

Geschäftsverzeichnissnr. 6911

Entscheid Nr. 72/2020
vom 28. Mai 2020

ENTSCHEIDSAUSZUG

In Sachen: Vorabentscheidungsfrage in Bezug auf Artikel 19bis-11 § 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 « über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge », gestellt vom französischsprachigen Gericht erster Instanz Brüssel.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten F. Daoût und A. Alen, und den Richtern J.-P. Moerman, T. Merckx-Van Goey, T. Giet, R. Leysen und M. Pâques, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Präsidenten F. Daoût,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. *Gegenstand der Vorabentscheidungsfrage und Verfahren*

In seinem Urteil vom 9. September 2016, dessen Ausfertigung am 27. April 2018 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat das französischsprachige Gericht erster Instanz Brüssel folgende Vorabentscheidungsfrage gestellt:

« Steht Artikel 19*bis*-11 § 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge (*Belgisches Staatsblatt* vom 8. Dezember 1989) im Widerspruch zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung, dahin ausgelegt, dass er die Schienenfahrzeuge ausschließen und somit einen Behandlungsunterschied beinhalten würde zwischen

- einerseits den Opfern eines Verkehrsunfalls sowie den Versicherern der am Unfall beteiligten Kraftfahrzeuge, wenn nicht festgestellt werden konnte, wer von den am Unfall beteiligten Fahrern haftbar ist, wobei an diesem Unfall zwei (oder mehrere) Kraftfahrzeuge im Sinne von Artikel 1 dieses Gesetzes vom 21. November 1989 beteiligt sind, und

- andererseits den Opfern eines solchen Unfalls und den Versicherern der am Unfall beteiligten Kraftfahrzeuge, wobei an diesem Unfall sowohl ein oder mehrere Kraftfahrzeuge als auch ein oder mehrere Schienenfahrzeuge beteiligt sind? ».

(...)

III. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1.1. Die Vorabentscheidungsfrage bezieht sich auf Artikel 19*bis*-11 § 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 « über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge » (nachstehend: Gesetz vom 21. November 1989). Vor seiner Aufhebung durch Artikel 15 des Gesetzes vom 31. Mai 2017 « zur Abänderung des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge » (nachstehend: Gesetz vom 31. Mai 2017) bestimmte der vorerwähnte Artikel 19*bis*-11:

« § 1. Geschädigte können vom Fonds Schadenersatz erhalten für den durch Kraftfahrzeuge verursachten Schaden, wenn:

[...]

7. das Kraftfahrzeug, das den Unfall verursacht hat, nicht identifiziert werden kann; in diesem Fall tritt der Fonds an die Stelle des Haftpflichtigen,

[...].

§ 2. Wenn mehrere Fahrzeuge am Unfall beteiligt sind und wenn es nicht möglich ist, festzustellen, welches Fahrzeug den Unfall verursacht hat, wird in Abweichung zu Nr. 7 des vorhergehenden Paragraphen die Entschädigung des Geschädigten zu gleichen Teilen zwischen den Versicherern, die die zivilrechtliche Haftpflicht der Fahrer dieser Fahrzeuge decken, aufgeteilt, mit Ausnahme der Fahrer, die zweifellos nicht haftbar gemacht werden können ».

B.1.2. Paragraph 2 dieser Bestimmung wurde durch Artikel 15 des Gesetzes vom 31. Mai 2017 aufgehoben. Aufgrund von Artikel 33*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989, eingefügt durch Artikel 25 des Gesetzes vom 31. Mai 2017, sind die Abänderungen des Gesetzes vom 21. November 1989 anwendbar auf Verkehrsunfälle, die sich ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Abänderungen ereignen. Die Aufhebung der in Rede stehenden Bestimmung wirkt sich demzufolge nicht auf den Gegenstand der Vorabentscheidungsfrage aus, die anlässlich eines Streitfalls bezüglich eines Unfalls, der sich vor ihrer Aufhebung ereignet hat, gestellt wurde.

