Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
ANDREA BIONDI
vom 25. September 2025 [1]

Rechtssache C-490/24

Stichting Koskea als Verwalterin von ED
gegen
Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, handelnd unter der Firma Reaal Schadeverzekering NV

(Vorabentscheidungsersuchen des Hoge Raad der Nederlanden [Oberster Gerichtshof der Niederlande])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung – Richtlinie 2009/103/EG – Art. 12 Abs. 1 – Durch ein Fahrzeug verursachte Schäden – Versicherungsschutz – In der Richtlinie 2009/103 vorgesehener Ausschluss von Schäden des Fahrers – Beteiligung eines Fahrzeuginsassen an der Entstehung der durch das Fahrzeug verursachten Schäden – Auswirkung auf die Einstufung als ‚Fahrer' – Definition – Autonomer Begriff des Unionsrechts – Ziel des Schutzes geschädigter Dritter – Rechtssicherheit – Grenze zwischen der zivilrechtlichen Haftung einerseits und der Haftpflichtversicherung andererseits"

1. Die fortschreitende technologische Entwicklung zielt darauf ab, dem Einzelnen lästige oder gefährliche Aufgaben abzunehmen. Das fahrerlose Auto, von dem man glaubte, es sei nur in Science-Fiction-Romanen zu finden, wird Realität. Es fährt bereits auf den Straßen von San Francisco und Peking und wird schon bald in London zu sehen sein [2]. Als Folge der Minderung des Risikos menschlichen Versagens wird eine wesentliche Verringerung der Zahl der Verkehrsunfälle erwartet.

[1] Originalsprache: Französisch.

[2] Siehe „Self-driving vehicles set to be on roads by 2026 as Automated Vehicles Act becomes law", abrufbar unter https://www.gov.uk/government/news/self-driving-vehicles-set-to-be-on-roads-by-2026-as-automated-vehicles-act-becomes-law (zuletzt abgerufen am 18. Juni 2025).

2. Bis sich herausstellt, ob es tatsächlich zu einer solchen Verringerung kommt, bietet das Unionsrecht durch die Richtlinien über die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung[3] (im Folgenden gemeinsam: Richtlinien zur Haftpflichtversicherung) weiterhin einen wichtigen Schutz für Geschädigte von Verkehrsunfällen. Auch wenn der Gerichtshof bereits vielfach aufgefordert wurde, sich zur Auslegung dieser Richtlinien zu äußern, um insbesondere die Begriffe „Fahrzeuginsasse“[4] oder „Benutzung/Nutzung/Verwendung eines Fahrzeugs“[5] zu definieren, wird er im vorliegenden Vorabentscheidungsverfahren zum ersten Mal ersucht, die Konturen des Begriffs „Fahrer“ zu klären, während diese Frage bereits zahlreiche nationale Gerichte beschäftigt.

I. Ausgangsverfahren, Vorlagefragen und Verfahren vor dem Gerichtshof

3. Im Jahr 2016 fuhr ED, der Kläger des Ausgangsverfahrens, einen Kleinbus, der einem Fußballverein gehörte und in dem ein ehemaliger Trainer dieses Vereins und einige Teamkollegen saßen. Der Kleinbus fuhr vom Gelände eines anderen Fußballvereins in Richtung eines dritten Vereins, um zu einer dort stattfindenden Party zu gelangen. Als der von ED gefahrene Kleinbus mit einer Geschwindigkeit von etwa 70 km/h unterwegs war, zog der Trainer, der hinten rechts neben dem Fahrer saß, plötzlich die Handbremse. Der Kleinbus geriet ins Schleudern und prallte gegen mehrere Säulen. Der Fahrer sowie der Teamkollege, der auf dem Beifahrersitz Platz genommen hatte, wurden aus dem Fahrzeug geschleudert. Der Teamkollege erlag seinen Verletzungen. ED wurde schwer verletzt und leidet bis heute stark an den Folgen des Unfalls.

4. Der Fußballverein, dem der Kleinbus gehörte, hatte bei der Reaal Schadeverzekering NV eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen. Der Verein hatte außerdem eine Versicherung für die Schäden der Fahrzeuginsassen und des Fahrers bei Nationale Nederlanden[6] abgeschlossen.

5. Für seine eigenen Schäden aus diesem Unfall versuchte ED über die Stiftung Stichting Koskea, die nun sein Vermögen verwaltet und seine Interessen vertritt, den Versicherungsschutz von Nationale Nederlanden in Anspruch zu nehmen. Im Januar 2020 teilte der Anwalt dieser Gesellschaft ED mit, dass kein Versicherungsschutz im Rahmen der Fahrerversicherung bestehe, da aus dem Polizeibericht über die Umstände des Unfalls hervorgehe, dass ED vor dem Fahren des

