BESCHLUSS DES GERICHTSHOFES (Erste Kammer)
14. Oktober 2002 *

In der Rechtssache C-158/01

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 234 EG vom Circuit Court, County of Cork (Irland), in dem bei diesem anhängigen Rechtsstreit

Catherine Withers

gegen

Samantha Delaney,

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI)

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung 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 Versicherungs-

* Verfahrenssprache: Englisch.

pflicht (ABl. L 103, S. 1) sowie der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. 1984, L 8, S. 17)

erlässt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten M. Wathelet sowie der Richter P. Jann (Berichterstatter) und A. Rosas,

Generalanwalt: S. Alber
Kanzler: R. Grass

nach Unterrichtung des vorlegenden Gerichts, dass der Gerichtshof nach Artikel 104 § 3 seiner Verfahrensordnung durch mit Gründen versehenen Beschluss zu entscheiden beabsichtigt,

nachdem den in Artikel 20 der EG-Satzung des Gerichtshofes bezeichneten Beteiligten Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden ist,

nach Anhörung des Generalanwalts,

folgenden

Beschluss

1 Der Circuit Court, County of Cork, hat mit Urteil vom 9. März 2001, beim Gerichtshof eingegangen am 17. April 2001, gemäß Artikel 234 EG drei Fragen nach der Auslegung 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) sowie der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. 1984, L 8, S. 17, im Folgenden: Zweite Richtlinie) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Fragen stellen sich in einem Rechtsstreit von Frau Withers gegen Frau Delaney und das Motor Insurers Bureau of Ireland (im Folgenden: MIBI) über den Ersatz des Schadens, den Frau Withers durch den Tod ihres Sohnes bei einem Verkehrsunfall erlitten hat.

Gemeinschaftsrechtliche Regelung

3 Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie bestimmt:

„Jeder Mitgliedstaat trifft... 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."

4 Wie sich aus der dritten Begründungserwägung der Zweiten Richtlinie ergibt, wurde diese Richtlinie erlassen, um die fortbestehenden großen Unterschiede zwischen den Rechtsvorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten bezüglich des Umfangs dieser Versicherungspflicht zu verringern. Dazu sieht Artikel 1 Absätze 1 und 2 der Zweiten Richtlinie vor, dass die in Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie bezeichnete Versicherung sowohl Sachschäden als auch Personenschäden bis zu bestimmten Beträgen zu umfassen hat. Artikel 3 der Zweiten Richtlinie bestimmt, dass die 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 dieser Richtlinie bezeichnete Versicherung geschützt ist, nicht aufgrund dieser familiären Beziehungen von der Personenschadenversicherung ausgeschlossen werden dürfen.

5 Die Dritte 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, im Folgenden: Dritte Richtlinie) wurde, wie sich aus ihrer fünften Begründungserwägung ergibt, erlassen, um insbesondere die in einigen Mitgliedstaaten bestehenden Lücken hinsichtlich der

Versicherungspflicht für die Fahrzeuginsassen zu schließen. Dazu sieht Artikel 1 der Dritten Richtlinie vor, dass die in Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie genannte Versicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers deckt. Nach Artikel 6 Absatz 2 der Dritten Richtlinie verfügte Irland über eine am 31. Dezember 1995 endende Frist, um Artikel 1 in Bezug auf Fahrzeuge mit Ausnahme von Motorrädern nachzukommen.

Irische Regelung

6 In dem Vorlageurteil wird ausdrücklich ausgeführt, dass von den Vorschriften auszugehen ist, die zum Zeitpunkt des Unfalls galten, der zu dem Ausgangsrechtsstreit führte, d. h. am 23. Juli 1995.

7 Zu diesem Zeitpunkt stellte Section 56 des Road Traffic Act (Straßenverkehrsgesetz) von 1961 den Grundsatz auf, dass die Kraftfahrzeug-Haftpflicht durch eine Versicherung abzudecken war.

8 Section 65 des Road Traffic Act sah vor, dass eine derartige Versicherung in Bezug auf die Haftpflicht gegenüber Fahrzeuginsassen nicht erforderlich war.

9 Diese Vorschrift ermächtigte den zuständigen Minister, mit Durchführungsverordnung bestimmte Fahrzeuge festzulegen, für die die Versicherung der Haftpflicht gegenüber Fahrzeuginsassen verbindlich ist. Der Minister war jedoch nicht befugt, diese Versicherungspflicht, von großen Fahrzeugen der öffentlichen Verkehrsbetriebe abgesehen, auf beliebige Teile eines Fahrzeugs auszudehnen, sofern nicht gerade der betreffende Teil so konstruiert und gefertigt wurde, dass er Sitzplätze für Fahrzeuginsassen enthält.

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

10 Am 23. Juli 1995 wurde der Sohn von Frau Withers, Thomas Sheehan, bei einem Verkehrsunfall getötet, als das von Frau Delaney gesteuerte Fahrzeug, in dem er sich befand, von der Straße abkam und in einen Graben stürzte.

