Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Sechste Kammer)

20. Dezember 2017*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung – Richtlinie 2009/103/EG – Art. 3 Abs. 1 – Begriff der Nutzung eines Fahrzeugs – Nationale Regelung, die das Führen von Kraftfahrzeugen auf nicht ‚für den Verkehr' geeigneten Wegen und Flächen mit Ausnahme der Wege und Flächen ausschließt, die obschon sie insoweit nicht geeignet sind, dennoch ‚gemeinhin genutzt werden'"

In der Rechtssache C-334/16

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht von der Audiencia Provincial de Albacete (Provinzgericht Albacete, Spanien) mit Entscheidung vom 23. Mai 2016, beim Gerichtshof eingegangen am 15. Juni 2016, in dem Verfahren

José Luis Núñez Torreiro

gegen

AIG Europe Limited, Sucursal en España, vormals Chartis Europe Limited, Sucursal en España,

Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)

erlässt

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten C. G. Fernlund sowie der Richter A. Arabadjiev (Berichterstatter) und E. Regan,

Generalanwalt: Y. Bot,

Kanzler: L. Carrasco Marco, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 5. April 2017,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

– der AIG Europe Limited, Sucursal en España und der Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa), vertreten durch J. Marín López, abogado,

– der spanischen Regierung, vertreten durch V. Ester Casas als Bevollmächtigte,

– der deutschen Regierung, vertreten durch T. Henze und J. Mentgen als Bevollmächtigte,

* Verfahrenssprache: Spanisch.

– von Irland, vertreten durch A. Joyce, L. Williams und G. Hodge als Bevollmächtigte im Beistand von G. Gilmore, Barrister,

– der Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland, vertreten durch J. Kraehling als Bevollmächtigte im Beistand von A. Bates, Barrister,

– der Europäischen Kommission, vertreten durch J. Rius und K.-P. Wojcik als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 14. Juni 2017

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 3 und 5 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. 2009, L 263, S. 11).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn José Luis Núñez Torreiro einerseits und der AIG Europe Limited, Sucursal en España, vormals Chartis Europe Limited, Sucursal en España (im Folgenden: AIG) sowie der Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa) (Spanischer Versicherer- und Rückversichererverband) andererseits über die Zahlung von Schadensersatz im Rahmen der obligatorischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (im Folgenden: Pflichtversicherung) infolge eines Unfalls auf einem Truppenübungsplatz.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

3 In den Erwägungsgründen 1, 2 und 20 der Richtlinie 2009/103 heißt es:

„(1) 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 [(ABl. 1972, L 103, S. 1)], die 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)], die 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)] und die 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] (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie) [(ABl. 2000, L 181, S. 65)] wurden mehrfach und erheblich geändert … Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, die vier genannten Richtlinien wie auch die Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien [72/166], [84/5], [88/357] und [90/232] des Rates sowie der Richtlinie [2000/26] des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung [(ABl. 2005, L 149, S. 14)] zu kodifizieren.

(2) Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung … ist für die europäischen Bürger – sowohl für die Versicherungsnehmer als auch für die Opfer von Verkehrsunfällen – von besonderer Bedeutung. Sie ist auch für die Versicherungsunternehmen von erheblichem Interesse, weil ein wesentlicher Teil des Schadenversicherungsgeschäfts in der [Union] auf die [Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung] entfällt. Die [Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung] wirkt sich auch auf den freien Personen- und Kraftfahrzeugverkehr aus. Die Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für [Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen] sollte daher ein Hauptziel der … Maßnahmen [der Union] im Finanzdienstleistungsbereich sein.

…

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

4 Art. 1 dieser Richtlinie bestimmt:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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

…"

5 Art. 3 der Richtlinie sieht vor:

„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.

…

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

6 In Art. 5 der genannten Richtlinie heißt es:

„(1) Jeder Mitgliedstaat kann bei bestimmten natürlichen und juristischen Personen des öffentlichen oder des privaten Rechts, die der betreffende Staat bestimmt und deren Name oder Kennzeichnung er den anderen Mitgliedstaaten sowie der Kommission meldet, von Artikel 3 abweichen.