[3] 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. 1972, L 103, S. 1, im Folgenden: Erste Richtlinie); Zweite 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); Dritte Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. 1990, L 129, S. 33, im Folgenden: Dritte Richtlinie); Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (ABl. 2000, L 181, S. 65, im Folgenden: Vierte Richtlinie); Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. 2005, L 149, S. 14) und schließlich die 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), mit der die vorherigen Richtlinien kodifiziert wurden (vgl. ersten Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/103), in der durch die Richtlinie (EU) 2021/2118 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2021 (ABl. 2021, L 430, S. 1) geänderten Fassung. Da sich der Sachverhalt des Ausgangsverfahrens im Jahr 2016 ereignet hat, werde ich mich bei meiner folgenden Analyse hauptsächlich auf die Richtlinie 2009/103 in ihrer ursprünglichen Fassung beziehen. Angesichts dessen, dass damit die vorherigen Richtlinien kodifiziert wurden, ist die Rechtsprechung zu diesen auf die Auslegung der gleichwertigen Bestimmungen der Richtlinie 2009/103 übertragbar (vgl. Urteil vom 10. Juni 2021, Van Ameyde España [C-923/19, EU:C:2021:475, Rn. 23 und die dort angeführte Rechtsprechung]).

[4] Vgl. z. B. Urteil vom 1. Dezember 2011, Churchill Insurance Company Limited und Evans (C-442/10, EU:C:2011:799, Rn. 30).

[5] Vgl. z. B. Urteile vom 4. September 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), vom 20. Dezember 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), und vom 20. Juni 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

[6] Aus der Vorlageentscheidung geht hervor, dass die Reaal Schadeverzekering NV inzwischen mit Nationale Nederlanden fusioniert hat.

Kleinbusses Alkohol getrunken habe und nicht angeschnallt gewesen sei. Der Anwalt wies auch darauf hin, dass es keine Deckung durch die obligatorische Haftpflichtversicherung geben könne, da sich aus Art. 4 Abs. 1 der Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (niederländisches Gesetz über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, im Folgenden: Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetz) ergebe, dass „die Versicherung … die Haftung für Schäden, die dem Fahrer des unfallverursachenden Fahrzeugs entstanden sind, nicht abdecken [muss]".

6. Diese nationale Bestimmung setzt Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 in niederländisches Recht um, wonach „… die in Artikel 3 genannte Versicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers [deckt]"[7].

7. Die Stichting Koskea, die im Namen von ED handelte, erhob Klage gegen Nationale Nederlanden, um eine Entschädigung für seine Schäden auf der Grundlage des Haftpflichtversicherungsvertrags zu erhalten, und machte im Wesentlichen geltend, dass ED aufgrund des Eingreifens des Trainers in die Steuerung des schadensverursachenden Fahrzeugs nicht mehr als Fahrer angesehen werden könne.

8. Die Rechtbank Noord-Nederland (Bezirksgericht Nordniederlande) gab dieser Klage statt und stellte im Wesentlichen fest, dass der Kläger des Ausgangsverfahrens ab dem Zeitpunkt, zu dem der ehemalige Trainer die Handbremse angezogen habe, nicht mehr in der Lage gewesen sei, dieses Fahrzeug tatsächlich zu fahren, und folglich nicht mehr als dessen „Fahrer" im Sinne von Art. 4 Abs. 1 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes angesehen werden könne.

9. Nationale Nederlanden legte gegen dieses Urteil Berufung beim Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (Berufungsgericht Arnhem-Leeuwarden, Niederlande) ein, der das Urteil mit der Begründung aufhob, dass ED seine Fahrereigenschaft nicht aufgrund des Eingriffs des Trainers verloren habe und dass ED die Person sei, die sich ursprünglich ans Steuer des Fahrzeugs gesetzt, es in Gang gesetzt, die Geschwindigkeit bestimmt und die Fahrtrichtung gewählt habe. Er habe die Steuerung des Fahrzeugs betätigt, woran die Tatsache, dass der ehemalige Trainer plötzlich die Handbremse gezogen und eine Fahrhandlung ausgeführt habe, nichts ändere.

10. Die Stiftung Stichting Koskea legte beim Hoge Raad der Nederlanden (Oberster Gerichtshof der Niederlande), dem vorlegenden Gericht, Kassationsbeschwerde ein. Dieses hat Zweifel daran, ob ED zum Zeitpunkt des Unfalls noch Fahrer war und ob er nicht einem geschädigten Fahrzeuginsassen gleichgestellt werden sollte, der als solcher von der Haftpflichtversicherung gedeckt wäre. Seiner Ansicht nach stellt sich die Frage, ob Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass die obligatorische Kfz-Versicherung die Haftung für Schäden des ursprünglichen Fahrers des betreffenden Fahrzeugs decken muss, wenn ein Fahrzeuginsasse in die Steuerung dieses Fahrzeugs eingegriffen hat und dieser Eingriff einen Unfall verursacht hat.

11. Auch wenn Art. 4 Abs. 1 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes darauf abziele, von der Ausnahme in Art. 1 der Dritten Richtlinie, nunmehr Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103, Gebrauch zu machen, definiere keine dieser Bestimmungen, wer „Fahrer" sei. Da Art. 12 Abs. 1

[7] Art. 3 Abs. 1 und 2 der Richtlinie 2009/103 lautet wie folgt:
„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."

der Richtlinie 2009/103 zwischen dem Fahrer und den anderen Fahrzeuginsassen unterscheide, sei es wichtig, den „Fahrer“ zu definieren, für den der allgemeine Grundsatz des Schutzes durch eine obligatorische Haftpflichtversicherung nicht gelte.

