht vorsehen müsse, da Art. 3 Abs. 2 nur klarstelle, dass die Schadensdeckung sowie die Modalitäten dieser Versicherung im Rahmen „der in Absatz 1 genannten Maßnahmen“ bestimmt würden und nach Abs. 1 jeder Mitgliedstaat verpflichtet sei, „alle geeigneten Maßnahmen“ zu treffen.

15 Das vorlegende Gericht wirft daher die Frage auf, ob die Wendung „alle geeigneten Maßnahmen“ dahin auszulegen sei, dass jeder Mitgliedstaat vorsehen müsse, dass der volle Schadensumfang durch die Pflichtversicherung abgedeckt sei.

16 Dabei erscheine ihm die Reichweite dieser Wendung in der polnischen Sprachfassung weniger zwingend als in der englischen und der französischen Sprachfassung. Jedenfalls sprächen sich die polnische Rechtsprechung und Lehre im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für den Grundsatz der vollumfänglichen Entschädigung aus.

17 Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gemäß Art. 3 Abs. 4 der Richtlinie 2009/103 sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen habe. Es stehe außer Zweifel, dass Überführungs- und Standkosten wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Sachschäden aus dem Unfall seien. Die Voraussetzung des Kausalzusammenhangs sei daher unzweifelhaft erfüllt, und der Ausgang des bei ihm anhängigen Rechtsstreits hänge nur von der Auslegung des lettischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetzes ab.

18 Die wörtliche Auslegung von Art. 28 dieses Gesetzes könnte jedoch mit dem Zweck von Art. 3 der Richtlinie 2009/103 unvereinbar sein, da sie zu einer Situation führen könnte, in der die Haftpflichtversicherung einen Sachschaden aus einem Verkehrsunfall nicht abdecke.

19 Einem bei einem Straßenverkehrsunfall in Lettland Geschädigten, der in einem anderen Mitgliedstaat als Lettland ansässig sei, könnte nämlich sein Anspruch auf Ersatz des Sachschadens genommen werden, der in den Kosten der Überführung seines beschädigten Fahrzeugs in seinen Herkunftsstaat und den notwendigen Standkosten dieses Fahrzeugs in Lettland bis zu seiner Überführung zur Reparatur bestehe.

20 Unter diesen Umständen hat der Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Rayongericht Łódź – Łódź-Stadtmitte) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist Art. 3 der Richtlinie 2009/103 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?

2. Falls die vorstehende Frage bejaht wird: Kann diese Haftung in irgendeiner Weise durch die Gesetzgebung der Mitgliedstaaten beschränkt werden?

Zu den Vorlagefragen

21 Mit seinen beiden Fragen, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 3 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Vorschrift entgegensteht, nach der die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Schäden in Form von Überführungskosten des beschädigten Fahrzeugs und Kosten für das zwangsweise Abstellen dieses Fahrzeugs nur zu umfassen hat, sofern die Überführung zu einem Ort innerhalb dieses Mitgliedstaats erfolgt und das Abstellen im Zusammenhang mit den Ermittlungen in einem Strafverfahren oder aus einem anderen Grund erforderlich ist, und, falls das bejaht wird, ob Art. 3 der Richtlinie dahin auszulegen ist, dass ein Mitgliedstaat diese Haftung in irgendeiner Weise beschränken kann.

22 Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 jeder Mitgliedstaat alle geeigneten Maßnahmen trifft, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist. Außerdem werden nach Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie die Schadensdeckung sowie die Modalitäten dieser Versicherung im Rahmen der in Abs. 1 genannten Maßnahmen bestimmt und hat nach Art. 3 Abs. 4 die in Abs. 1 bezeichnete Versicherung sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.

23 Es ist zwischen der Pflicht zur Deckung von Schäden, die Dritten durch Kraftfahrzeuge entstehen, durch die Haftpflichtversicherung auf der einen und dem Umfang ihrer Entschädigung im Rahmen der Haftpflicht des Versicherten auf der anderen Seite zu unterscheiden. Erstere ist nämlich durch die Unionsregelung festgelegt und garantiert, Letzterer hingegen im Wesentlichen durch das nationale Recht geregelt (Urteil vom 23. Oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, Rn. 28 und die dort angeführte Rechtsprechung).

24 Die Unionsregelung soll somit nicht die Haftpflichtregelungen der Mitgliedstaaten harmonisieren, und diesen steht es nach wie vor grundsätzlich frei, die Haftpflicht für Schäden aus Verkehrsunfällen mit Kraftfahrzeugen selbst zu regeln (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. Oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, Rn. 29 und die dort angeführte Rechtsprechung).