11 Bei dem Fahrzeug handelte es sich um einen Citroën C 15 D Diesel Lieferwagen mit gewöhnlichem Standort in Irland. Das Fahrzeug war ein Zweisitzer mit Sitzen für den Fahrer und den Beifahrer im vorderen Teil des Fahrzeugs. Thomas Sheehan saß hinter diesen Sitzen auf einer abgedeckten Ladefläche ohne Sitze.

12 Frau Withers erhob im eigenen Namen und im Namen aller Hinterbliebenen ihres Sohnes Klage auf Schadensersatz gegen Frau Delaney und das MIBI. Das MIBI ist eine Einrichtung, die unter bestimmten Voraussetzungen Opfer von Straßenverkehrsunfällen entschädigt, die von nicht oder unzureichend versicherten oder unbekannten Fahrern verursacht wurden, sofern eine Versicherung nach Section 56 des Road Traffic Act von 1961 vorgeschrieben war.

13 Frau Withers berief sich darauf, dass mit den zum Zeitpunkt des Unfalls geltenden irischen Rechtsvorschriften die Erste und die Zweite Richtlinie nicht ordnungsgemäß umgesetzt worden seien. Da der Circuit Court, County of Cork, der Auffassung war, dass die Entscheidung des Rechtsstreits damit eine gemeinschaftsrechtliche Frage aufwerfe, hat er das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. War Irland bei zutreffender Auslegung der Richtlinien 72/166/EWG vom 24. April 1972 und 84/5/EWG vom 30. Dezember 1983 am 23. Juli 1995 berechtigt, Rechtsvorschriften (Section 65 des Road Traffic Act 1961 und die Road Traffic [Compulsory Insurance] Regulations 1962) beizubehalten, die keine Pflichtversicherung für Fahrzeuginsassen vorschrieben, die in einem „Teil eines Fahrzeugs mit Ausnahme großer Fahrzeuge der öffentlichen Verkehrsbetriebe" verletzt werden, „sofern nicht dieser Teil des Fahrzeugs so konstruiert und gefertigt wurde, dass er Sitzplätze für Fahrzeuginsassen enthält"?

2. Falls die Antwort auf die erste Frage lautet, dass Irland nicht dazu berechtigt war und insoweit gegen seine Verpflichtungen verstoßen hat: Muss Irland der Klägerin Schadensersatz leisten, wenn diese vom MIBI, d. h. von der Stelle, die von Irland nach Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EWG des Rates anerkannt wurde, keine Entschädigung für den Tod des Verstorbenen erlangen kann?

3. Falls die Antwort auf die erste Frage lautet, dass Irland gegen seine Verpflichtungen verstoßen hat: Kann der Cork Circuit Court unmittelbar Schadensersatz nach den Grundsätzen des Urteils Francovich zu Lasten des Staates zusprechen, ohne die Richtlinie auf die dem Staat zuzurechnende

säumige Einrichtung anzuwenden, oder ist dies erst möglich, nachdem festgestellt wurde, dass die Richtlinie gegen den Beklagten nicht geltend gemacht werden kann (weil sie z. B. den Kriterien der Justiziabilität nicht genügt, die erfüllt sein müssen, um eine unmittelbare Wirkung zu erzeugen)?

Zu den Vorlagefragen

14 Da der Gerichtshof der Auffassung ist, dass die Antwort auf die erste Vorlagefrage klar aus seiner Rechtsprechung abgeleitet werden kann und die Prüfung der zweiten und dritten Vorlagefrage überflüssig werden lässt, hat er gemäß Artikel 104 § 3 der Verfahrensordnung das vorlegende Gericht davon unterrichtet, dass er beabsichtigt, durch mit Gründen versehenen Beschluss zu entscheiden, und den in Artikel 20 der EG-Satzung des Gerichtshofes bezeichneten Beteiligten Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

15 Frau Withers, das MIBI, die irische Regierung und die Kommission haben innerhalb der gesetzten Frist Erklärungen abgegeben. Das MIBI, die irische Regierung und die Kommission haben sich grundsätzlich mit der Absicht des Gerichtshofes einverstanden gezeigt, durch mit Gründen versehenen Beschluss zu entscheiden. Frau Withers hat im Hinblick auf die zweite und die dritte Frage, die beantwortet werden müssten, Zweifel an der Angemessenheit dieses Verfahrens geäußert.

Zur ersten Frage

16 Mit der ersten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob die Erste und die Zweite Richtlinie den Mitgliedstaaten die Zuständigkeit belassen, den Umfang und die Einzelheiten der Absicherung der Fahrzeuginsassen zu regeln.

