

des angesprochenen Kreises an (RIS-Justiz RS0014646). Dabei kommt es nicht auf den Inhalt, sondern auf die Einordnung der Klausel in das Gesamtgefüge des Textes an (RIS-Justiz RS0014646 [T 4]). Die Klausel muss einen Überraschungseffekt haben, was etwa dann der Fall ist, wenn sie sich nicht dort befindet, wo ein durchschnittlich sorgfältiger Leser nach den Umständen mit ihr rechnen muss, und er sie nicht dort findet, wo er sie vermuten könnte (4 Ob 56/03 v; RIS-Justiz RS0014646 [T 14]; vgl auch RIS-Justiz RS0014659).

**[Kl musste mit nachteiliger Haftungsausschlussklausel nicht rechnen]**

Nach dem allg Verständnis einer vom Vertragspartner stammenden „Tarifordnung“ oder – damit hier offenbar ident – einer „Entgeltordnung“ ist eine Klausel über einen Haftungsausschluss darin nicht zu erwarten und ungewöhnlich. Vielmehr erwartet der Leser in einer solchen Ordnung lediglich die Auflistung von Entgelten für bestimmte Leistungen.

Dazu kommt, dass die Kl als Vertragspartnerin der Bekl auch aufgrund der unter Pkt 1. dargestellten gesetzlichen Bestimmungen in der „Tarifordnung“ oder „Entgeltordnung“ mit einer Klausel über einen Haftungsausschluss nicht rechnen musste, weil diese gesetzlichen Bestimmungen eine Haftungsregelung in der Tarifordnung nicht vorsehen. Eine „Entgeltordnung“ ist im Gesetz überhaupt nicht vorgesehen.

Dass die Haftungsausschlussklausel für die Kl nachteilig ist, bedarf keiner Erörterung.

Dass die Bekl die Kl auf diese Klausel besonders hingewiesen hätte, hat sie nicht behauptet.

**[Daher Unanwendbarkeit der Klausel]**

Im Licht der unter Pkt 4.2 referierten Rsp ist somit der Haftungsausschluss für leichte Fahrlässigkeit in Pkt 6.1 der Entgeltordnung eine ungewöhnliche Bestimmung iSd § 864 a ABGB, weshalb sie nicht Vertragsbestandteil zwischen den Streitparteien geworden ist.

Da Pkt 6.1 der Entgeltordnung somit schon aus den obigen Erwägungen zwischen den Streitparteien nicht anzuwenden ist, erübrigen sich Überlegungen darüber, ob

die Kl eine „Luftverkehrsgesellschaft“ iS dieser Klausel ist, ebenso wie dazu, ob diese Klausel nichtig iSd § 879 Abs 3 ABGB ist.

**[Bekl muss daher auch für bloß leicht fahrlässiges Verschulden ihrer Mitarbeiter einstehen]**

Die von den beiden Mitarbeitern der Bekl verursachte Beschädigung des Flugzeugs der Kl ist als leicht fahrlässig zu qualifizieren; für dieses Verschulden der Mitarbeiter muss die Bekl gem § 1313 a ABGB einstehen.

**[Erwägungen zur Schadenshöhe und zur Mehrbegehrensabweisung]**

Da die Kl nach den Feststellungen den eingeklagten Schaden betr die frustrierten Personalkosten (€ 1.400,-) nicht erlitten hat, war in diesem Umfang das Klagebegehren abzuweisen.

Ungeachtet einer allfälligen Vorsteuerabzugsberechtigung der Kl umfasst der Schadenersatz auch die USt (Art XII Z 3 EG-UStG; RIS-Justiz RS0037844; RS0037853; RS0038172 [T 1]; RS0030251), was insgesamt € 21.246,56 ergibt.

**[Abgrenzung zu 7 Ob 244/05 s: obiter dictum]**

Soweit sich die Bekl auf die E 7 Ob 244/05 s beruft, ist ihr Folgendes zu entgegnen:

Im damaligen Verfahren war ebenso die hier Bekl geklagt. Damals wurde ein auf dem Flughafengelände der Bekl stationiertes Flugzeug des dortigen Kl durch eine Sturmböe in ein angrenzendes Maisfeld geschleudert und dabei schwer beschädigt. Der OGH wies die ao Rev des Kl gegen das klagsabweisende U des BerG zurück und billigte die Beurteilung der Vorinstanzen, es liege höhere Gewalt vor. Die ergänzende Bezugnahme auf die auch hier gegenständliche Klausel über den Haftungsausschluss für leichte Fahrlässigkeit war daher nicht entscheidungswesentlich, sondern ein obiter dictum. Darüber hinaus musste der OGH diese Klausel auch nicht unter dem Gesichtspunkt des § 864 a ABGB prüfen. Aus dieser Entscheidung lässt sich daher entgegen der Auffassung der Bekl für den vorliegenden Rechtsstreit nichts gewinnen.

ZVR 2014/71

Art 5 Abs 3,  
Art 7 VO (EG)  
261/2004

OGH 3. 7. 2013,  
7 Ob 65/13 d  
(HG Wien  
18. 12. 2012,  
50 R 71/12 s;  
BGHS Wien  
1. 8. 2012,  
10 C 445/11 f)

→ **Ersatzpflicht der Fluglinie bei wetterbedingter Annullierung eines Flugs**

**Art 5 Abs 3, Art 7 VO (EG) 261/2004**

Die Ausgleichszahlung für eine Flugannullierung entfällt nicht, wenn wegen Schneefalls ungünstige Wetterverhältnisse herrschten und der Betreiber des Abflug-Flughafens nicht ausreichend über Enteisungsmittel verfügte. Eine Ausgleichszahlung nach Art 7 der VO (EG) 261/2004 gebührt nur dann