25 Demnach steht es den Mitgliedstaaten beim gegenwärtigen Stand des Unionsrechts nach wie vor grundsätzlich frei, im Rahmen ihrer Haftpflichtvorschriften insbesondere zu regeln, welche von Kraftfahrzeugen verursachten Schäden zu ersetzen sind, welchen Umfang dieser Schadensersatz hat und welche Personen Anspruch darauf haben (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 24. Oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, Rn. 32).

26 Die Mitgliedstaaten müssen jedoch bei der Ausübung ihrer Befugnisse in diesem Bereich das Unionsrecht beachten, und die nationalen Vorschriften über den Ersatz von Verkehrsunfallschäden dürfen die Unionsregelung nicht ihrer praktischen Wirksamkeit berauben (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. Oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, Rn. 31 und die dort angeführte Rechtsprechung).

27 Im Übrigen soll die Richtlinie 2009/103 den Schutz der Opfer von durch Kraftfahrzeuge verursachten Unfällen gewährleisten, ein vom Unionsgesetzgeber stets verfolgtes und gestärktes Ziel (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 4. September 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, Rn. 47), und ergibt sich auch aus den Erwägungsgründen 2 und 20 der Richtlinie, dass sich die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung „auf den freien Personen- und Kraftfahrzeugverkehr auswirkt“. Der Gerichtshof hat insoweit nämlich klargestellt, dass die unionsrechtliche Regelung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, zu der die Richtlinie 2009/103 gehört, zum einen den freien Verkehr sowohl der Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort im Gebiet der Union als auch der Fahrzeuginsassen gewährleisten soll und zum anderen denjenigen, die bei Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht wurden, geschädigt worden sind, unabhängig davon, wo in der Union sich der Unfall ereignet hat, eine vergleichbare Behandlung garantieren soll (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 23. Oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, Rn. 26 und die dort angeführte Rechtsprechung, sowie vom 20. Juni 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, Rn. 33 und die dort angeführte Rechtsprechung).

28 Im vorliegenden Fall geht aus den Angaben des vorlegenden Gerichts hervor, dass Art. 28 des lettischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetzes zwar für den Haftpflichtversicherer die Pflicht zur Deckung der Kosten der Überführung des beschädigten Fahrzeugs oder seiner übrigen Teile von dem Ort des Unfalls zu dem Wohnort des Eigentümers oder des berechtigten Nutzers, der das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Verkehrsunfalls geführt hat, oder zu dem Ort der Reparatur des Fahrzeugs vorsieht, diese Pflicht jedoch nur gilt, wenn die Überführung innerhalb Lettlands erfolgt. Im Übrigen verpflichtet dieser Artikel den Haftpflichtversicherer zwar zur Deckung der Standkosten des beschädigten Fahrzeugs, doch nur unter der Voraussetzung, dass sie „im Zusammenhang mit den Ermittlungen in einem Strafverfahren oder aus einem anderen Grund“ erforderlich geworden sind.

29 Hierzu ist, was erstens die Überführungskosten anbelangt, festzustellen, dass eine Regelung eines Mitgliedstaats wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende zu einer Situation führen kann, in der eine Person, deren Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort in einem anderen Mitgliedstaat durch einen Unfall, der sich im Gebiet des ersten Mitgliedstaats ereignet hat und für den die Haftpflicht für ein Fahrzeug mit gewöhnlichem Standort in diesem ersten Mitgliedstaat entstanden ist, vom entsprechenden Versicherer nur einen Teil der Entschädigung für Sachschäden erhält, die für Schäden an Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Gebiet des ersten Mitgliedstaats vorgesehen ist.

30 Da nach dieser Regelung nur im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats angefallene Überführungskosten abgedeckt sind, werden diese Überführungskosten somit nämlich für eine Person, die sich in einer Situation wie der von K. S. befindet, zumindest teilweise von der Deckung ausgeschlossen sein, wenn das Fahrzeug in ihren Wohnmitgliedstaat überführt und dort repariert wird. Bei einem vergleichbaren Unfall, den eine Person mit Wohnort in dem Mitgliedstaat erleidet, in dem sich der Unfall ereignet, werden für diese Person dagegen die Kosten der Überführung des Fahrzeugs zu ihrem Wohnort oder dem Ort der Reparatur des Fahrzeugs, der sich in diesem Mitgliedstaat befindet, vom Versicherer vollständig abgedeckt.

31 Nach ständiger Rechtsprechung besteht aber bei einer nationalen Rechtsvorschrift, die eine Unterscheidung aufgrund des Kriteriums des Wohnsitzes trifft, die Gefahr, dass sie sich hauptsächlich zum Nachteil der Angehörigen anderer Mitgliedstaaten auswirkt, da Gebietsfremde meist Ausländer sind (vgl. entsprechend Urteil vom 6. Februar 2014, Navileme und Nautizende, C-509/12, EU:C:2014:54, Rn. 14 und die dort angeführte Rechtsprechung).