…

(2) Jeder Mitgliedstaat kann bei gewissen Arten von Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit besonderem Kennzeichen, die dieser Staat bestimmt und deren Kennzeichnung er den anderen Mitgliedstaaten sowie der Kommission meldet, von Artikel 3 abweichen.

…"

7 Art. 29 der Richtlinie 2009/103 bestimmt:

„Die Richtlinien [72/166], [84/5], [90/232], [2000/26] und [2005/14] … werden … aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II zu lesen."

Spanisches Recht

8 In Art. 1 der Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Gesetz über die Kraftfahrzeug-Haftpflicht und die Kraftfahrzeug-Versicherung) in der Kodifizierung durch das Real Decreto Legislativo 8/2004 (Königliches gesetzesvertretendes Dekret 8/2004) vom 29. Oktober 2004 (BOE Nr. 267 vom 5. November 2004, S. 3662) (im Folgenden: Kraftfahrzeughaftpflicht- und -versicherungsgesetz) heißt es:

„1. Der Führer eines Kraftfahrzeugs haftet aufgrund der vom Führen solcher Fahrzeuge ausgehenden Gefahr für die bei ihrer Nutzung entstehenden Personen- oder Sachschäden.

…

6. Die Begriffe ‚Kraftfahrzeug' und ‚Ereignis bei der Fahrzeugnutzung' werden für die Zwecke dieses Gesetzes durch Rechtsverordnung definiert. Sachverhalte, die sich aus der Verwendung von Kraftfahrzeugen als Mittel zur Begehung vorsätzlicher Straftaten gegen die Person und das Eigentum ergeben, gelten jedenfalls nicht als Ereignis bei der Fahrzeugnutzung."

9 Art. 7 Abs. 1 des Kraftfahrzeughaftpflicht- und -versicherungsgesetzes bestimmt:

„Der Versicherer ersetzt dem Geschädigten im Rahmen und zulasten der Pflichtversicherung den Betrag des dem Geschädigten entstandenen Personen- und Sachschadens sowie die Kosten und sonstige Schäden, auf deren Ersatz der Geschädigte nach den anwendbaren Bestimmungen Anspruch hat. Er ist von dieser Verpflichtung nur frei, wenn er nachweist, dass das Ereignis keinen Haftungsanspruch gemäß Art. 1 dieses Gesetzes begründet.

…"

10 Art. 2 des Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (Königliches Dekret 1507/2008 zur Genehmigung der Verordnung über die obligatorische Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung) vom 12. September 2008 (BOE Nr. 222 vom 13. September 2008, S. 37487) (im Folgenden: Verordnung über die Pflichtversicherung) sieht vor:

„1. Für die Zwecke der zivilrechtlichen Haftung im Kraftfahrzeugverkehr und des in dieser Verordnung geregelten Pflichtversicherungsschutzes gelten als Ereignis bei der Fahrzeugnutzung Sachverhalte, die auf die Gefahr zurückgehen, die sich aus dem Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne des vorstehenden Artikels in Garagen und auf Parkplätzen, auf öffentlichen und privaten Wegen oder Flächen, die für den Nah- oder Fernverkehr geeignet sind, sowie auf hierfür nicht geeigneten, aber gemeinhin genutzten Wegen oder Flächen, ergibt.

…"

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

11 Am 28. Juni 2012 nahm Herr Núñez Torreiro, ein Offizier des spanischen Heeres, an einer militärischen Nachtübung auf einem Truppenübungsplatz in Chinchilla (Spanien) teil. Dabei überschlug sich das bei AIG pflichtversicherte militärische Geländeradfahrzeug des Typs „Aníbal" (im

Folgenden: Unfallfahrzeug), in dem er als Insasse mitfuhr, wodurch er sich verschiedene Verletzungen zuzog. Das Fahrzeug fuhr in einem Gelände, das nicht für Radfahrzeuge, sondern für Kettenfahrzeuge vorgesehen war.

12 Herr Núñez Torreiro nahm AIG auf der Grundlage von Art. 7 des Kraftfahrzeughaftpflicht- und -versicherungsgesetzes auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 15 300,56 Euro für den aufgrund des Unfalls erlittenen Schaden in Anspruch.