B.2.1. Aus der Begründung des Vorlageurteils geht hervor, dass die Streitsache einen Verkehrsunfall mit Beteiligung von zwei nicht an Gleise gebundenen Fahrzeugen und einer Straßenbahn betrifft und dass es nicht möglich ist, die jeweilige Haftung der Fahrer dieser Fahrzeuge festzustellen. Die Fahrerin eines der beteiligten Fahrzeuge, bei der angenommen wird, dass sie zweifellos nicht haftbar gemacht werden kann, beantragt die Wiedergutmachung des an ihrem Fahrzeug verursachten materiellen Schadens, jeweils zur Hälfte zu Lasten des Haftpflichtversicherers des anderen Fahrzeugs einerseits und zu Lasten der « Société des transports intercommunaux de Bruxelles » (STIB) andererseits, auf der Grundlage von Artikel 19*bis*-11 § 2 des Gesetzes vom 21. November 1989. Bei der Prüfung dieses Antrags befragt sich das vorliegende Rechtsprechungsorgan zu dem in dem in Rede stehenden Artikel 19*bis*-11 § 2 vorgesehenen Ausschluss von dem in dieser Bestimmung erwähnten Recht auf Entschädigung, wenn eine Straßenbahn am Unfall beteiligt ist.

B.2.2. Die in der in Rede stehenden Bestimmung vorgesehene Entschädigungsregelung gilt, wenn mehrere « Fahrzeuge » am Unfall « beteiligt » sind. Der in Artikel 19*bis*-11 § 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 erwähnte Begriff « Fahrzeuge » wird nicht in diesem Gesetz definiert. In Artikel 19*bis*-11 § 1 wird auf den Begriff « Kraftfahrzeug » Bezug genommen, der in Artikel 1 Absatz 1 desselben Gesetzes in der vor seiner Abänderung durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2017 anwendbaren Fassung folgendermaßen definiert wird:

« Für die Anwendung des vorliegenden Gesetzes ist beziehungsweise sind zu verstehen unter:

Kraftfahrzeugen: maschinell angetriebene Fahrzeuge, die zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden sind; an das Fahrzeug angekoppelte Vorrichtungen werden als Teil davon betrachtet ».

Da an Gleise gebundene Fahrzeuge nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne des vorerwähnten Artikels 1 des Gesetzes vom 21. November 1989 betrachtet werden, fallen sie nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 19*bis*-11 § 2 desselben Gesetzes in der vor seiner Aufhebung durch das Gesetz vom 31. Mai 2017 anwendbaren Fassung.

B.2.3. Somit führt die in Rede stehende Bestimmung im Falle eines Verkehrsunfalls, bei dem es nicht möglich ist, die jeweilige Haftung der Fahrer der beteiligten Fahrzeuge festzustellen, einen Behandlungsunterschied zwischen den Geschädigten eines Unfalls, an dem mehrere nicht an Gleise gebundene Kraftfahrzeuge beteiligt sind, und den Versicherern dieser Fahrzeuge einerseits und den Geschädigten eines Unfalls, an dem eines oder mehrere nicht an Gleise gebundene Kraftfahrzeuge und eines oder mehrere an Gleise gebundene Kraftfahrzeuge beteiligt sind, sowie den Versicherern der beteiligten nicht an Gleise gebundenen Kraftfahrzeuge andererseits herbei. Während die erste Kategorie in den Vorteil der in der in Rede stehenden Bestimmung vorgesehenen automatischen Regelung der Entschädigung des Geschädigten gelangt, trifft dies auf die zweite Kategorie nicht zu.

B.3.1. Das vorliegende Rechtsprechungsorgan und der Ministerrat nehmen Bezug auf den Entscheid des Gerichtshofes Nr. 92/98 vom 15. Juli 1998, mit dem er geurteilt hat, dass Artikel 29*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 vor seiner Abänderung durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Januar 2001 « zur Abänderung verschiedener Bestimmungen in Bezug auf die Regelung der automatischen Entschädigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer und der Fahrgäste von Motorfahrzeugen » nicht mit dem Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung vereinbar ist, indem er die an Gleise gebundenen Fahrzeuge – im vorliegenden Fall eine Straßenbahn – von der darin vorgesehenen Entschädigungsregelung ausschließt.

