SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS GEORGES COSMAS
vom 21. Oktober 1999 *

Inhaltsverzeichnis

I — Einleitung I-6714
II — Das Gemeinschaftsrecht I-6715
III — Sachverhalt und nationales Recht I-6718
IV — Die Vorlagefragen I-6720
V — Beantwortung der Vorlagefragen I-6721
A — Die von den drei Richtlinien vorgesehene Regelung I-6722
a) Allgemeines I-6722
b) Das Wesen der Haftpflicht I-6723
c) Die Beantwortung der ersten beiden Fragen I-6729
1. Die Beantwortung der ersten Frage I-6729
2. Beantwortung der zweiten Frage I-6729
B — Die Fragen nach der konformen Auslegung und nach der unmittelbaren horizontalen Wirkung der Richtlinien I-6730
VI — Ergebnis I-6731

I — Einleitung

1. In der vorliegenden Rechtssache hat das Tribunal da Comarca de Setúbal (Portugal) dem Gerichtshof eine Reihe von Fragen nach der Auslegung der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (im Folgenden: Zweite Richtlinie) [1] zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2. Bei diesen Fragen geht es darum, welche Ansprüche den Verkehrsunfallopfern, die Familienmitglieder des Versicherungsnehmers sind, unter Berücksichtigung der Gemeinschaftsbestimmungen im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zustehen.

3. Die Fragen beziehen sich insbesondere darauf, ob die Zweite Richtlinie den Mitgliedstaaten vorschreibt, sicherzustellen, dass die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung den entstandenen Schaden auch dann deckt, wenn nur eine objektive, d. h. schuldunabhängige Haftung gegeben ist, oder ob ein Mitgliedstaat bei der schuldunabhängigen Haftung jeden Schadensersatz ausschließen kann oder ob schließlich

* — Originalsprache: Griechisch.
1 — ABl. 1984, L 8, S. 17.

die Richtlinie nur die Deckung der Schäden, die durch fehlerhaftes Verhalten des Fahrers verursacht werden, also eine Verschuldenshaftung, vorschreibt. Es stellt sich auch die Frage nach der Erforderlichkeit einer mit dem Gemeinschaftsrecht im Einklang stehenden Auslegung und nach der unmittelbaren horizontalen Wirkung der Richtlinie.

II — Das Gemeinschaftsrecht

4. Die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung wurde vom Gemeinschaftsgesetzgeber mit den Richtlinien des Jahres 1972 durchgeführt.

5. Gemeinsames Merkmal der ersten drei entsprechenden Richtlinien ist das Ziel, den Kraftfahrzeugverkehr zu erleichtern und die Interessen der Opfer von Verkehrsunfällen in der Gemeinschaft unabhängig davon zu wahren, an welchem Ort sich der Unfall ereignet. Die Richtlinien sollen daher nicht nur den freien Verkehr innerhalb des Gemeinsamen Marktes durch Aufhebung der Kontrollen der grünen Karte an den Grenzen, durch die der Nachweis des Versicherungsschutzes für das Kraftfahrzeug geführt wird, erleichtern, sondern auch eine Reihe von Mindestregeln für die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorschreiben.

6. 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[2] (im Folgenden: Erste Richtlinie) schreibt die Aufhebung der Kontrollen der grünen Karte an den Grenzen und die Schaffung einer Pflichtversicherung in allen Mitgliedstaaten vor, die die im Gebiet der Gemeinschaft sich ereignenden Schäden deckt.

7. Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie führt den Grundsatz der Entschädigung der Opfer von Verkehrsunfällen bei Feststehen der Haftung ein und 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" (Hervorhebung von mir).

8. Mit der Zweiten Richtlinie wollte der Gemeinschaftsgesetzgeber die verschiedenen Einzelheiten des Inhalts dieser Pflichtversicherung harmonisieren, um ein Mindestschutzniveau für die Opfer von

2 — ABl. L 103, S. 1.

Verkehrsunfällen zu gewährleisten und um die in der Gemeinschaft bestehenden Unterschiede bezüglich des Umfangs dieser Versicherung zu vermindern.

9. Die Zweite Richtlinie betrifft den Umfang, d. h. den Deckungsbereich, der Pflichtversicherung und setzt Mindestbeträge dafür fest. Im Einzelnen bestimmt Artikel 1 Absätze 1 und 2 der Zweiten Richtlinie:

„(1) Die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG bezeichnete Versicherung hat sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.

(2) Unbeschadet höherer Deckungssummen, die von den Mitgliedstaaten gegebenenfalls vorgeschrieben sind, fordert jeder Mitgliedstaat für die Pflichtversicherung folgende Mindestbeträge:

— für Personenschäden 350 000 ECU bei nur einem Unfallopfer; bei mehreren Opfern ein und desselben Unfalls wird dieser Betrag mit der Anzahl der Opfer multipliziert;

— für Sachschäden ungeachtet der Anzahl der Geschädigten 100 000 ECU.

Die Mitgliedstaaten können statt der vorgenannten Mindestbeträge für Personenschäden — bei mehreren Opfern ein und desselben Unfalls — einen Mindestbetrag von 500 000 ECU oder für Personen- und Sachschäden — ungeachtet der Anzahl der Geschädigten und der Art der Schäden — einen globalen Mindestbetrag von 600 000 ECU je Schadensfall vorsehen."

10. Artikel 3 der Zweiten Richtlinie lautet:

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

11. Die neunte Begründungserwägung der Zweiten Richtlinie nimmt Bezug auf diese Bestimmung und sieht vor, dass „die Familienangehörigen des Versicherungsneh-

mers, Fahrers oder eines sonstigen Verursachers ..., jedenfalls bei Personenschäden, einen mit dem anderer Geschädigter vergleichbaren Schutz erhalten."

12. In Artikel 5 der Zweiten Richtlinie in der durch Anhang I Teil IX („Angleichung der Rechtsvorschriften") Buchstabe F („Versicherungen") der Akte über die Bedingungen des Beitritts des Königreichs Spanien und der Portugiesischen Republik und die Anpassungen der Verträge[3] geänderten Fassung ist bestimmt:

„(1) Die Mitgliedstaaten ändern ihre einzelstaatlichen Rechtsvorschriften gemäß dieser Richtlinie bis zum 31. Dezember 1987. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Die geänderten Bestimmungen gelangen bis zum 31. Dezember 1988 zur Anwendung.