12. Unter diesen Umständen hat der Hoge Raad der Nederlanden (Oberster Gerichtshof der Niederlande) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof mit am 12. Juli 2024 bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangener Entscheidung folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen, dass die obligatorische Haftpflichtversicherung den Schaden des (ursprünglichen) Fahrers in einer Situation zu decken hat, in der ein Fahrzeuginsasse in die Steuerung des Kraftfahrzeugs eingreift und sich durch diesen Eingriff ein Unfall ereignet?

2. Falls die erste Frage bejaht wird, ergeben sich dann aus dem Unionsrecht bestimmte Anforderungen, die das nationale Gericht bei der Beurteilung zu beachten hat, ob ein Fahrer im Sinne von Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 die Fahrereigenschaft unter den Umständen des Falles verloren hat und für den Insassenschutz nach der allgemeinen Regel in Betracht kommt?

13. Nationale Nederlanden, die niederländische Regierung und die Europäische Kommission haben beim Gerichtshof schriftliche Erklärungen eingereicht und am 12. Juni 2025 an der mündlichen Verhandlung vor dem Gerichtshof teilgenommen.

II. Würdigung

14. Einleitend ist daran zu erinnern, dass der Gerichtshof wiederholt entschieden hat, dass „… 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 [ist]. Erstere ist nämlich durch die Unionsregelung festgelegt und garantiert, Letzterer hingegen im Wesentlichen durch das nationale Recht geregelt“ [8]. Daraus folgt, dass die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie nicht die Haftpflichtregelungen der Mitgliedstaaten harmonisieren sollen und dass es diesen beim gegenwärtigen Stand des Unionsrechts nach wie vor freisteht, die Haftpflicht für Schäden aus Verkehrsunfällen mit Kraftfahrzeugen selbst zu regeln [9].

15. Darüber hinaus hat der Gerichtshof bereits festgestellt, dass der Unionsgesetzgeber beispielsweise nicht die Art der Kraftfahrzeug-Haftpflicht – Gefährdungs- oder Verschuldenshaftung –, die von der Pflichtversicherung zu decken ist, hat festlegen wollen [10]. Es ist also die nach den Modalitäten, die im Recht jedes Mitgliedstaats festgelegt sind, geltende Haftpflicht, die nach dem Unionsrecht durch eine Versicherung gedeckt sein muss, wobei aber die praktische Wirksamkeit der Richtlinien, die diesen Bereich regeln, zu wahren ist [11]. Im Sinne dieser praktischen Wirksamkeit konnte der Gerichtshof somit entscheiden, dass diese

[8] Urteil vom 10. Juni 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[9] Vgl. u. a. Urteile vom 17. März 2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, im Folgenden: Urteil Carvalho Ferreira Santos, EU:C:2011:158, Rn. 32 und die dort angeführte Rechtsprechung), und vom 23. Januar 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, Rn. 29).

[10] Urteil Carvalho Ferreira Santos (Rn. 33).

[11] Vgl. Urteil Carvalho Ferreira Santos (Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Richtlinien einer nationalen Bestimmung entgegenstehen, die den Ersatzanspruch des Geschädigten aufgrund seines Beitrags zur Entstehung des Schadens von vornherein ausschließt oder unverhältnismäßig begrenzt [12].

16. Dadurch hat die Rechtsprechung des Gerichtshofs die Grenze zwischen der Harmonisierung der Systeme der zivilrechtlichen Haftung und der Harmonisierung der Versicherung dieser Haftung noch weiter verwischt. Diese feine Grenze muss man sich vor Augen führen, bevor man mit der Prüfung der an den Gerichtshof gerichteten Fragen beginnt.

A. Definition des Begriffs „Fahrer“

17. Ausnahmsweise werde ich die Prüfung mit der zweiten Vorlagefrage beginnen. In Anbetracht der Antwort, die ich auf die erste Frage des vorlegenden Gerichts vorschlagen werde, wird es meiner Ansicht nach jedoch nicht erforderlich sein, dass der Gerichtshof auf diese zweite Frage antwortet, mit der er ersucht wird, den Begriff „Fahrer“ im Sinne der Richtlinien zur Haftpflichtversicherung zu definieren. Die folgenden Ausführungen zu einer möglichen Antwort mache ich daher nur hilfsweise.

18. In Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 wird der „Fahrer“ nicht definiert. Auch Art. 1 der Richtlinie, der einige Begriffsbestimmungen enthält, hilft nicht weiter. Keine der anderen Richtlinien zur Haftpflichtversicherung enthält diesbezüglich eine Klarstellung [13].