32 So ist festzustellen, dass Geschädigte durch eine Regelung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende je nach ihrem Wohnmitgliedstaat ungleich behandelt werden.

33 Zwar soll nach Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103, soweit darin auf „alle geeigneten Maßnahmen“ Bezug genommen wird, nicht jeder Mitgliedstaat sicherstellen müssen, dass die Versicherer im Bereich der obligatorischen Haftpflichtversicherung den vollen Schadensumfang abdecken, doch kann eine Beschränkung der Deckung von durch Kraftfahrzeuge verursachten Schäden durch die Pflichtversicherung nicht allein auf der Grundlage des Wohnmitgliedstaats des Geschädigten gerechtfertigt werden. Dass sich der Wohnort des Geschädigten in einem anderen als dem Mitgliedstaat befindet, in dem sich der Unfall ereignet hat, kann nämlich in Anbetracht der in Rn. 27 des vorliegenden Urteils genannten Schutzziele der Richtlinie für sich genommen keine unterschiedliche Behandlung bei der Schadensdeckung durch den Versicherer rechtfertigen.

34 Diese Feststellung lässt jedoch das Recht jedes Mitgliedstaats unberührt, die Erstattung der Überführungskosten ohne Rückgriff auf Kriterien, die sich auf sein Staatsgebiet beziehen, insbesondere dann zu beschränken, wenn die technischen Mittel zur Reparatur an einem deutlich näheren Ort zur Verfügung stehen als dem, zu dem die Überführung begehrt wird, und die Kosten der Überführung in einen anderen Mitgliedstaat deshalb unverhältnismäßig erscheinen.

35 Was zweitens die Standkosten anbelangt, geht aus den dem Gerichtshof vorliegenden Akten nicht hervor, dass die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nationale Regelung, soweit danach die Kosten für ein „im Zusammenhang mit den Ermittlungen in einem Strafverfahren oder aus einem anderen Grund“ erforderliches Abstellen abgedeckt sind, in irgendeiner Weise zwischen Personen mit Wohnort in Lettland und solchen mit Wohnort in einem anderen Mitgliedstaat unterscheidet. Das vorlegende Gericht hat jedoch zu prüfen, ob die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Umstände eine Situation betreffen, in der davon auszugehen ist, dass es „erforderlich“ war, das Fahrzeug aus „einem anderen Grund“ abzustellen, und ob insoweit tatsächlich keine Ungleichbehandlung je nach Wohnort des Eigentümers oder des Halters des beschädigten Fahrzeugs vorliegt.

36 Nach alledem ist auf die Vorlagefragen zu antworten, dass Art. 3 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass

– er einer Vorschrift eines Mitgliedstaats entgegensteht, nach der die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Schäden in Form von Überführungskosten des beschädigten Fahrzeugs nur zu umfassen hat, sofern die Überführung im Gebiet dieses Mitgliedstaats erfolgt, wobei diese Feststellung das Recht des Mitgliedstaats unberührt lässt, die Erstattung von Überführungskosten ohne Rückgriff auf Kriterien, die sich auf sein Staatsgebiet beziehen, zu beschränken, und

– er einer Vorschrift eines Mitgliedstaats nicht entgegensteht, nach der diese Versicherung Schäden in Form von Standkosten des beschädigten Fahrzeugs nur dann zu umfassen hat, wenn das Abstellen im Zusammenhang mit den Ermittlungen in einem Strafverfahren oder aus einem anderen Grund erforderlich war, sofern diese Deckungsbeschränkung ohne Ungleichbehandlung je nach Wohnmitgliedstaat des Eigentümers oder des Halters des beschädigten Fahrzeugs gilt.

Kosten

37 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden 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 (Fünfte Kammer) für Recht erkannt:

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 ist dahin auszulegen, dass

– **er einer Vorschrift eines Mitgliedstaats entgegensteht, nach der die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Schäden in Form von Überführungskosten des beschädigten Fahrzeugs nur zu umfassen hat, sofern die Überführung im Gebiet dieses Mitgliedstaats erfolgt, wobei diese Feststellung das Recht des Mitgliedstaats unberührt lässt, die Erstattung von Überführungskosten ohne Rückgriff auf Kriterien, die sich auf sein Staatsgebiet beziehen, zu beschränken, und**

– **er einer Vorschrift eines Mitgliedstaats nicht entgegensteht, nach der diese Versicherung Schäden in Form von Standkosten des beschädigten Fahrzeugs nur dann zu umfassen hat, wenn das Abstellen im Zusammenhang mit den Ermittlungen in einem Strafverfahren oder aus einem anderen Grund erforderlich war, sofern diese Deckungsbeschränkung ohne Ungleichbehandlung je nach Wohnmitgliedstaat des Eigentümers oder des Halters des beschädigten Fahrzeugs gilt.**

Unterschriften