(3) Abweichend von Absatz 2

a) steht dem Königreich Spanien, der Republik Griechenland und der Portugiesischen Republik eine Frist bis zum 31. Dezember 1995 zur Verfügung, um die Deckungssummen auf die in Artikel 1 Absatz 2 vorgesehenen Beträge anzuheben. Falls sie von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, müssen die Deckungssummen im Verhältnis zu den in dem genannten Artikel vorgesehenen Beträgen folgende Prozentsätze erreichen:

— einen Prozentsatz von mehr als 16 % am 31. Dezember 1988,

— einen Prozentsatz von 31 % spätestens am 31. Dezember 1992;

..."

13. Die Dritte Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung[4] (im Folgenden: Dritte Richtlinie) wurde erlassen, um bestimmte Vorschriften zur Pflichtversicherung zu ver-

3 — Der Vertrag und die Akte über den Beitritt zur EWG und zur EAG wurden am 12. Juni 1985 unterzeichnet (ABl. 1985, L 302); der Beitritt der Portugiesischen Republik zu den Gemeinschaften ist am 1. Januar 1986 in Kraft getreten.

4 — ABl. L 129, S. 33.

deutlichen, da erhebliche Unterschiede hinsichtlich der Schadensdeckung durch eine solche Versicherung bestanden [5].

14. In der fünften Begründungserwägung der Dritten Richtlinie heißt es:

„Lücken bestehen insbesondere in einigen Mitgliedstaaten hinsichtlich der Versicherungspflicht für die Fahrzeuginsassen; sie sollten geschlossen werden, um diese besonders stark gefährdete Kategorie potentieller Geschädigter zu schützen."

15. Artikel 1 Absatz 1 der Dritten Richtlinie sieht vor, dass „die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166/EWG genannte Versicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers [deckt]".

16. Artikel 6 der Richtlinie 90/232 schließlich bestimmt:

„(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie bis zum 31. Dezember 1992 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) In Abweichung von Absatz 1

— verfügen die Griechische Republik, das Königreich Spanien und die Portugiesische Republik über eine am 31. Dezember 1995 endende Frist, um den Artikeln 1 und 2 nachzukommen;

..."

III — Sachverhalt und nationales Recht

17. Am 12. Februar 1995 hatte eines der Kinder des Herrn Mendes Ferreira mit einem von ihm geführten, Herrn Ferreira gehörenden Kraftfahrzeug einen Unfall, bei dem ein anderes, zwölfjähriges Kind, Sohn des Herrn Ferreira, das in dem Fahrzeug gesessen hatte, tödlich verletzt wurde. Kein anderes Fahrzeug war an dem Unfall beteiligt. Das nationale Gericht hält es für erwiesen, dass den Fahrzeugführer kein Verschulden traf.

5 — Vgl. insbesondere dritte Begründungserwägung der Dritten Richtlinie.

18. Herr Mendes Ferreira hatte mit der Companhia de Seguros Mundial Confiança SA (im Folgenden: Mundial Confiança) einen Vertrag über die Haftpflichtversicherung für den Betrieb des betreffenden Fahrzeugs abgeschlossen. Die Deckungssumme betrug 50 000 000 PTE.

19. Herr Mendes Ferreira und seine Ehefrau erhoben bei dem Tribunal da Comarca de Setúbal Klage mit dem Antrag, Mundial Confiança zum Ersatz des entstandenen Schadens zu verurteilen. Diese machte geltend, nach dem zur maßgeblichen Zeit geltenden portugiesischen Recht sei eine Schadensersatzpflicht ausgeschlossen.

20. Nach den Angaben des nationalen Gerichts sah Artikel 504 Absatz 2 des portugiesischen Código Civil (im Folgenden: Código Civil) in seiner für den Sachverhalt maßgebenden Fassung vor, dass bei unentgeltlicher Beförderung der Beförderer allgemein nur für durch sein Verschulden entstandene Schäden haftet. Diese Bestimmung wurde von den portugiesischen Gerichten dahin ausgelegt, dass ein unentgeltlich beförderter Insasse nur dann Schadensersatz erhalten konnte, wenn er ein Verschulden des den Unfall verursachenden Fahrers nachwies.

21. Artikel 504 des Código Civil wurde durch das portugiesische Gesetzesdekret Nr. 14/96 vom 6. März 1996 geändert. Die geänderte Vorschrift sieht in Absatz 3 die Möglichkeit vor, dass die zivilrechtliche objektive (schuldunabhängige) Haftung für unentgeltlich beförderte Insassen gilt, jedoch beschränkt auf Personenschäden [6].

22. Nach den Angaben des vorlegenden Gerichts wird in den Begründungserwägungen des Gesetzesdekrets Nr. 522/85 vom 31. Dezember 1985, mit dem die Zweite Richtlinie in portugiesisches Recht umgesetzt wurde, u. a. darauf hingewiesen, dass die Deckung durch die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung auf unentgeltlich beförderte Insassen auszudehnen ist [7]. Da die unentgeltlich beförderten Insassen bei Verschulden des Fahrers schon durch die 1966 mit den Artikeln 483 ff. des Código Civil eingeführte zivilrechtliche Haftung aus unerlaubter Handlung geschützt gewesen seien, habe der Gesetzgeber die Deckung durch die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung auf unentgeltlich beförderte Insassen nur im Rahmen der Gefährdungshaftung ausdehnen können. Dieser Schutz sei jedoch durch Artikel 504 Absatz 2 des Código Civil nicht gewährt worden.

23. Das vorlegende Gericht führt weiter aus, zwar erkenne die seinerzeitige innerstaatliche Regelung im Fall der Gefährdungshaftung den Schadensersatzanspruch des unentgeltlich beförderten Insassen an,

6 — Wie aus dem Vorlagebeschluss hervorgeht, wird in den Begründungserwägungen des Gesetzesdekrets Nr. 14/96 die Änderung des Artikels 504 des Código Civil mit dem Erfordernis begründet, das nationale Recht an die Dritte Richtlinie anzupassen, insbesondere an deren Artikel 1.