13 AIG lehnte die Schadensersatzzahlung unter Berufung auf Art. 1 Abs. 6 des Kraftfahrzeughaftpflicht- und -versicherungsgesetzes in Verbindung mit Art. 2 der Verordnung über die Pflichtversicherung mit der Begründung ab, dass der Unfall auf kein „Ereignis bei der Fahrzeugnutzung“ zurückgehe, da er geschehen sei, als das Unfallfahrzeug auf einem für alle Arten nicht militärischer Fahrzeuge nur eingeschränkt zugänglichen Truppenübungsplatz gefahren sei. Das betreffende Gelände sei nicht „für den Verkehr geeignet“ und werde darüber hinaus auch nicht im Sinne des Art. 2 dieser Verordnung „gemeinhin genutzt“.

14 Herr Núñez Torreiro erhob daraufhin Klage gegen AIG beim Juzgado de Primera Instancia n. 1 de Albacete (Gericht erster Instanz Nr. 1 Albacete, Spanien). Dieses wies seine Klage mit Urteil vom 3. November 2015 ab und begründete die Klageabweisung damit, dass die Verletzungen von Herrn Núñez Torreiro nicht auf ein „Ereignis bei der Fahrzeugnutzung“ zurückzuführen seien, da das Fahrzeug, in dem er sich befunden habe, Gelände befahren habe, das hierfür weder geeignet sei noch gemeinhin genutzt werde.

15 Herr Núñez Torreiro legte hiergegen beim vorlegenden Gericht, der Audiencia Provincial de Albacete (Provinzgericht Albacete, Spanien), Berufung ein und machte geltend, Art. 1 Abs. 6 des Kraftfahrzeughaftpflicht- und -versicherungsgesetzes in Verbindung mit Art. 2 der Verordnung über die Pflichtversicherung sei nach den Erkenntnissen, die sich dem Urteil vom 4. September 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), entnehmen ließen, eng auszulegen. Der Gerichtshof habe in jenem Urteil entschieden, dass die Haftung des Versicherers nicht ausgeschlossen werden könne, wenn die Nutzung des Fahrzeugs dessen gewöhnlicher Funktion entspreche.

16 Das vorlegende Gericht hat Zweifel, ob Art. 1 Abs. 6 und Art. 7 Abs. 1 des Kraftfahrzeughaftpflicht- und -versicherungsgesetzes in Verbindung mit Art. 2 der Verordnung über die Pflichtversicherung mit Art. 3 der Richtlinie 2009/103 vereinbar sind, da diese Bestimmungen des nationalen Rechts zur Folge hätten, dass in einer Reihe von Fällen – wie demjenigen, der vor ihm verhandelt werde – nicht zwingend ein Versicherungsschutz für die Haftung im Zusammenhang mit der Nutzung von Kraftfahrzeugen bestehen müsse. Das vorlegende Gericht erachtet die in Art. 5 der Richtlinie 2009/103 genannten Ausnahmen als die einzigen Ausnahmen von der Versicherungspflicht. Außerdem weist es darauf hin, dass der Gerichtshof im Urteil vom 4. September 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), u. a. entschieden habe, dass der Begriff der Nutzung eines Fahrzeugs im Sinne des Art. 3 der Richtlinie 2009/103 nicht dem Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten überlassen werden dürfe.

17 Daraus folgt nach Ansicht des vorlegenden Gerichts, dass die Mitgliedstaaten nur im Rahmen von Art. 5 der Richtlinie 2009/103 oder bei einer nicht der gewöhnlichen Funktion entsprechenden Fahrzeugnutzung Ausnahmen von der Pflicht zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung oder vom Begriff der Nutzung eines Fahrzeugs vorsehen können. Die Ausnahmen vom Begriff „Ereignis bei der Fahrzeugnutzung“, die sich daraus ergäben, dass Art. 2 Abs. 1 der Verordnung über die Pflichtversicherung solche Ereignisse auf diejenigen beschränke, die sich auf einem „für den Verkehr geeigneten“ oder „hierfür nicht geeigneten, aber gemeinhin genutzten“ Gelände zutrügen, seien somit nicht mit dem Unionsrecht vereinbar. Das Gleiche gelte für Art. 2 Abs. 2 und 3 dieser Verordnung, der Ausnahmen von der Pflicht zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorsehe, wenn Kraftfahrzeuge auf Rennstrecken, in Häfen oder auf Flughäfen, für industrielle oder landwirtschaftliche Tätigkeiten oder zur Begehung vorsätzlicher Straftaten genutzt würden.