19. Da es sich jedoch um einen Begriff handelt, der in einer Bestimmung einer Richtlinie vorkommt, die keinen Verweis auf das nationale Recht enthält, erfordert der Begriff „Fahrer“ angesichts der Erfordernisse sowohl der einheitlichen Anwendung des Unionsrechts als auch des Gleichheitsgrundsatzes grundsätzlich eine autonome und einheitliche Auslegung, die unter Berücksichtigung des Kontexts der Vorschrift und des mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgten Ziels gefunden werden muss [14].

20. Was den Kontext betrifft, so geht aus der Prüfung der Richtlinie 2009/103 hervor, dass der Fahrer nur negativ definiert ist: Er ist nicht Fahrzeuginsasse [15], nicht Fußgänger, kein nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer [16] und erst recht kein Radfahrer [17].

21. Der Fahrer befindet sich jedoch notwendigerweise im Fahrzeug, das in Art. 1 Nr. 1 der Richtlinie 2009/103 u. a. als „maschinell angetrieben“ definiert ist. Daraus lässt sich folgern, dass der Fahrer grundsätzlich derjenige ist, der innerhalb des Fahrzeugs den maschinellen Antrieb des Fahrzeugs betätigt.

[12] Vgl. Urteil Carvalho Ferreira Santos (Rn. 36 bis 38).

[13] Der „Fahrer“ wird in der Ersten Richtlinie überhaupt nicht erwähnt. Dieser Begriff taucht zum ersten Mal in der Zweiten Richtlinie auf (siehe den neunten Erwägungsgrund und Art. 3 der Zweiten Richtlinie). In der Dritten Richtlinie wird nur in Art. 1 auf den Fahrer Bezug genommen. Die Vierte Richtlinie erwähnt den Fahrer in den Erwägungsgründen 23 und 24 sowie in Art. 5 Abs. 4. Schließlich wird der Fahrer im 15. Erwägungsgrund und in Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2005/14 erwähnt.

[14] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 3. September 2014, Deckmyn und Vrijheidsfonds (C-201/13, EU:C:2014:2132, Rn. 14 und 15). Zum Erfordernis einer einheitlichen Auslegung des Begriffs „Benutzung/Verwendung eines Fahrzeugs“ vgl. u. a. Urteile vom 28. November 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, Rn. 31), und vom 20. Juni 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, Rn. 32 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[15] Siehe Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103.

[16] Siehe Art. 12 Abs. 3 der Richtlinie 2009/103.

[17] Siehe Art. 12 Abs. 3 der Richtlinie 2009/103. Siehe auch, soweit Elektrofahrräder vom Begriff des „Fahrzeugs“ im Sinne dieser Richtlinie ausgeschlossen werden, Urteil vom 12. Oktober 2023, KBC Verzekeringen (C-286/22, EU:C:2023:767).

22. Hinsichtlich des verfolgten Ziels hat der Gerichtshof erst kürzlich wieder darauf hingewiesen, dass die durch die Richtlinie 2009/103 kodifizierten Richtlinien „nach und nach die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Bereich der Pflichtversicherung präzisiert [haben]. Mit ihnen soll[te] zum einen der freie Verkehr sowohl der Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort im Gebiet der … Union als auch der Fahrzeuginsassen gewährleistet und zum anderen den bei durch diese Fahrzeuge verursachten Unfällen Geschädigten unabhängig davon, an welchem Ort innerhalb der Union sich der Unfall ereignet, eine vergleichbare Behandlung garantiert werden … [A]us den Erwägungsgründen 2 und 20 der Richtlinie 2009/103 [folgt], dass diese Richtlinie im Wesentlichen die gleichen Ziele verfolgt wie die genannten Richtlinien … Der Entwicklung der Unionsregelung im Bereich der Haftpflichtversicherung ist zu entnehmen, dass das Ziel des Schutzes der Opfer von Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht werden, vom Unionsgesetzgeber beständig verfolgt und verstärkt wurde“ [18].

23. Auch wenn sich aus diesem Ziel ein Erfordernis ergibt, die „Geschädigten“ bzw. „Unfallopfer“ [19] weit zu definieren, kann es meiner Ansicht nach aufgrund des ausdrücklichen Ausschlusses in Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 keine Definition des Begriffs „Fahrer“ stützen, die dessen potenzielle Opferdimension einschließt.

24. Die Definition des „Fahrers“ im Sinne dieser Bestimmung muss daher irgendwo zwischen der Achtung der Freiheit der Mitgliedstaaten, das Haftungsmodell ihrer Wahl festzulegen [20], und der Wahrung der praktischen Wirksamkeit dieser Richtlinie liegen.

25. Um einen höheren Grad an Genauigkeit dieser Definition zu erreichen, kann eine Auslegungshilfe sinnvollerweise im internationalen Recht gefunden werden.