7 — Ergänzend führt das vorlegende Gericht aus, es sei, wie im Urteil des Supremo Tribunal de Justiça vom 23. September 1997 (*Boletim do Ministério da Justiça*, Nr. 469, S. 535) festgestellt werde, „darauf hinzuweisen, dass die in der Begründung des Gesetzesdekrets Nr. 522/85 in Übereinstimmung mit den Grundsätzen in der Zweiten Richtlinie des Rates vom 30. Dezember 1983 dargelegten Absichten in jenem Gesetzesdekret nicht ordnungsgemäß verwirklicht wurden ... Diese Absichten bestanden darin, die Deckung durch die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung auf unentgeltlich beförderte Insassen auszudehnen."

doch sehe Artikel 508 Absatz 1 des Código Cívil einen Höchstbetrag für den Schadensersatz bei einem Verkehrsunfall für den Fall vor, dass kein Verschulden des Verursachers vorgelegen habe. Dieser Höchstbetrag sei bei Tod oder körperlicher Verletzung auf den doppelten Betrag des Wertes festgesetzt worden, bis zu dem die portugiesischen Gerichte der ersten Instanz letztinstanzlich entscheiden könnten und der sich seit 1987 auf 2 Mio. PTE belaufe [8]. Das Zweifache dieses Betrages, der als Schadensersatz bei fehlendem Verschulden zuerkannt werden könne, belaufe sich demnach auf 4 Mio. PTE.

24. Das vorlegende Gericht fragt, ob die Mitgliedstaaten in Anbetracht des Artikels 1 Absatz 2 und des Artikels 5 Absatz 2 der Zweiten Richtlinie in der Fassung der Beitrittsakte für den Schadensersatz bei Verkehrsunfällen, für die den Fahrer kein Verschulden treffe, Höchstbeträge festsetzen dürften, die unter den Mindestbeträgen der durch die Richtlinie vorgeschriebenen Pflichtversicherung lägen. Es ist der Auffassung, dass die Zweite Richtlinie zwischen der zivilrechtlichen Verschuldenshaftung des Fahrers und der schuldunabhängigen Gefährdungshaftung nicht unterscheide.

IV — Die Vorlagefragen

25. Für die Entscheidung des bei ihm anhängigen Rechtsstreits hat das Tribunal da Comarca de Setúbal dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Sind nach Artikel 3 der Richtlinie 84/5/EWG Familienmitgliedern des Versicherungsnehmers oder des Fahrers entstandene Schäden auch dann von der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu ersetzen, wenn diese Familienmitglieder unentgeltlich befördert werden und bei fehlendem Verschulden nur eine Gefährdungshaftung eintritt, oder darf der Mitgliedstaat in diesen Fällen jeden Schadensersatz ausschließen?

2. Sind die in Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 84/5 für die Pflichtversicherung festgelegten Mindestbeträge auch in Fällen der Gefährdungshaftung bei fehlendem Verschulden anwendbar oder kann ein Mitgliedstaat eine Regelung dahin treffen, dass die Höchstgrenzen des zu zahlenden Schadensersatzes niedriger als diese Mindestbeträge sind, wenn den unfallverursachenden Fahrer kein Verschulden trifft?

3. Hat das nationale Gericht sein innerstaatliches Recht so auszulegen, dass es mit den Bestimmungen einer Richtlinie in Einklang steht, sei es im Fall einer unzureichenden Umsetzung, sei es im

8 — Artikel 20 Absatz 1 des Gesetzes Nr. 38/1987 vom 23. September 1987. Dieser Betrag ist, worauf das vorlegende Gericht hinweist, trotz des seither eingetretenen starken Wertverlustes der portugiesischen Währung unverändert geblieben.

Fall der Fortgeltung zuvor bestehender Bestimmungen des nationalen Rechts?

4. Gilt dies auch dann, wenn eine solche Auslegung dem allgemeinen Verständnis von Sinn und Tragweite der Vorschriften des innerstaatlichen Rechts widersprechen würde oder wenn eine solche Auslegung zwar den Absichten des nationalen Gesetzgebers entsprechen würde, er jedoch diese im Text der Vorschriften nicht zum Ausdruck gebracht hat?

5. Hat das nationale Gericht eine solche mit den Bestimmungen der Gemeinschaftsrichtlinie in Einklang stehende Auslegung auch in einem Rechtsstreit vorzunehmen, der nur Privatpersonen betrifft?

6. Hat das nationale Gericht eine Auslegung seines innerstaatlichen Rechts im Einklang mit Artikel 1 der Richtlinie 90/232/EWG auch im Hinblick auf einen Unfall vorzunehmen, der vor Ablauf der dem Mitgliedstaat zur Umsetzung dieser Bestimmung in sein innerstaatliches Recht eingeräumten Frist geschehen ist?

7. Falls es nicht möglich ist, das innerstaatliche Recht so auszulegen, dass es mit den Bestimmungen einer Richtlinie im Einklang steht, verpflichtet dann der Vorrang des Gemeinschaftsrechts das nationale Gericht, von der Anwendung der mit der Richtlinie unvereinbaren innerstaatlichen Vorschriften auch in einem Rechtsstreit abzusehen, der nur Privatpersonen betrifft?

V — Beantwortung der Vorlagefragen

26. Vorab ist darauf hinzuweisen, dass sich der Unfall, der dem Ausgangsverfahren zugrunde liegt, am 12. Februar 1995 ereignete, also nach dem Inkrafttreten der ersten beiden Richtlinien in Portugal, aber vor Ablauf der in der Dritten Richtlinie für die Portugiesische Republik festgesetzten Umsetzungsfrist [9].

27. Die Vorlagefragen sind in zwei Gruppen zu prüfen. Zunächst ist es erforderlich, die mit den drei Richtlinien für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung eingeführte Regelung, wie sie aus den Bestimmungen dieser Richtlinien hervorgeht, zu erläutern und die ersten beiden Fragen dazu zu beantworten (A). Sodann werde ich erforderlichenfalls die fünf weiteren Fragen beantworten, die die mit dem Gemeinschaftsrecht im Einklang stehende Auslegung und die unmittelbare horizontale Wirkung betreffen (B).

9 — Es ist daran zu erinnern, dass in Artikel 6 Absatz 2 der Dritten Richtlinie der Portugiesischen Republik eine Frist bis zum 31. Dezember 1995 gesetzt wurde, um insbesondere Artikel 1 nachzukommen, der bestimmt, dass die Versicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers deckt.

A — *Die von den drei Richtlinien vorgesehene Regelung*

a) Allgemeines

28. Zunächst wird mit der Ersten Richtlinie die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung verbindlich vorgeschrieben. Einerseits verpflichtet der Gemeinschaftsgesetzgeber die Mitgliedstaaten, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht durch eine Versicherung gedeckt ist. Andererseits stellt er es in das Ermessen der Mitgliedstaaten, auf nationaler Ebene den Umfang der Schadensdeckung und die Modalitäten der Versicherung zu bestimmen.