18 Unter diesen Umständen hat die Audiencia Provincial de Albacete (Provinzgericht Albacete) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Darf im nationalen Recht eines Mitgliedstaats der Begriff der Nutzung eines Fahrzeugs – oder des Ereignisses bei der Fahrzeugnutzung – als Risiko der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Sinne des Unionsrechts (u. a. im Sinne des Art. 3 der Richtlinie 2009/103) abweichend vom Unionsrecht definiert werden?

2. Falls ja: Darf dieser Begriff (neben bestimmten Personen, Kennzeichen oder Arten von Fahrzeugen, wie nach Art. 5 Abs. 1 und 2 der genannten Richtlinie zulässig) Fälle der Fahrzeugnutzung nach Maßgabe des Ortes, an dem sie erfolgt, ausschließen, wie die Fahrzeugnutzung auf „nicht geeigneten“ Wegen oder Flächen?

3. Dürfen bestimmte Nutzungen des Fahrzeugs, die mit seinem Zweck (z. B. sportliche, industrielle oder landwirtschaftliche Nutzung) oder dem Willen des Fahrers (z. B. Begehung einer vorsätzlichen Straftat mit dem Fahrzeug) zusammenhängen, ebenfalls als „Ereignis bei der Fahrzeugnutzung“ ausgeschlossen werden?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten und zur zweiten Frage

19 Mit seinen zusammen zu prüfenden ersten beiden Fragen möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden entgegensteht, nach der vom Pflichtversicherungsschutz Schäden ausgeschlossen werden können, die beim Führen von Kraftfahrzeugen auf nicht „für den Verkehr geeigneten“ Wegen und Flächen – mit Ausnahme von hierfür zwar nicht geeigneten, aber „gemeinhin genutzten“ Wegen und Flächen – eingetreten sind.

20 Diese Fragen gründen hier darauf, dass nach spanischem Recht Schäden vom Pflichtversicherungsschutz ausgeschlossen werden können, die sich aus der Nutzung von Kraftfahrzeugen auf einem Truppenübungsplatz wie demjenigen, um den es im Ausgangsverfahren geht, ergeben, weil dieser ein für die Fahrzeugnutzung ungeeignetes Gelände ist, das außerdem nicht im Sinne des Art. 2 Abs. 1 der Verordnung über die Pflichtversicherung „gemeinhin genutzt“ wird.

21 Insoweit sieht Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 vor, dass jeder Mitgliedstaat vorbehaltlich der Anwendung des Art. 5 dieser Richtlinie alle geeigneten Maßnahmen trifft, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

22 Eingangs ist festzustellen, dass ein militärisches Radfahrzeug des Typs „Aníbal“ wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende unter den Begriff „Fahrzeug“ im Sinne des Art. 1 Nr. 1 der Richtlinie 2009/103 fällt, da es sich um ein „maschinell angetriebene[s] Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden ist“, handelt. Außerdem steht fest, dass dieses Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort in einem Mitgliedstaat hat und nicht von einer Ausnahme erfasst wird, die nach Art. 5 dieser Richtlinie erlassen wurde.

23 Für eine zweckdienliche Beantwortung der Vorlagefragen ist festzustellen, ob ein Sachverhalt wie der des Ausgangsverfahrens unter den Begriff der Nutzung eines Fahrzeugs im Sinne des Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 zu subsumieren ist.