26. So definiert das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 [21], dem alle Mitgliedstaaten beigetreten sind, in Art. 1 Buchst. v den „Lenker“ als „jede Person, die ein Kraftfahrzeug oder ein anderes Fahrzeug (Fahrräder eingeschlossen) lenkt“. Es enthält in Art. 8 eine spezielle Bestimmung zu Lenkern, aus der hervorgeht, dass „jedes Fahrzeug und miteinander verbundene Fahrzeuge …, wenn sie in Bewegung sind, einen Lenker haben [müssen]“, dass „jeder Lenker … die erforderlichen körperlichen und geistigen Eigenschaften haben und körperlich und geistig in der Lage sein [muss] zu lenken“, dass „jeder Lenker eines Kraftfahrzeugs … die für die Lenkung des Fahrzeugs erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten haben [muss]“ und dass „jeder Lenker … dauernd sein Fahrzeug beherrschen [muss]“ [22]. Interessanterweise ergibt sich aus diesem Art. 8, dass es allein in der Verantwortung des Lenkers liegt, das Fahrzeug ständig unter Kontrolle zu halten.

27. Aus all diesen Punkten könnte also abgeleitet werden, dass der Lenker bzw. Fahrer derjenige ist, der am Steuerungsposten des Fahrzeugs Platz genommen hat und somit Zugang zu den wesentlichen Bedienelementen des Fahrzeugs hat, die es ihm ermöglichen, dessen Bewegung, Richtung und Geschwindigkeit zu bestimmen.

[18] Urteil vom 30. April 2025, Nastolo (C-370/24, EU:C:2025:300, Rn. 37 bis 39 und die dort angeführte Rechtsprechung). Das mit der Richtlinie 2009/103 verfolgte Ziel des Schutzes der Geschädigten wurde durch die Richtlinie 2021/2118 bestätigt (vgl. 39. Erwägungsgrund dieser Richtlinie).

[19] Die Richtlinie 2021/2118 bevorzugt den Begriff „Geschädigte“ (vgl. zweiter Erwägungsgrund dieser Richtlinie und Überschrift von Art. 12 in der geänderten Fassung der Richtlinie 2009/103).

[20] Was sich in Art. 12 Abs. 3 letzter Unterabsatz der Richtlinie 2009/103 widerspiegelt. Ich gebe zu, dass ich für das in der mündlichen Verhandlung vor dem Gerichtshof von der Kommission vorgebrachte Argument empfänglich bin, dass zu enge Definitionskriterien die Kompetenz der Mitgliedstaaten, das System der zivilrechtlichen Haftung selbst festzulegen, beeinträchtigen könnten.

[21] *United Nations Treaty Series*, Bd. 1042, S. 17.

[22] Siehe jeweils Art. 8 Abs. 1, 3, 4 und 5 des Wiener Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr.

28. Schließlich möchte ich noch hinzufügen, dass aus den Gründen, die ich nachfolgend erläutern werde, der Person, die am Steuerungsposten Platz genommen hat, nur unter ganz außergewöhnlichen Umständen die Fahrereigenschaft entzogen werden könnte [23]. In jedem Fall muss es den nationalen Gerichten überlassen bleiben, zu beurteilen, wer zum Zeitpunkt des Unfalls der Fahrer war, und zwar unter Berücksichtigung des spezifischen Sachzusammenhangs jeder einzelnen Situation, die sich ihnen darbietet. Ich erinnere daran, dass die nationalen Gerichte bei dieser Beurteilung darauf achten müssen, dass die praktische Wirksamkeit der Richtlinie 2009/103 gewahrt bleibt [24].

B. Frage der Wiedergutmachung des vom Fahrer erlittenen Schadens

29. Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht vom Gerichtshof wissen, ob sich aus Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 ergibt, dass die in Art. 3 der Richtlinie vorgesehene Pflichtversicherung die Haftung für Schäden zu decken hat, die der Fahrer in einem Fall erleidet, in dem ein Fahrzeuginsasse in die Steuerung des Kraftfahrzeugs eingreift und dieser Eingriff einen Unfall verursacht.

30. Diese Frage muss meiner Meinung nach verneint werden.

31. Zur Erinnerung: Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 verpflichtet jeden Mitgliedstaat, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

32. Während die Schadensdeckung und die Modalitäten dieser Versicherung im Rahmen dieser „geeigneten Maßnahmen“ bestimmt werden [25], stellt die Richtlinie 2009/103 klar, dass die Versicherung zwingend sowohl Sachschäden als auch Personenschäden umfassen muss [26]. Weiter heißt es in dieser Richtlinie, dass die in Art. 3 bezeichnete Versicherung „die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen *mit Ausnahme des Fahrers* [deckt]“ [27]. Dagegen müssen Schäden, die der Familie des Fahrers entstehen, grundsätzlich abgedeckt werden [28]. Schließlich ergibt sich aus Art. 12 Abs. 3 Unterabs. 2 der Richtlinie 2009/103, dass diese Bestimmung „die zivilrechtliche Haftung und die Höhe des Schadenersatzes unberührt“ lässt.

33. Aus der wörtlichen Auslegung von Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 ergibt sich somit eine klare und ausdrückliche Absicht des Unionsgesetzgebers, *keine* Deckung der vom Fahrer erlittenen Schäden durch die obligatorische Haftpflichtversicherung vorzusehen, und zwar unabhängig von der Ursache dieser Schäden. Der Ausschluss des Fahrers bezieht sich nämlich unterschiedslos auf alle Schäden und nicht nur auf Schäden, für die der Fahrer verantwortlich ist.