29. Sodann betrifft die Zweite Richtlinie, die sich im Wesentlichen in den von der Ersten Richtlinie geschaffenen Rahmen einfügt, die Weite des Ermessens, das den Mitgliedstaaten für die Bestimmung des Umfangs der Schadensdeckung und der Modalitäten der Versicherung eingeräumt wurde. Sie sieht vor, dass Familienmitglieder des Versicherungsnehmers, des Fahrers oder jeder anderen Person, die bei einem Unfall haftbar gemacht werden kann und durch die Versicherung geschützt ist, nicht aufgrund dieser familiären Beziehungen von der Personenschadensversicherung ausgeschlossen werden dürfen.

30. Die Zweite Richtlinie soll also den Familienmitgliedern der oben genannten Personen denselben Schutz gewähren, wie ihn Dritte erhalten. Die Mitgliedstaaten bleiben für die in der Ersten Richtlinie geregelte Bestimmung des Umfangs der Schadensdeckung Dritter und der Modalitäten dieser Deckung im Rahmen der mit der Ersten und der Zweiten Richtlinie aufgestellten Voraussetzungen zuständig. Unabhängig jedoch von dem Grad des Schutzes, den Dritte erhalten [10], soll die Zweite Richtlinie verhindern, dass die familiären Beziehungen einen Ausschlussgrund darstellen können; sie soll also den Familienmitgliedern des Versicherungsnehmers, des Fahrers oder jeder anderen haftbaren Person einen Schutz gewähren, der, wie die Kommission in Nummer 12 Buchstabe b ihrer schriftlichen Erklärungen zu Recht ausführt, dem Schutz, der Dritten gewährt wird, gleichwertig ist.

31. Wenn sich somit in einem Mitgliedstaat die Deckungspflicht auf dritte Fahrzeuginsassen erstreckt, muss die Deckung auch für die Fahrzeuginsassen bestehen, die Familienmitglieder des Versicherungsnehmers, des Fahrers oder irgendeiner anderen haftbaren Person sind. In einem Mitgliedstaat indessen, der die Deckung für dritte Fahrzeuginsassen nicht vorschreiben würde, wären die Familienmitglieder, die Fahrzeuginsassen sind, vom Versicherungsschutz gemäß der Zweiten Richtlinie nicht erfasst, da in diesem Fall der Schutz derselbe wäre und sich der Verwandtschaftsgrad nicht als Ausschlussgrund auswirken würde.

32. Schließlich wurde mit der Dritten Richtlinie das Problem der Deckung der Personenschäden aller Fahrzeuginsassen

10 — In einem Mitgliedstaat erstreckt sich z. B. die Versicherung auf dritte Fahrzeuginsassen, während dies in einem anderen Mitgliedstaat nicht der Fall ist.

mit Ausnahme des Fahrers gelöst. Wie in der fünften Begründungserwägung festgestellt wurde, wies nämlich die Versicherungspflicht für die Fahrzeuginsassen in einigen Mitgliedstaaten Lücken auf. Die Lücken sollten geschlossen werden, um diese „besonders stark gefährdete Kategorie potentieller Geschädigter" zu schützen.

33. Der spezifische Unterschied zwischen der Regelung der Zweiten Richtlinie und der der Dritten Richtlinie besteht demnach darin, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber mit der Zweiten Richtlinie verhindern will, dass der Verwandtschaftsgrad einen Grund für den Ausschluss vom Versicherungsschutz darstellt, während er sich in der Dritten Richtlinie mit der wichtigen Frage des Umfangs des Versicherungsschutzes für Kraftfahrzeuginsassen befasst.

b) Das Wesen der Haftpflicht

34. Wie die italienische Regierung und die Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen ausführen, zeigt der Wortlaut der Ersten Richtlinie ebenso wie der der beiden nachfolgenden Richtlinien, dass die drei Richtlinien zwar die Deckung der Haftpflicht behandeln, sich jedoch nicht mit der sehr wichtigen Frage befassen, welche Formen diese Haftung annehmen kann, d. h. dass sie nicht zwischen der Verschuldenshaftung und der schuldunabhängigen Haftung oder Gefährdungshaftung unterscheiden.

35. Unstreitig ist, dass die Haftpflicht feststehen muss, damit der Schutzmechanismus der Gemeinschaftsrichtlinien greifen kann. Dies bedeutet, dass eine bestimmte Handlung (die Verursachung eine Unfalls mit einem Kraftfahrzeug) an eine bestimmte Person zu knüpfen sein muss, die hinsichtlich des Schadensersatzes für sie haftet.

36. Allen Rechtsordnungen liegt die Annahme zugrunde, dass ein Schaden grundsätzlich von demjenigen zu tragen ist, der ihn erlitten hat (casum sentit dominus), es sei denn, ein besonderer Grund gebietet und rechtfertigt die Abwälzung des Schadens auf einen Dritten, der letzten Endes zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist [11]. Nach den Rechtsordnungen beruht die außervertragliche Haftung grundsätzlich auf dem Verschulden des Schädigers.

37. Die Rechtsordnungen kennen jedoch auch den Fall der objektiven, d. h. schuldunabhängigen Haftung. Eine besondere Art der objektiven Haftung ist die Gefährdungshaftung. Ihr charakteristisches Merkmal besteht darin, dass die Schaffung und/oder Aufrechterhaltung einer Gefahrenquelle als Zurechnungskriterium verwendet wird. Dieses Kriteriums kann somit die Verpflichtung einer Person zum

11 — Vgl. insbesondere P. K. Kornilakis, „Η ευθύνη από διακινδύνευση. Δογματική και δικαιοπολιτική προσέγγιση", Thessaloniki 1982, in der Reihe „Δίκαιο και Κοινωνικοί Προβλήματισμοί", Nr. 1, S. 36 ff. und 113 ff.

Ersatz des dem Geschädigten entstandenen Schadens begründen.

38. Die Gefährdungshaftung kann unabhängig vom Verschulden des Haftenden eintreten und erfordert unter Umständen nicht einmal ein rechtswidriges Verhalten oder überhaupt ein menschliches Handeln [12]. Die Anerkennung dieser Haftung ist das Ergebnis einer schrittweisen Durchsetzung der Grundsätze der sozialen Gerechtigkeit und des Gedankens, dass, da die Natur und die sprunghafte Entwicklung der technischen Zivilisation dem Menschen bestimmte Tätigkeiten ermöglichen und ihm Maschinen und Verfahren zur Verfügung stellen, die für Dritte erhebliche Gefahren hervorrufen können (z. B. die Benutzung von Naturkräften, die Inbetriebnahme von Kraftfahrzeugen usw.), die hervorgerufenen Schäden nicht von den Geschädigten, sondern von denen zu tragen sein sollen, die die Gefahren geschaffen haben oder kontrollieren, und zwar unabhängig von jedem Verschulden oder allgemein von jedem Verhalten. Die diesen Personen auferlegte Verpflichtung ist in gewisser Weise die Gegenleistung dafür, dass die Gefahrenquellen, die im Übrigen entsprechende Vorteile mit sich bringen, rechtliche Anerkennung erhalten [13].