24 Der Gerichtshof hat in dieser Hinsicht entschieden, dass ebendieser Begriff im Sinne des – inhaltlich im Wesentlichen Art. 3 Abs. 1 und 2 der Richtlinie 2009/103 entsprechenden – Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 72/166 (im Folgenden: Erste Richtlinie) nicht dem Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten überlassen werden darf, sondern einen autonomen Begriff des Unionsrechts darstellt, bei dessen Auslegung nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs insbesondere der Kontext der betreffenden Bestimmung und die Ziele zu berücksichtigen sind, die mit der Regelung, zu der diese Bestimmung gehört, verfolgt werden (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 4. September 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, Rn. 41 und 42, sowie vom 28. November 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, Rn. 31).

25 Wie im ersten Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/103 ausgeführt, hat diese insoweit die Erste Richtlinie, die Zweite Richtlinie 84/5, die Dritte Richtlinie 90/232, die Richtlinie 2000/26 und die Richtlinie 2005/14 kodifiziert. Diese Richtlinien haben nach und nach die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Bereich der Pflichtversicherung präzisiert. Sie sollten zum einen den freien Verkehr sowohl der Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort im Unionsgebiet als auch der Fahrzeuginsassen gewährleisten und zum anderen denjenigen, die bei Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht wurden, geschädigt worden sind, unabhängig davon, wo in der Union sich der Unfall ereignet hat, eine vergleichbare Behandlung garantieren (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 23. Oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, Rn. 26, vom 4. September 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, Rn. 50, und vom 28. November 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, Rn. 32).

26 Aus den Erwägungsgründen 2 und 20 der Richtlinie 2009/103 ergibt sich im Wesentlichen, dass diese die gleichen Ziele verfolgt.

27 Außerdem zeigt die Entwicklung der Unionsregelung im Bereich der Pflichtversicherung, dass das Ziel des Schutzes der Opfer von Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht werden, vom Unionsgesetzgeber beständig verfolgt und verstärkt wurde (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 4. September 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, Rn. 52 bis 55, und vom 28. November 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, Rn. 33).

28 Aus den vorstehenden Erwägungen folgt, dass Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass der Begriff der Nutzung eines Fahrzeugs im Sinne dieser Bestimmung nicht auf Situationen der Nutzung im Straßenverkehr, d. h. im Verkehr auf öffentlichen Straßen, beschränkt ist, sondern jede Nutzung eines Fahrzeugs umfasst, die dessen gewöhnlicher Funktion entspricht (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 4. September 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, Rn. 59, und vom 28. November 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, Rn. 34).

29 Der Gerichtshof hat insoweit klargestellt, dass Kraftfahrzeuge im Sinne des Art. 1 Nr. 1 der Ersten Richtlinie, der dem Wortlaut nach Art. 1 Nr. 1 der Richtlinie 2009/103 entspricht, unabhängig von ihren Merkmalen gewöhnlich als Transportmittel dienen und deshalb unter den besagten Begriff jede Verwendung eines Fahrzeugs als Transportmittel fällt (Urteil vom 28. November 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, Rn. 37 und 38).

30 Der Gerichtshof hat auch entschieden, dass die Tragweite dieses Begriffs nicht von den Merkmalen des Geländes abhängig ist, auf dem das Kraftfahrzeug benutzt wird (Urteil vom 28. November 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, Rn. 35).

31 Im Übrigen beschränkt keine Vorschrift der Richtlinie 2009/103 den Umfang der Pflichtversicherung – und des Schutzes, der damit denjenigen gewährt werden soll, die bei durch Kraftfahrzeuge verursachten Unfällen geschädigt worden sind – auf die Fälle einer Verwendung der Fahrzeuge in einem bestimmten Gelände oder auf bestimmten Straßen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 28. November 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, Rn. 36).

32 Im vorliegenden Fall steht fest, dass das Unfallfahrzeug zu dem Zeitpunkt, als es sich überschlug, wodurch sich Herr Núñez Torreiro Verletzungen zuzog, als Transportmittel verwendet wurde.

33 In dieser Verwendung liegt somit eine Nutzung eines Fahrzeugs im Sinne des Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103.

34 Der Umstand, dass das Unfallfahrzeug ausweislich der Vorlageentscheidung, als es sich überschlug, auf einem für nicht militärische Fahrzeuge verbotenen Truppenübungsplatz und in einem für Radfahrzeuge nicht geeigneten Bereich dieses Geländes fuhr, ist insoweit ohne Belang und kann deshalb die aus Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 folgende Versicherungspflicht nicht begrenzen.