[23] So sollte beispielsweise die bloße Einmischung in den Fahrvorgang durch eine andere Person als den Fahrer nicht ausreichen, damit der Fahrer diese Eigenschaft im Sinne der Richtlinie 2009/103 verliert. Wie die niederländische Regierung betonte, muss unbedingt darauf geachtet werden, dass die Rechtssicherheit der Geschädigten gewahrt bleibt. Wenn die Fahrereigenschaft leicht verloren gehen könnte, würde dies aber spiegelbildlich bedeuten, dass ein Fahrzeuginsasse seine Eigenschaft als Geschädigter verliert. Man könnte sich also in einem System wiederfinden, in dem die Versicherungsgesellschaften ein Interesse daran hätten, systematisch das Verhalten der Insassen im Fahrzeuginnenraum in Frage zu stellen, was die Wirksamkeit ihrer Entschädigung und damit letztlich ihren Schutz beeinträchtigen würde.

[24] Siehe Nr. 15 der vorliegenden Schlussanträge.

[25] Siehe Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103.

[26] Siehe Art. 3 Abs. 4 der Richtlinie 2009/103.

[27] Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103. Hervorhebung nur hier.

[28] Vgl. in Bezug auf Personenschäden Art. 12 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103.

34. Darüber hinaus ergibt sich aus dem Wortlaut dieses Artikels, dass ein Fahrzeug nur von einem einzigen Fahrer geführt werden kann [29].

35. Der genaue Grund für den Ausschluss der Deckung von Schäden des Fahrers, der seinen Ursprung in der Dritten Richtlinie [30] hat, konnte in den Erörterungen vor dem Gerichtshof nicht wirklich ermittelt werden, aber man kann vernünftigerweise davon ausgehen, dass das auf Unionsebene umgesetzte System der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung auf einer grundlegenden Unterscheidung – einer *summa divisio* – beruht zwischen einerseits dem Fahrer, von dem angenommen wird, dass er die Entscheidung über die Teilnahme des Fahrzeugs am Straßenverkehr getroffen hat [31] – und damit das entsprechende Risiko eingegangen ist – und die Kontrolle über das Fahrzeug hat, und andererseits den Geschädigten als „schwächsten Unfallbeteiligten“ [32], unabhängig davon, ob sie Fußgänger, Fahrzeuginsassen und zugleich Versicherungsnehmer, Fahrzeugeigentümer oder Familienmitglieder des Fahrers, Versicherungsnehmers oder Fahrzeugeigentümers sind, ob sie sich in Kenntnis der Umstände in das Fahrzeug gesetzt haben oder ob ihnen vorgeworfen werden kann, zur Entstehung des Schadens beigetragen zu haben [33]. Die Schwäche der mitfahrenden geschädigten Dritten ergibt sich daraus, dass sie naturgemäß nicht in der Lage sind, die Unfallsituation zu beeinflussen [34]. Die nach den verschiedenen Richtlinien geschützten Personen sind also die Unfallopfer im weitesten Sinne, die in Abgrenzung zum Fahrer und unter Ausschluss desselben definiert sind.

36. Sowohl aus wörtlicher als auch aus systematischer Sicht deutet alles darauf hin, dass Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass der Eingriff eines Fahrzeuginsassen, der einen Unfall verursacht, nicht dazu führen kann, dass der Fahrer die Eigenschaft als solcher verliert.

37. Aus teleologischer Sicht scheint mir der Vorschlag einer Auslegung von Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103, die den Ausschluss des Schadensersatzes für Schäden des Fahrers auch im Falle des Eingriffs eines Fahrzeuginsassen stützt, aus zwei wesentlichen Gründen mit dem von der Richtlinie verfolgten Ziel in Einklang zu stehen.

38. Erstens hat sich die Gesetzgebung zwar unbestreitbar in Richtung eines stärkeren Opferschutzes entwickelt [35], doch war diese Entwicklung zugleich sehr deutlich durch den – seit der Annahme der Dritten Richtlinie konstanten – Ausschluss von Schäden des Fahrers aus dem Bereich der Pflichtversicherung gekennzeichnet. Die Richtlinien zur Haftpflichtversicherung beruhen somit auf dem Grundsatz, dass nur Schäden, die Dritten durch ein von einem Fahrer

[29] Dies steht im Gegensatz zum Plural, der zur Bezeichnung der Fahrzeuginsassen verwendet wird.

[30] Siehe Art. 1 der Dritten Richtlinie. Vgl. auch Urteil vom 14. September 2000, Mendes Ferreira und Delgado Correia Ferreira (C-348/98, EU:C:2000:442, Rn. 26).

[31] Ich übernehme hier die von Nationale Nederlanden in der mündlichen Verhandlung verwendete Formulierung.

[32] Vgl. 22. Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/103. Der Gerichtshof hat festgestellt, dass, „indem Artikel 1 der Dritten Richtlinie vorsieht, dass die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Haftpflicht für Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers decken muss, … er nur eine Unterscheidung zwischen dem Fahrzeugführer und den anderen Fahrzeuginsassen“ vor[nimmt]“ (Urteil vom 30. Juni 2005, Candolin u. a. [C-537/03, EU:C:2005:417, Rn. 32]).