39. In vielen Rechtsordnungen ist die Straßenverkehrshaftung schuldunabhängig (Gefährdungshaftung). Dies ist z. B. der Fall im griechischen [14], im französischen [15] und im deutschen Recht [16]. Anzumerken ist, dass anders als die meisten kontinentalen Rechtsordnungen das englische Recht keine schuldunabhängige Haftung für durch den Betrieb von Kraftfahrzeugen verursachte Schäden kennt, sondern Verschulden verlangt (negligence) [17].

40. Auf den ersten Blick geben die Richtlinien keine Auskunft darüber, ob die Straßenverkehrshaftung subjektiv ist, d. h. ob sie ein Verschulden, einen Vorsatz oder eine Fahrlässigkeit, der haftbaren Person als Kriterium für die Zurechnung des Schadens voraussetzt, oder ob sie im Gegenteil objektiv ist, d. h. ob sie aufgrund der Gefährdung als Zurechnungskriterium auch ohne Verschulden besteht.

41. Ist diese Frage etwa bewusst in das Ermessen der Mitgliedstaaten gestellt worden? Die grammatikalische, die systematische und die teleologische Auslegung der

12 — So kann die haftungsbegründende Tatsache ein äußeres Ereignis (z. B. das Verhalten eines Tieres oder der Einsturz eines Gebäudes) oder ein technischer Umstand (z. B. die Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeugs) sein; vgl. insbesondere A. S. Georgiadis, „Ενοχικό Δίκαιο. Γενικό μέρος", Athen, P. N. Sakkoulas, 1999, (in der Reihe „Δίκαιο και Οικονομία", § 65, Nrn. 1 ff., sowie P. Kornilakis, S. 127 ff.

13 — Vgl. A. S. Georgiadis, § 65, Nr. 2.

14 — Vgl. A. S. Georgiadis, § 65, Nrn. 1 ff.

15 — Wegen einer Darstellung der geltenden Regelung im französischen Recht vgl. Y. Lambert-Faivre, „Droit des assurances", Paris, *Précis Dalloz*, 10. Auflage, 1998, in der Reihe *Droit privé*, S. 509 ff., §§ 724 ff., und S. 539 ff, §§ 754 ff.

16 — Wegen einer vergleichenden Untersuchung der Gefährdungshaftung in den heutigen Rechtsordnungen vgl. z. B. A. S. Georgiadis, a. a. O., § 65, Nrn. 9 ff., und P. Kornilakis, a. a. O., passim.

17 — Vgl. insbesondere R. F. V. Heuston und R. A. Buckley, *Salmond and Heuston on the law of torts*, London, Sweet and Maxwell, 21. Auflage, 1996, S. 223 ff., sowie B. S. Markesinis und S. F. Deakin, *Tort law*, Oxford, 3. Auflage, 1994, S. 268 ff.

Bestimmungen der drei Richtlinien wird Antwort auf diese Frage geben.

42. Die Richtlinien bezwecken zunächst u. a., durch Harmonisierung der innerstaatlichen Rechtsordnungen die Interessen der Opfer von Verkehrsunfällen zu wahren, wo immer letztere sich innerhalb der Gemeinschaft ereignen. Ausgehend von dem Grundsatz, dass die Opfer von Verkehrsunfällen Schadensersatz erhalten, sobald die Haftung feststeht, sieht Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie daher vor, dass jeder Mitgliedstaat alle zweckdienlichen Maßnahmen trifft, um sicherzustellen, dass *die Haftpflicht* bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland *durch eine Versicherung gedeckt ist*. Der *Umfang* der Schadensdeckung sowie *die Modalitäten* der Versicherung werden im Rahmen dieser Maßnahmen bestimmt.

43. Der Wortlaut des Artikels 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie zeigt eindeutig, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber zum einen nicht zwischen der Verschuldenshaftung und der Gefährdungshaftung unterscheidet [18]. Im Einzelnen bezieht es sich auf die Verpflichtung zur Deckung einer wie auch immer gearteten Haftpflicht, die von dem Augenblick an, in dem sie feststeht, durch eine Versicherung gedeckt sein muss. Folglich kann, ausgehend vom Wortlaut der Vorschrift, behauptet werden, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber, da die Richtlinie keinen Bezug auf unterschiedliche Formen der Haftpflicht nimmt und zwischen diesen nicht unterscheidet, die Regelung der Art der Haftpflicht in das Ermessen der Mitgliedstaaten gestellt hat. Der Gemeinschaftsgesetzgeber befasst sich zum anderen nicht mit dem Erlass von Vorschriften zur Bestimmung der *Art* der Haftung, sondern mit der Aufstellung der *Versicherungspflicht* und der *Festlegung des Umfangs* dieser Pflicht. Er beschäftigt sich z. B. mit der Frage, ob diese Versicherung ausschließlich die Personen- und Sachschäden, wie es in Artikel 1 Absatz 1 der Zweiten Richtlinie vorgesehen ist, oder (auch) den immateriellen Schaden deckt. Ferner befasst er sich mit den *Modalitäten* der Deckung. Dieser Wortlaut ist sehr weit und nimmt die in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften bestehenden Unterschiede im Deckungsumfang in Kauf [19]. Wie der Gerichtshof festgestellt hat [20], überließ es Artikel 3 Absatz 1 der Zweiten Richtlinie also „[i]n seiner ursprünglichen Fassung ... den Mitgliedstaaten, die Schadensdeckung sowie die Modalitäten der Pflichtversicherung zu bestimmen".