B.3.2. In seinem Entscheid Nr. 158/2003 vom 10. Dezember 2003 hat der Gerichtshof entschieden, dass dieselbe Bestimmung nicht mit dem Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung vereinbar ist, insofern er Züge von der darin vorgesehenen

Entschädigungsregelung ausschließt, wenn sie eine öffentliche Straße benutzen oder eine öffentliche Straße ganz oder teilweise kreuzen, und insofern er in diesen Fällen keinen Entschädigungspflichtigen bestimmt.

B.3.3. Infolge des vorerwähnten Entscheids Nr. 92/98 wurde Artikel 29*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Januar 2001 abgeändert (*Parl. Dok.*, Kammer, 1999-2000, DOC 50-0210/001, SS. 3 und 4). Diese Bestimmung hat insbesondere in Artikel 29*bis* § 1 des Gesetzes vom 21. November 1989 einen Absatz 2 eingefügt, der eine automatische Entschädigungsregelung für den Eigentümer des an Gleise gebundenen Kraftfahrzeugs vorsieht.

B.4. Wie Artikel 29*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 führt die in Rede stehende Bestimmung eine auf dem mit dem Verkehr verbundenen Risiko beruhende Entschädigungsregelung ein.

Artikel 29*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989, eingeführt durch Artikel 45 des Gesetzes vom 30. März 1994 « zur Festlegung sozialer Bestimmungen » und abgeändert durch den vorerwähnten Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Januar 2001, sieht eine Entschädigungsverpflichtung zu Lasten der Haftpflichtversicherer des Eigentümers, Fahrers oder Halters des nicht an Gleise gebundenen Kraftfahrzeugs (Paragraph 1 Absatz 1) sowie zu Lasten des Eigentümers des an Gleise gebundenen Kraftfahrzeugs (Paragraph 1 Absatz 2) vor.

Artikel 19*bis*-11 § 2 desselben Gesetzes wurde in das Gesetz vom 21. November 1989 eingeführt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. August 2002 « zur Festlegung verschiedener Bestimmungen über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge », infolge des Entscheids des Gerichtshofes Nr. 96/2000 vom 20. September 2000 (*Parl. Dok.*, Kammer, 2001-2002, DOC 50-1716/001, SS. 17-18). Diese Bestimmung sieht eine Entschädigungsverpflichtung zu Lasten der Haftpflichtversicherer der Fahrer von Kraftfahrzeugen vor, mit Ausnahme der Versicherer von Fahrern, die zweifellos nicht haftbar gemacht werden können, wenn es nicht möglich ist, die jeweilige Haftung der Fahrer der beteiligten Fahrzeuge festzustellen.

B.5.1. Als der Gesetzgeber das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungssystem festlegte, hat er den Begriff « Kraftfahrzeug » großzügig ausgelegt wissen wollen, unter Ausschluss

allerdings der Schienenfahrzeuge. Dieser Ausschluss, der in Artikel 1 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorgesehen ist, durch das Gesetz vom 21. November 1989 aufrechterhalten und durch die Benelux-Verträge von 1955 und 1966, aus den diese Gesetze hervorgegangen sind, auferlegt worden ist, scheint einer Tradition gerecht zu werden, denn seit dem Ende des neunzehnten Jahrhunderts schließen die Verordnungen über den Straßenverkehr die Schienenfahrzeuge, die früher schon Gegenstand ähnlicher Verordnungen gewesen waren, aus ihrem Anwendungsgebiet aus. Mit der 2002 erfolgten Ausarbeitung des beanstandeten Systems der automatischen Entschädigung hat sich der Gesetzgeber auf das Anwendungsgebiet der Pflichtversicherung gestützt.