[33] Zur Deckung von Personenschäden von Familienmitgliedern des Versicherungsnehmers, des Fahrers oder jeder anderen Person, die zivilrechtlich haftbar gemacht werden kann, siehe Art. 12 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103; zur Deckung von Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern siehe Art. 12 Abs. 3 Unterabs. 1 der Richtlinie.

[34] Zur Eigenschaft von Fahrzeuginsassen als geschädigte Dritte vgl. Urteil vom 19. September 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, Rn. 34). Daraus folgt, dass die Person, die für das Führen des Fahrzeugs versichert ist, aber zum Zeitpunkt des Unfalls Fahrzeuginsasse ist, als geschädigter Fahrzeuginsasse im Sinne der Richtlinie 2009/103 angesehen wird; vgl. Urteil vom 19. September 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, Rn. 38 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[35] Vgl. Nr. 22 der vorliegenden Schlussanträge.

gelenktes Fahrzeug entstehen, durch die Pflichtversicherung abgedeckt werden müssen [36]. Die durch diese Richtlinien erfolgte Harmonisierung betrifft nicht den Fahrer, dessen Situation weiterhin dem nationalen Recht unterliegt.

39. Zweitens muss der in Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 vorgesehene Ausschluss gerade deshalb strikt beachtet werden, weil dies dazu dient, das vom Gesetzgeber bei seinen sukzessiven Maßnahmen in diesem Bereich stets angestrebte Ziel zu gewährleisten.

40. Auch wenn der Gerichtshof wiederholt entschieden hat, dass der Zweck des Opferschutzes es nicht zulässt, dass eine nationale Regelung den Begriff des „Fahrzeuginsassen" ungerechtfertigt einschränkt [37], hat er dies meines Erachtens nicht getan, um nunmehr das Risiko einzugehen, einen Begriff des „Fahrers" im Sinne des Unionsrechts festzuschreiben, der unbeständig, subjektiviert und vor allem geeignet ist, indirekt die Opfer selbst zu gefährden, indem er es ermöglicht, ihnen die Rechtsstellung als Fahrzeuginsassen abzuerkennen. Das Ziel des Opferschutzes wird nur gewährleistet, wenn die Vorhersehbarkeit der Regeln gewahrt bleibt, und diese Vorhersehbarkeit kann nur garantiert werden, wenn die Begriffe klar und stabil sind. Es sei angemerkt, dass auch bei Fahrzeuginsassen die Deckung ihrer Schäden in der Richtlinie 2009/103 nicht von einer fehlenden Beteiligung an der Entstehung des Schadens abhängig gemacht wird [38].

41. Die Frage der Deckung durch die Pflichtversicherung muss daher von der Frage der Haftung für Schäden entkoppelt werden, weil es dem Unionsrecht nicht gelungen ist, Letztere zu harmonisieren [39]. Um die Rechtssicherheit und eine korrekte Kompetenzverteilung zu wahren, ist daher lediglich – etwas vereinfachend – festzustellen, dass die Richtlinie 2009/103 einerseits die Mitgliedstaaten verpflichtet, vorzusehen, dass die Pflichtversicherung die Schäden der geschädigten Fahrzeuginsassen decken muss, und andererseits nicht vorsieht, dass diese Versicherung auch die Schäden des Fahrers deckt.

42. Die Umstände des Unfalls, der dem Ausgangsverfahren zugrunde liegt, sind äußerst tragisch, und es muss natürlich allen Geschädigten Sorge getragen werden. Dennoch kann der Wunsch, eine Art Gerechtigkeit im Unglück wiederherzustellen, nicht rechtfertigen, Normen und Rechtskonzepte so zu verbiegen, dass sie ihren üblichen Sinn verlieren.

[36] Hieran ändert auch das Urteil Carvalho Ferreira Santos nichts. Der Gerichtshof wurde damals gefragt, ob eine nationale Regelung mit den Richtlinien zur Haftpflichtversicherung vereinbar ist, die im Fall eines Zusammenstoßes von zwei Fahrzeugen bei fehlendem Verschulden der Fahrer eine Reduzierung der zivilrechtlichen Haftung des Versicherten (des Fahrers) nach dem *geltenden nationalen Haftungssystem* vorsieht. Die betreffende portugiesische Regelung sah „eine Teilung der Haftpflicht für die Schäden vor, die bei einem Zusammenstoß zweier Kraftfahrzeuge entstehen, wenn keinen der Fahrer ein Verschulden trifft" (vgl. Rn. 41 des Urteils Carvalho Ferreira Santos), und diese Teilung wirkte sich zwangsläufig auf die erhaltene Entschädigung aus. Im Fall des Urteils Carvalho Ferreira Santos war also jeder der Fahrer sowohl für den Schaden des anderen (der somit geschädigter Dritter wurde) verantwortlich als auch selbst geschädigter Dritter. In diesem Sinne ist die Formulierung „der Anspruch des Geschädigten – im vorliegenden Fall des Fahrers" in Rn. 43 dieses Urteils zu verstehen, und diese Doppelstellung wird vom Gerichtshof in Rn. 45 des Urteils ausdrücklich hervorgehoben. Die portugiesische Rechtsordnung hatte sich dafür entschieden, diese scheinbare Inkongruenz zu lösen, indem sie eine Aufteilung der zivilrechtlichen Haftung im Verhältnis zum Beitrag jedes Fahrzeugs (siehe Rn. 43 des Urteils) – um nicht „Fahrer" zu sagen – zum Entstehen des Schadens vorsah. Das Urteil Carvalho Ferreira Santos muss daher im Licht des Sachverhalts und des nationalen Rechtsrahmens gelesen werden, die für die Situation im Ausgangsverfahren kennzeichnend waren.