44. Der Gemeinschaftsgesetzgeber wollte nämlich den Mitgliedstaaten nicht die Einführung einer bestimmten Art von Haftung

18 — Es ist daran zu erinnern, dass Generalanwalt Lenz in den Nummern 34 f. seiner Schlussanträge in der Rechtssache C-129/94 (Urteil vom 28. März 1996, Ruiz Bernáldez, Slg. 1996, I-1829) Folgendes ausführte: „Bei einer Lektüre der Richtlinie fällt auf, dass sie keine spezifischen Vorgaben für die vertraglichen Beziehungen der Parteien des Versicherungsvertrages machen. Zu den Konsequenzen etwaiger Sorgfaltspflichtverletzungen des Versicherungsnehmers bzw. des Schädigers lässt sich den Richtlinien nichts entnehmen. Daraus lässt sich schließen, dass den Mitgliedstaaten bzw. den Vertragspartnern eine relative Freiheit zur Ausgestaltung der vertraglichen Beziehungen der Parteien des Versicherungsvertrages zusteht, die selbstverständlich nur unter Beachtung der sonstigen Vorschriften der Richtlinien ausgeübt werden darf. Es erscheint daher durchaus zulässig, dass an spezifische Sorgfaltspflichtverletzungen des Versicherungsnehmers oder Fahrers rechtliche Konsequenzen geknüpft werden."

19 — Vgl. hierzu Nr. 25 der Schlussanträge des Generalanwalts Lenz zum Urteil Ruiz Bernáldez (zitiert in Fußnote 18).

20 — Urteil Ruiz Bernáldez (zitiert in Fußnote 18, Nr. 15).

(schuldabhängige oder schuldunabhängige Haftung, also Gefährdungshaftung) vorschreiben. Er verlangt vielmehr, dass die fragliche Haftpflicht, wenn sie nach dem innerstaatlichen Recht besteht, durch eine Versicherung gedeckt ist. Die Behauptung, dass die Gemeinschaftsbestimmungen nicht so weit reichen und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit lassen, das Verschulden zur Voraussetzung für die Haftpflicht zu machen, kann auf weitere gewichtige Argumente gestützt werden, die sich aus der Auslegung anderer Bestimmungen der Ersten Richtlinie durch den Gerichtshof ergeben.

45. In der Rechtssache Bureau central français [21] stellte sich die Frage nach der Auslegung des Artikels 2 Absatz 2 der Ersten Richtlinie. Diese Bestimmung sieht vor, dass bei Fahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines der Mitgliedstaaten haben, die Vorschriften der Ersten Richtlinie — mit Ausnahme der Artikel 3 und 4 — wirksam werden, sobald zwischen den sechs nationalen Versicherungsbüros ein Übereinkommen geschlossen worden ist, wonach „sich jedes nationale Büro *nach Maßgabe der eigenen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften betreffend die Pflichtversicherung* zur Regelung von Schadensfällen verpflichtet, die sich in seinem Gebiet ereignen und durch den Verkehr von versicherten oder nicht versicherten Fahrzeugen verursacht werden, die ihren gewöhnlichen Standort im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats haben" (Hervorhebung von mir).

46. Im Bemühen, die Tragweite der Bestimmung des Artikels 2 Absatz 2 einzugrenzen, führte Generalanwalt Sir Gordon Slynn Folgendes aus [22]: „Es gibt keine unbeschränkte Verpflichtung, in jedem Fall eine Haftung für den durch ein Fahrzeug verursachten Schaden vorzusehen; auch muss eine solche Haftung nicht in allen Mitgliedstaaten identisch sein ... So wünschenswert es auch sein mag, das Kfz-Pflichtversicherungsrecht in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu vereinheitlichen, so dass jeder Bürger weiß, dass er überall auf ein und derselben Grundlage Deckung erhalten wird, glaube ich dennoch nicht, dass diese Richtlinie [72/166] so weit geht. Mit ihr ist zwar das Bedürfnis für die Grenzkontrolle der grünen Karte entfallen, die innerstaatlichen Rechtsvorschriften über die Pflichtversicherung hat sie jedoch, soweit nicht wie zum Beispiel in Artikel 3 ausdrückliche Verpflichtungen auferlegt wurden, unberührt gelassen."

47. In dem Urteil, das in dieser Rechtssache am 9. Februar 1984 erging, folgte der Gerichtshof dem Generalanwalt und stellte fest [23], dass sich „der Ausdruck ‚nach Maßgabe der eigenen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften betreffend die Pflichtversicherung' in Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 72/166 auf die für die Pflichtversicherung maßgeblichen *Grenzen und Voraussetzungen der Haftpflicht* bezieht, mit der Maßgabe, dass der Fahrer des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Schadensfalles als durch eine nach diesen Rechtsvorschriften gültige Versicherung gedeckt gilt"

21 — Urteil vom 9. Februar 1984 in der Rechtssache 64/83 (Slg. 1984, 689).

22 — Vgl. Schlussanträge zum Urteil Bureau central français (zitiert in Fußnote 21, Slg. 1984, 689, 718).

23 — Randnr. 29 und Nr. 1 des Tenors.

(Hervorhebung von mir)[24]. Der Gerichtshof ist also im Wesentlichen der Auffassung, dass die Richtlinie es den Mitgliedstaaten überlässt, die Voraussetzungen der Haftpflicht zu bestimmen. Zu diesen Voraussetzungen gehört eindeutig die Frage, ob die Haftung subjektiv oder objektiv ist, was die Prüfung verlangt, ob ein Verschulden erforderlich ist oder nicht.

48. Das Ergebnis, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber die Deckung für *jede* Kraftfahrzeug-*Haftpflicht* verlangt, sei sie schuldabhängig oder schuldunabhängig, ohne dass er deswegen die Einführung einer bestimmten Art von Haftung vorschreibt, wird im Übrigen durch eine teleologische Auslegung der oben genannten Bestimmung bestätigt. Das grundlegende Ziel des Gemeinschaftsgesetzgebers besteht darin, die Opfer von Verkehrsunfällen durch die Haftpflichtversicherung zu schützen[25]; er wollte diesen Schutz nicht dadurch gefährden, dass er die Deckung der Haftung durch die Versicherung in das Ermessen des nationalen Gesetzgebers stellt[26].

49. Ich bin daher der Auffassung, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber den Mitgliedstaaten für den Fall, dass sie die Gefährdungshaftung im Straßenverkehr anerkennen, nicht erlauben wollte, den Schutz der Richtlinien der Sache nach auf den Fall zu beschränken, in dem ein Verschulden der nach dem Gesetz haftbaren Person (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) vorliegt oder das Verschulden einen bestimmten Grad erreicht (z. B. Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit). In diesem Fall nämlich würde der Schutz aufgrund der Richtlinien und die erstrebte Harmonisierung im Wesentlichen nicht bestehen und Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie würde jede praktische Wirksamkeit verlieren. Der sich aus den Richtlinien ergebende Schutz ist daher die notwendige Folge[27] der Feststellung, dass eine Haftpflicht im Sinne des innerstaatlichen Rechts gegeben ist.