B.5.2. Die jeweils unterschiedliche Rechtsregelung für die Straßenbahnen, die Schienenfahrzeuge sind, bzw. für die anderen Fahrzeuge, die das öffentliche Straßennetz benutzen, scheint eine Erklärung und selbst eine Rechtfertigung in der Geschichte zu finden. Im neunzehnten Jahrhundert wurde als Folge der aufkommenden Schienenfahrzeuge noch vor der Regelung für den allgemeinen Straßenverkehr eine Regelung für die Schienenfahrzeuge ausgearbeitet, zumal diese Fahrzeuge nach kurzer Zeit für den größten Teil des öffentlichen Verkehrs zuständig waren. Es lag dann auch auf der Hand, dass die allgemeine Regelung für die Straßenverkehrspolizei, die späteren Datums ist, die Schienenfahrzeuge von ihrem Anwendungsgebiet ausschloss. Aber deshalb ist es noch nicht unter allen Umständen gerechtfertigt, dass die auf die Folgen des Verkehrs sich beziehenden Regeln noch stets ohne Berücksichtigung der Schienenfahrzeuge festgelegt werden.

Gemeinnützige Verkehrsbetriebe gewährleisten momentan einen großen Teil des öffentlichen Transports mit Fahrzeugen, die nicht an Gleise gebunden sind.

Aufgrund von Artikel 10 § 1 Absätze 1 und 2 des Gesetzes vom 21. November 1989, eingefügt in Kapitel 3, welches den dem Staat und bestimmten öffentlichen Einrichtungen gehörenden Fahrzeugen gewidmet ist, sind die letztgenannten Eigentümer nicht verpflichtet, für ihnen gehörende oder auf ihren Namen zugelassene Kraftfahrzeuge eine Versicherung abzuschließen; in Ermangelung einer Versicherung decken sie selbst gemäß dem vorerwähnten Gesetz die zivilrechtliche Haftpflicht, zu der das Kraftfahrzeug für seinen Eigentümer Anlass geben kann. Laut Artikel 10 § 1 Absatz 3 erster Satz haben die Eigentümer dieser Fahrzeuge in dem Fall, dass sie aufgrund ihrer eigenen Haftpflicht nicht zu Schadenersatz verpflichtet sind, gegenüber den Geschädigten die gleichen Verpflichtungen wie der Versicherer.

Artikel 10 § 2 bestimmt, dass der König nationale und regionale Einrichtungen öffentlichen Interesses für öffentliche Verkehrsmittel, die Er bestimmt, ermächtigen kann, die für den Staat geltende Regelung anzuwenden.

In seinem Entscheid Nr. 109/2002 vom 26. Juni 2002 hat der Gerichtshof entschieden, dass der vorerwähnte Artikel 10 § 1 Absätze 2 und 3 und § 2 gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung verstößt, insoweit er sich, aufgrund seiner Verbindung mit Artikel 1 desselben Gesetzes, nur auf die Kraftfahrzeuge bezieht, die den in diesem Artikel genannten Transportbetrieben gehören oder auf deren Namen zugelassen sind und die keine Schienenfahrzeuge sind.

B.6. Zwar kann angenommen werden, dass die Schienenfahrzeuge straßenverkehrspolizeilichen Regeln unterliegen, die von den auf die anderen Fahrzeuge anwendbaren Regeln abweichen, z.B. weil ihr Fahrtverlauf vorhersehbar ist und ihre Mobilität sowie ihr Bremsvermögen begrenzter sind, aber es ist keinesfalls nachgewiesen, dass sie ein Risiko darstellen, das in dem Maße spezifisch wäre, dass es vernünftig gerechtfertigt wäre, eine grundverschiedene Entschädigungsregelung vorzusehen.

B.7. Dahin ausgelegt, dass sie die an Gleise gebundenen Fahrzeuge von der darin vorgesehenen Entschädigungsregelung ausschließt, ist die in Rede stehende Bestimmung unvereinbar mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung.