17 Dazu ist darauf zu verweisen, dass der Gerichtshof in den Randnummern 26 bis 32 des Urteils vom 14. September 2000 in der Rechtssache C-348/98 (Mendes Ferreira und Delgado Correia Ferreira, Slg. 2000, I-6711) die den Mitgliedstaaten nach diesen Richtlinien obliegenden Verpflichtungen klargestellt hat.

18 Aus den Gründen dieses Urteils ergibt sich, dass die Mitgliedstaaten im Rahmen der Ersten und der Zweiten Richtlinie zur Bestimmung des Umfangs der Absicherung der Fahrzeuginsassen zuständig bleiben, sofern sie den Familienangehörigen des Versicherten, des Fahrers oder jedes anderen Verantwortlichen als Fahrzeuginsassen gleichen Schutz gewähren wie dritten Fahrzeuginsassen.

19 So hat der Gerichtshof in Randnummer 32 des Urteils Mendes Ferreira und Delgado Correia Ferreira ausgeführt, dass Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie in der durch die Zweite Richtlinie erläuterten und ergänzten Fassung und Artikel 3 der Zweiten Richtlinie dahin auszulegen sind, dass das nationale Recht eines Mitgliedstaats, wenn es die Deckungspflicht für unentgeltlich beförderten Fahrzeuginsassen entstandene Personenschäden unabhängig davon vorschreibt, ob ein Verschulden des Fahrers des Fahrzeugs vorliegt, das den Unfall verursacht hat, zwar die gleiche Deckung für Personenschäden vorschreiben muss, die den Fahrzeuginsassen entstanden sind, die Familienmitglieder des Versicherungsnehmers oder des Fahrers sind, dass Artikel 3 der Zweiten Richtlinie diesen Staat aber nicht verpflichtet, eine solche Deckung für Personenschäden vorzuschreiben, die Fahrzeuginsassen, die Familienmitglieder des Versicherungsnehmers oder des Fahrers sind, entstanden sind, wenn das nationale Recht dieses Mitgliedstaats sie für dritten Fahrzeuginsassen entstandene Personenschäden nicht vorsieht.

20 Zwar wurde, wie der Gerichtshof ausgeführt hat, durch Artikel 1 der Dritten Richtlinie die durch Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie in der durch die Zweite Richtlinie erläuterten und ergänzten Fassung vorgeschriebene Deckungspflicht für Personenschäden auf Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des

Fahrers ausgedehnt (Urteil Mendes Ferreira und Delgado Correia Ferreira, Randnr. 34). Der Unfall, um den es im Ausgangsverfahren geht, ereignete sich jedoch am 23. Juli 1995 und somit vor Ablauf der in der Dritten Richtlinie für Irland festgesetzten Umsetzungsfrist am 31. Dezember 1995. Daher können sich die Parteien des Ausgangsverfahrens vor dem vorlegenden Gericht nicht auf diese Richtlinie berufen (Urteil Mendes Ferreira und Delgado Correia Ferreira, Randnr. 33).

21 Aus dem Urteil Mendes Ferreira und Delgado Correia Ferreira kann demnach klar abgeleitet werden, dass die Erste und die Zweite Richtlinie die Mitgliedstaaten nicht verpflichten, vorzusehen, dass die verbindliche Haftpflichtversicherung Personenschäden von Fahrzeuginsassen abzudecken hat, die in einem Teil des Fahrzeugs befördert wurden, der nicht für die Beförderung von Fahrzeuginsassen auf Sitzplätzen eingerichtet ist.

22 Unter diesen Umständen ist auf die erste Frage zu antworten, dass die Erste und die Zweite Richtlinie dahin auszulegen sind, dass sie der Beibehaltung nationaler Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen, nach denen die verbindliche Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Personenschäden von Insassen eines Fahrzeugs, bei dem es sich nicht um ein großes Fahrzeug öffentlicher Verkehrsbetriebe handelt, nur dann abzudecken hat, wenn diese in einem Teil des Fahrzeugs befördert wurden, der so konstruiert und gefertigt wurde, dass er Sitzplätze für Fahrzeuginsassen enthält.

Zur zweiten und zur dritten Frage

23 Angesichts der Antwort auf die erste Frage brauchen die zweite und die dritte Frage nicht beantwortet zu werden.

Kosten

24 Die Auslagen der irischen Regierung und der Kommission, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem nationalen Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

auf die ihm vom Circuit Court, County of Cork, mit Urteil vom 9. März 2001 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

Die 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 sowie die Zweite Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mit-

gliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sind dahin auszulegen, dass sie der Beibehaltung nationaler Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen, nach denen die verbindliche Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Personenschäden von Insassen eines Fahrzeugs, bei dem es sich nicht um ein großes Fahrzeug öffentlicher Verkehrsbetriebe handelt, nur dann abzudecken hat, wenn diese in einem Teil des Fahrzeugs befördert wurden, der so konstruiert und gefertigt wurde, dass er Sitzplätze für Fahrzeuginsassen enthält.

Luxemburg, den 14. Oktober 2002

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident der Ersten Kammer

M. Wathelet