50. Ferner handelt es sich, wie bereits ausgeführt, in vielen Rechtsordnungen bei der Straßenverkehrshaftung um eine objektive

24 — Vgl. auch C. Berr, „Droit européen des assurances: accidents de la circulation causés dans un État de la CEE par un véhicule étranger", *Droit européen des assurances*, 1984, S. 643 bis 653, 650, wo er gegenüber diesem Ausdruck einige Vorbehalte äußert.

25 — Vgl. auch die Nummern 21 ff. der Schlussanträge des Generalanwalts Lenz in der Rechtssache Ruiz Bernáldez (zitiert in Fußnote 18).

26 — Dass der Schutz der Opfer ein grundlegendes Ziel der Gemeinschaftsregelung ist, geht auch aus der sechsten Begründungserwägung der Zweiten Richtlinie hervor. Danach „ist [es] notwendig, eine Stelle einzurichten, die dem Geschädigten auch dann eine Entschädigung sicherstellt, wenn das verursachende Fahrzeug nicht versichert war oder nicht ermittelt wurde", auch wenn es den Mitgliedstaaten freisteht, Bestimmungen zu erlassen, durch die der Einschaltung dieser Stelle subsidiärer Charakter verliehen wird. Wie der Gerichtshof in dem Urteil Ruiz Bernáldez (zitiert in Fußnote 18, Randnr. 17) ausgeführt hat, verstärkte Artikel 1 Absatz 4 der Zweiten Richtlinie den Schutz der Geschädigten, indem er die Mitgliedstaaten verpflichtete, Stellen zu schaffen oder anzuerkennen, die für Sach- oder Personenschäden, die durch ein nicht ermitteltes oder nicht versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, Ersatz zu leisten haben.

27 — Im Urteil Ruiz Bernáldez (zitiert in Fußnote 18), in dem es um die Frage ging, inwieweit in einem Vertrag der Ersatz von Schäden, die von einem betrunkenen Fahrer verursacht werden, von der Deckung in der Pflichtversicherung ausgeschlossen werden kann, entschied der Gerichtshof (Randnr. 18), dass angesichts des „in den Richtlinien immer wieder bestätigten [im Schutz der Verkehrsunfallopfer liegenden Zwecks] ... Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie in der durch die Zweite und Dritte Richtlinie präzisierten und ergänzten Fassung dahin auszulegen [ist], dass die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Dritten, die Opfer eines von einem Fahrzeug verursachten Unfalls sind, den Ersatz aller ihnen entstandenen Personen- und Sachschäden bis zu der in Artikel 1 Absatz 2 der Zweiten Richtlinie festgelegten Höhe ermöglichen muss." Der Gerichtshof stellte weiterhin fest (Randnr. 19), dass „[j]ede andere Auslegung ... es den Mitgliedstaaten erlauben [würde], die Entschädigung unfallgeschädigter Dritter auf bestimmte Schadensarten zu begrenzen, und damit zu einer unterschiedlichen Behandlung der Geschädigten je nach dem Unfallort führen [würde], was die Richtlinien gerade vermeiden wollen. Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie wäre damit seiner praktischen Wirksamkeit beraubt." Er kam zu folgendem Ergebnis (Randnr. 20): „Aufgrund dessen steht Artikel 3 Absatz 1 der Ersten Richtlinie einer Regelung entgegen, nach der sich der Versicherer auf Rechtsvorschriften oder Vertragsklauseln berufen kann, um Dritten, die Opfer eines durch das versicherte Fahrzeug verursachten Unfalls sind, eine Entschädigung zu verweigern."

Haftung (Gefährdungshaftung), die nicht vom Vorliegen eines Verschuldens abhängt, wenn auch das englische Recht keine objektive Haftung für durch den Betrieb von Fahrzeugen verursachte Schäden kennt, sondern das Vorliegen eines Verschuldens (negligence) verlangt. Wenn eine nationale Rechtsordnung das Verschulden als Voraussetzung für eine unter die Versicherungspflicht fallende zivilrechtliche Haftung aufstellt, kann daher nicht angenommen werden, dass die betreffende Regelung im Grunde genommen zum einen einen eleganten Versuch der Mitgliedstaaten darstellt, sich ihren Pflichten aus dem Gemeinschaftsrecht zu entziehen, und zum anderen ein Hindernis auf dem Weg zur Verwirklichung des freien Waren- und Personenverkehrs ist, weil die Entscheidung über die Art der Haftung in die Zuständigkeit der nationalen Stellen fällt.

51. Bei einer gegenteiligen Auffassung würde sich weiter die Frage stellen, ob die Mitgliedstaaten, die keine schuldunabhängige Haftung für durch den Betrieb von Kraftfahrzeugen verursachte Schäden kennen, nach den Gemeinschaftsrichtlinien verpflichtet sind, die Haftungsvoraussetzungen abzuändern und für diese Fälle die Möglichkeit der Einführung einer schuldunabhängigen Gefährdungshaftung vorzusehen.

52. Da eine solche Forderung jedoch, wie dargelegt, weder aus dem Wortlaut noch aus dem Sinn der Gemeinschaftsregelung zu entnehmen ist, hängt die nach den Richtlinien bestehende Harmonisierungspflicht meines Erachtens nicht von den Besonderheiten der nationalen Rechtsordnungen ab, was gegen den Grundsatz des Vorrangs des Gemeinschaftsrechts vor dem nationalen Recht verstoßen würde.

53. Folglich zeigt die grammatikalische, die systematische und die teleologische Auslegung der hier in Rede stehenden Vorschriften, dass die Bestimmung der Voraussetzungen der Kraftfahrzeug-Haftpflicht, mit anderen Worten die Frage, ob ein Verschulden erforderlich ist, in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt.