35 Eine Regelung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende hat aber zur Folge, dass der Umfang des Pflichtversicherungsschutzes von den Merkmalen des Geländes abhängig ist, auf dem das Kraftfahrzeug benutzt wird. Sie gestattet nämlich eine Beschränkung des Umfangs der allgemeinen Versicherungspflicht, die die Mitgliedstaaten nach Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 im innerstaatlichen Recht einführen müssen, und damit des Schutzes, der durch diese Pflicht denjenigen gewährt werden soll, die bei durch Kraftfahrzeuge verursachten Unfällen geschädigt worden sind, auf die Fälle der Nutzung solcher Fahrzeuge auf bestimmten Flächen oder Wegen.

36 Nach alledem ist auf die ersten beiden Fragen zu antworten, dass Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden entgegensteht, nach der vom Pflichtversicherungsschutz Schäden ausgeschlossen werden können, die beim Führen von Kraftfahrzeugen auf nicht „für den Verkehr geeigneten“ Wegen und Flächen – mit Ausnahme von hierfür zwar nicht geeigneten, aber „gemeinhin genutzten“ Wegen und Flächen – eingetreten sind.

Zur dritten Frage

37 Mit seiner dritten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung wie Art. 1 Abs. 6 und Art. 7 Abs. 1 des Kraftfahrzeughaftpflicht- und -versicherungsgesetzes in Verbindung mit Art. 2 Abs. 2 und 3 der Verordnung über die Pflichtversicherung entgegensteht, nach der vom Pflichtversicherungsschutz Schäden ausgeschlossen sind, die sich aus der Nutzung der Fahrzeuge im Rahmen sportlicher, industrieller oder landwirtschaftlicher Betätigung, in Häfen oder auf Flughäfen oder aber im Rahmen der Begehung einer vorsätzlichen Straftat ergeben.

38 Hierzu ist daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs eine Vermutung für die Entscheidungserheblichkeit der Vorlagefragen des nationalen Gerichts spricht, die es zur Auslegung des Unionsrechts in dem rechtlichen und sachlichen Rahmen stellt, den es in eigener Verantwortung festlegt und dessen Richtigkeit der Gerichtshof nicht zu prüfen hat. Der Gerichtshof kann die Entscheidung über ein Vorabentscheidungsersuchen eines nationalen Gerichts nur dann ablehnen, wenn die erbetene Auslegung des Unionsrechts offensichtlich in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, wenn das Problem hypothetischer Natur ist oder wenn er nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (Urteil vom 20. Juli 2017, Piscarreta Ricardo, C-416/16, EU:C:2017:574, Rn. 56 und die dort angeführte Rechtsprechung).

39 Hier ergibt sich aus der Vorlageentscheidung, dass die von Herrn Núñez Torreiro erlittenen Schäden von einem Unfall mit einem militärischen Radfahrzeug des Typs „Aníbal“ herrühren, das in einem für Kettenfahrzeuge vorgesehenen Bereich eines Truppenübungsplatzes fuhr. Der Ausgangsrechtsstreit

betrifft daher nicht die Nutzung dieses Fahrzeugs im Rahmen sportlicher, industrieller oder landwirtschaftlicher Betätigung, in einem Hafen oder auf einem Flughafen oder aber im Rahmen der Begehung einer vorsätzlichen Straftat.

40 Unter diesen Umständen steht die im Rahmen der dritten Frage erbetene Auslegung von Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 offensichtlich in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits, und diese Frage ist daher unzulässig.

Kosten

41 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Sechste Kammer) für Recht erkannt:

Art. 3 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 er einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden entgegensteht, nach der vom Pflichtversicherungsschutz Schäden ausgeschlossen werden können, die beim Führen von Kraftfahrzeugen auf nicht „für den Verkehr geeigneten“ Wegen und Flächen – mit Ausnahme von hierfür zwar nicht geeigneten, aber „gemeinhin genutzten“ Wegen und Flächen – eingetreten sind.

Unterschriften