[37] Vgl. Urteil vom 19. September 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[38] Außer in dem in Art. 13 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie 2009/103 genannten Sonderfall.

[39] Die Vielfalt der von den Mitgliedstaaten gewählten Modelle muss erhalten bleiben, und weil sich die Mitgliedstaaten nicht auf die Definition eines einheitlichen Systems geeinigt haben, bleibt die Richtlinie 2009/103 der bekannte Balanceakt. Einige Mitgliedstaaten haben sich beispielsweise für ein Modell entschieden, bei dem durch das Fahrzeug verursachte Schäden über den Fahrer versichert werden, der der Versicherungsnehmer ist. Es ist dann die Person des Fahrers, die für Schäden, die Dritten durch das von ihm gelenkte Fahrzeug zugefügt werden, versichert ist. In solchen Systemen wird deutlich, wie problematisch es wäre, zuzulassen, dass die Fahrereigenschaft auf einen Fahrzeuginsassen übergehen kann, sobald dieser in noch so geringem Maße eingreift. Man könnte nicht erwarten, dass die Versicherung des Fahrers für Schäden aufkommt, die ihm der Fahrzeuginsasse zugefügt hat, der in den Fahrvorgang eingegriffen hat; dieser Fahrzeuginsasse wiederum wäre wahrscheinlich nicht als Fahrer versichert.

43. Im Sinne der Richtlinie 2009/103 kann ED nicht gleichzeitig Fahrer und Insasse des Fahrzeugs sein, das den Schaden verursacht hat. Der Trainer, der die Handbremse betätigt hat, kann nicht als Fahrer angesehen werden. Das bloße Eingreifen des Fahrzeuginsassen in den Fahrvorgang führt nicht dazu, dass er seine Eigenschaft als Geschädigter verliert, weil sie nicht ausreicht, um denjenigen, der sich in der entsprechenden Position befindet, seine Eigenschaft als Fahrer verlieren zu lassen.

44. Inwieweit der Fahrzeuginsasse zur Entstehung des Schadens beigetragen hat und dafür verantwortlich ist, ist eine Frage, die nicht etwa die Haftpflichtversicherung betrifft, wie sie in der Richtlinie 2009/103 geregelt ist, sondern vielmehr die zivilrechtliche Haftung selbst [40], die durch das nationale Recht geregelt wird [41]. Aus den oben dargelegten Gründen schlage ich vor, dass Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin ausgelegt wird, dass er nicht vorsieht, dass die Pflichtversicherung Schäden zu decken hat, die durch das Fahrzeug zum Nachteil seines Fahrers verursacht worden sind, selbst wenn ein Fahrzeuginsasse in die Steuerung des Fahrzeugs eingegriffen hat.

45. Ein solche Entscheidung würde nicht bedeuten, die Fahrer ohne rechtliche Handhabe zu lassen, sondern würde im Ergebnis bestätigen, dass es Aufgabe der Mitgliedstaaten ist, ein Versicherungssystem zu organisieren, das die Schäden von Fahrern abdeckt [42].

III. Ergebnis

46. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, die vom Hoge Raad der Nederlanden (Oberster Gerichtshof der Niederlande) vorgelegten Fragen wie folgt zu beantworten:

Art. 12 Abs. 1 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

Schäden, die der Fahrer eines Fahrzeugs bei einem Straßenverkehrsunfall erleidet, nicht durch die in dieser Richtlinie vorgesehene Pflichtversicherung gedeckt sind, selbst wenn ein Fahrzeuginsasse in die Steuerung des unfallverursachenden Fahrzeugs eingreift.

[40] Wie sich meines Erachtens bereits aus der Lektüre von Rn. 24 des Urteils vom 30. Juni 2005, Candolin u. a. (C-537/03, EU:C:2005:417), ergibt.

[41] Vgl. Urteil vom 10. Juni 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[42] Ein solches System wird wahrscheinlich Ausschlussklauseln enthalten, wie es bei der Fahrerversicherung der Fall ist, die zur Deckung der Schäden von ED abgeschlossen wurde. Es scheint daher, dass dessen einzige Handhabe darin besteht, gegebenenfalls den Trainer zivilrechtlich in Anspruch zu nehmen (siehe Rn. 11 der schriftlichen Erklärungen der niederländischen Regierung).