54. Aus alledem folgt, dass das Gemeinschaftsrecht betreffend die Haftpflichtversicherung die einzelnen Haftpflichtregelungen nicht vollständig harmonisiert hat. Die Gemeinschaftsregelung betrifft die Pflichtversicherung, nicht aber die Haftpflicht. Keine der drei Richtlinien enthält aus diesem Grund Bestimmungen für das eventuelle Bestehen unterschiedlicher nationaler Haftpflichtregelungen, d. h. einer nationalen Regelung, die die Haftung für nichtverschuldete Ereignisse betrifft (objektive Haftung oder Gefährdungshaftung) und deren Modalitäten vor allem hinsichtlich der Schadensersatzbeträge von denen einer entsprechenden, auf dem Verschulden des Fahrers beruhenden Haftpflichtregelung abweichen.

c) Die Beantwortung der ersten beiden Fragen

1. Die Beantwortung der ersten Frage

55. Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht vom Gerichtshof wissen, ob Artikel 3 der Zweiten Richtlinie verlangt, dass die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die den Familienmitgliedern des Versicherungsnehmers oder des Fahrers entstandenen Personenschäden deckt, wenn die genannten Personen unentgeltlich befördert werden und bei fehlendem Verschulden nur eine Gefährdungshaftung eintritt, oder ob der Mitgliedstaat in diesen Fällen jeden Schadensersatz ausschließen darf.

56. Gemäß den vorstehenden Ausführungen ist das nationale Gericht dafür zuständig, das zur maßgeblichen Zeit geltende nationale Recht auszulegen, um zu bestimmen, ob ein unentgeltlich beförderter Insasse, der Opfer eines vom Fahrer nicht verschuldeten Unfalls wird, durch die Regelung der Pflichtversicherung des Versicherungsnehmers geschützt sein muss.

57. Schreibt das anzuwendende nationale Recht die Gewährung von Schadensersatz an einen Fahrzeuginsassen vor, der nicht Familienmitglied des Versicherungsnehmers oder des Fahrers des Fahrzeugs ist, so ergibt sich außerdem aus Artikel 3 der Zweiten Richtlinie, dass vom Ablauf der Frist für die Umsetzung der Richtlinie in portugiesisches Recht an jede Rechts- oder Vertragsbestimmung nicht mehr angewandt werden darf, die ein Unfallopfer, das sich rechtlich in der Lage eines Dritten befindet, allein deswegen ausschließt, weil es Familienmitglied des Versicherungsnehmers oder des Fahrers des Fahrzeugs ist. Schreibt das geltende nationale Recht jedoch die Gewährung von Schadensersatz an Fahrzeuginsassen nicht vor, so kann ein Fahrzeuginsasse, der Familienmitglied des Versicherungsnehmers oder des Fahrers des Fahrzeugs ist, nicht aufgrund von Artikel 3 der Zweiten Richtlinie einen Schadensersatzanspruch aus der Pflichtversicherung haben.

2. Beantwortung der zweiten Frage

58. Mit der zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die in Artikel 1 Absatz 2 der Zweiten Richtlinie für die Pflichtversicherung festgelegten Mindestbeträge auch in Fällen der Gefährdungshaftung bei fehlendem Verschulden anwendbar sind oder ob ein Mitgliedstaat eine Regelung dahin treffen kann, dass die Höchstgrenzen des Schadensersatzes niedriger als diese Mindestbeträge sind, wenn den unfallverursachenden Fahrer kein Verschulden trifft.

59. Die Kommission fragt sich, ob die Beantwortung dieser Frage für die Entscheidung des Ausgangsverfahrens wirklich von Nutzen ist.

60. Meines Erachtens ist zwar mit der Antwort auf die erste Frage schon ein großer Teil der zweiten Frage beantwortet; die

Beantwortung der zweiten Frage darf jedoch nicht als für die Entscheidung des Ausgangsverfahrens entbehrlich angesehen werden, denn bestimmte Punkte bedürfen einer genaueren Untersuchung.

61. Nach Artikel 1 Absatz 2 der Zweiten Richtlinie müssen von dem Augenblick an, in dem eine Haftpflicht besteht, mit Rücksicht auf die Tatsache, dass der Schadensersatz den materiellen Schaden (Personen- oder Sachschäden) decken muss, die in diesem Artikel für die Pflichtversicherung festgelegten Mindestbeträge unabhängig von der Art der Haftung eingehalten werden.

62. Jede nationale Gesetzesmaßnahme, mit der in erster Linie deswegen, weil die verwendete Haftungsform die Gefährdungshaftung ist, Höchstgrenzen für den Schadensersatz festgesetzt werden, die niedriger als die in der Zweiten Richtlinie für die Pflichtversicherung festgelegten Mindestbeträge sind, verstößt daher gegen diese Richtlinie und darf nicht angewandt werden.

B — *Die Fragen nach der konformen Auslegung und nach der unmittelbaren horizontalen Wirkung der Richtlinien*

63. Die letzten fünf Fragen des vorlegenden Gerichts betreffen die Verpflichtung zu einer mit dem Gemeinschaftsrecht im Einklang stehenden Auslegung der nationalen Bestimmungen sowie die Anerkennung der unmittelbaren horizontalen Wirkung der Bestimmungen der Richtlinie. Das vorlegende Gericht geht dabei von der Annahme aus, dass die entsprechenden Gemeinschaftsvorschriften Bestimmungen vorschreiben können, die die Art der Haftung (schuldabhängig oder schuldunabhängig) und folglich die entsprechende Differenzierung der Pflicht zur Deckung dieser Haftung betreffen.

64. Insoweit komme ich aufgrund der vorstehenden Ausführungen zu dem Ergebnis, dass die Gemeinschaftsrichtlinien betreffend die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Mitgliedstaaten nicht verpflichten, eine besondere Art der Haftung vorzusehen, und ihnen daher bei der Regelung dieser Frage völlig freie Hand lassen. Wie ausgeführt, betreffen die Gemeinschaftsbestimmungen insbesondere den Umfang der Verpflichtung zur Deckung dieser Haftung und schreiben die von den Mitgliedstaaten einzuhaltenen Grenzen vor. Nach alledem ist die Prüfung dieser Fragen für die Entscheidung des Ausgangsverfahrens nicht von Nutzen.

VI — Ergebnis

65. Ich schlage daher vor, die Vorabentscheidungsfragen des Tribunal da Comarca de Setúbal wie folgt zu beantworten:

1. Artikel 3 der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist dahin auszulegen, dass die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung den Fahrzeuginsassen, die Familienmitglieder des Versicherungsnehmers oder des Fahrers des Kraftfahrzeugs sind, denselben Schutz gewähren muss, den die innerstaatlichen Rechtsvorschriften für die Insassen vorsehen, die nicht Familienmitglieder sind.

2. Artikel 1 Absatz 2 der Zweiten Richtlinie ist dahin auszulegen, dass die in diesem Artikel festgesetzten Mindestdeckungsbeträge in Fällen der Haftung des Versicherungsnehmers unabhängig davon anwendbar sind, ob nach den einzelnen nationalen Haftungsregelungen ein Verschulden erforderlich ist.