B.8.1. Die in Rede stehende Bestimmung kann jedoch anders ausgelegt werden. Wie in B.2.2 angegeben wurde, wird im Gesetz vom 21. November 1989 nämlich nicht der in seinem Artikel 19*bis*-11 § 2 erwähnte Begriff « Fahrzeuge » definiert.

Übrigens müssen, wie in B.5.2 angegeben wurde, aufgrund des Artikels 10 des Gesetzes vom 21. November 1989 die vom König ermächtigten nationalen und regionalen Einrichtungen öffentlichen Interesses für öffentliche Verkehrsmittel in Ermangelung einer Versicherung selbst ihre zivilrechtliche Haftpflicht decken, und in dem Fall, dass sie aufgrund ihrer eigenen Haftpflicht nicht zu Schadenersatz verpflichtet sind, haben sie gegenüber den Geschädigten die gleichen Verpflichtungen wie der Versicherer.

B.8.2. Dahin ausgelegt, dass der in Artikel 19*bis*-11 § 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 erwähnte Begriff « Fahrzeuge » die « an Gleise gebundenen oder nicht an Gleise gebundenen Kraftfahrzeuge » bezeichnet, und dahin ausgelegt, dass für die an Gleise gebundenen Kraftfahrzeuge die Entschädigungspflicht dem Eigentümer dieser Fahrzeuge obliegt, ist die in Rede stehende Bestimmung vereinbar mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung.

B.9. Im Übrigen fällt die auf diese Weise ausgelegte in Rede stehende Bestimmung in den Anwendungsbereich der neuen Entschädigungsregelung im Sinne von Artikel 29*ter* des Gesetzes vom 21. November 1989, eingeführt durch Artikel 23 des Gesetzes vom 31. Mai 2017. Laut Artikel 29*ter* § 1 Absatz 2 gilt die in dieser Bestimmung vorgesehene Entschädigungsregelung für « alle Kraftfahrzeuge, so wie sie in Artikel 1 bestimmt sind, und die an Gleise gebundenen motorisierten Fahrzeuge ». Aufgrund von Artikel 29*ter* § 2 Absatz 3 obliegt, was die an Schienen gebundenen Kraftfahrzeuge betrifft, die Entschädigungspflicht dem Besitzer dieser Fahrzeuge.

In den Vorarbeiten zu dem Gesetzentwurf, aus dem das Gesetz vom 31. Mai 2017 geworden ist, heißt es:

« Le régime d'indemnisation [visé à l'article 29*ter*] est, en comparaison avec le régime de l'article 19*bis*-11, § 2, étendu aux accidents de la circulation dans lesquels des véhicules motorisés qui sont liés à une voie ferrée sont impliqués, ceci par analogie avec le régime d'indemnisation de l'article 29*bis*, qui a fait suite à l'arrêt n° 92/98 du 15 juillet 1998 de la Cour constitutionnelle.

La notion de ' véhicules ' recouvre donc aussi bien les véhicules automoteurs au sens de l'article 1er que les véhicules motorisés qui sont liés à la voie ferrée. Les véhicules ferroviaires non motorisés, comme une draine par exemple, sont évidemment exclus du champ d'application du présent article » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2016-2017, DOC 54-2414/001, S. 16).

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

- Artikel 19*bis*-11 § 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 « über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge » in der vor seiner Aufhebung durch Artikel 15 des Gesetzes vom 31. Mai 2017 « zur Abänderung des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge » anwendbaren Fassung verstößt gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, dahin ausgelegt, dass er die an Gleise gebundenen Fahrzeuge von der darin vorgesehenen Entschädigungsregelung ausschließt.

- Dieselbe Bestimmung verstößt nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, dahin ausgelegt, dahin ausgelegt, dass der Begriff « Fahrzeuge » die « an Gleise gebundenen oder nicht an Gleise gebundenen Kraftfahrzeuge » bezeichnet, und dahin ausgelegt, dass für die an Gleise gebundenen Kraftfahrzeuge die Entschädigungspflicht dem Eigentümer dieser Fahrzeuge obliegt.

Erlassen in französischer und niederländischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 28. Mai 2020.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) F. Daoût