**Sachverhalt:**

**[Annullierung des Flugs wegen unzureichender Enteisungsmittel des Betreibers]**

Eine Konsumentin (im Folgenden: Passagierin), die dem kl Verein ihre Ansprüche zur Klagsführung abtrat, hatte bei der B Ltd einen Flug von London Heathrow nach Wien gebucht (1.250 km), den die Bekl am 20. 12. 2010 um 19.35 Uhr hätte ausführen sollen. An diesem Tag betrieb der Flughafensbetreiber – weil aus-

nicht, wenn die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären; solche können bspw die Benutzung eines nahe gelegenen Ersatzflughafens oder allenfalls das Warten auf günstigere Wetterbedingungen sein.

reichende Enteisungsmittel fehlten – nur eine Rollbahn, weshalb der Flugverkehr um  $\frac{2}{3}$  reduziert wurde. Die Bekl wurde informiert, dass Fluglinien mit mehr als drei Flügen pro Tag zwei Flüge ihrer Wahl zu annullieren hätten. Es konnte nicht festgestellt werden, dass es in London zu heftigem Schneefall oder vergleichbaren schlechten Wetterverhältnissen gekommen war und ob und wie viel Schnee auf der Landebahn lag. Dass der Flug auch annulliert worden wäre, wenn genug Ent-

eismittel vorhanden gewesen wäre, konnte ebenfalls nicht festgestellt werden. Der Passagierin wurde am Flughafen keine Unterstützung angeboten und sie wurde nicht über ihre Rechte bei Annullierung des Flugs aufgeklärt. Sie verbrachte die Nacht in der Abflughalle. Auch am nächsten Morgen konnte sie niemanden von der Bekl erreichen. Schließlich organisierte sie sich selbst einen Flug nach Wien.

#### [Klagebegehren]

Sie begehrt Zahlung von € 890,86 nach der VO (EG) 261/2004 des EP und des Rates v 11. 2. 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsansprüche von Fluggästen im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) 295/91 (Luftverkehr-VO; in Hinkunft: VO). Sie habe Anspruch auf eine Ausgleichszahlung nach Art 7 der VO iHv € 250,-. Weiters stehe ihr unabhängig von „höherer Gewalt“ eine Unterstützungsleistung gem Art 8 der VO zu. Da ihr weder die Fluglinie noch die Bekl eine anderweitige Beförderung iSd Art 8 Abs 1 lit b der VO angeboten habe, sei sie zur Ersatzvornahme berechtigt gewesen, weshalb sie auch Anspruch auf Ersatz der Kosten des selbst organisierten Flugs iHv € 640,86 habe.

#### [Einwendungen der Bekl]

Die Bekl bestritt das Klagebegehren. Der Flug sei aufgrund außergewöhnlicher Umstände nicht zustande gekommen. Wegen der Wetterlage seien sichere Starts und Landungen nicht gewährleistet gewesen, sodass gem Art 5 Abs 3 der VO keine Ausgleichszahlung zustehe. Die Bekl sei infolge höherer Gewalt von ihrer Leistungspflicht befreit gewesen und habe nicht für eine Ersatzbeförderung sorgen müssen. Darüber hinaus sei die Passagierin schlüssig vom Vertrag zurückgetreten. Durch Inanspruchnahme eines Flugs einer dritten Fluglinie wandle sich der Anspruch nach Art 8 der VO in einen Schadenersatzanspruch. Ein allfälliges Verschulden treffe aber den Flughafenbetreiber und nicht die Bekl, ein solches sei ihr nicht zurechenbar. Der Flughafenbetreiber und die Bekl stünden nämlich in keinem Gehilfenverhältnis.

#### [Entscheidungen der Vorinstanzen]

Beide Vorinstanzen gaben dem Klagebegehren statt. Der OGH gab der Rev der beklP nicht Folge.

#### Aus den Entscheidungsgründen:

##### [Anspruch auf Unterstützungsleistungen unabhängig vom Verschulden]

Bei der Annullierung eines Flugs gewährt Art 5 Abs 1 der VO ohne jede Einschränkung die Unterstützungsleistungen nach Art 8 (Erstattung der Flugscheinkosten und kostenfreien Rückflug zum Abflugort oder anderweitige Beförderung), die Betreuungsleistungen nach Art 9 Abs 1 a (angemessene Mahlzeiten und Erfrischungen), Art 9 Abs 1 b (Hotelunterbringung und Transfer bei einem Ersatzflug am nächsten Tag) und Art 9 Abs 2 (Kommunikationsmittel). Diese Ansprüche bestehen unabhängig davon, ob die Annullierung recht-

zeitig bekannt gegeben wurde oder das Luftfahrtunternehmen sich nach Art 5 Abs 3 der VO auf außergewöhnliche unvermeidbare Umstände als Entlastung berufen kann (*Staudinger/Schmidt-Bendun*, Das Zusammenspiel der VO (EG) 261/2004 über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste mit völkervertraglichen, europäischen sowie nationalen Vorschriften, *VersR* 2004, 971; *Führich*, *Reiserecht*<sup>6</sup> § 36 Rz 1030). Die Bekl stützt sich in ihrer Rev nur auf die Entlastung nach Art 5 Abs 3 der VO, sodass im Umfang der zugesprochenen Unterstützungsleistung von € 640,86 keine weitere Beurteilung zu erfolgen hat.

##### [Voraussetzungen für den Anspruch auf Ausgleichsleistung]

Zu prüfen bleibt der Zuspruch der Ausgleichsleistung von € 250,-.

Die Ausgleichsleistung ist nach Art 5 Abs 3 der VO nicht zu leisten, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

##### [Konkretisierung der außergewöhnlichen Umstände anhand der Erwägungsgründe der VO]

Eine nähere Bestimmung der außergewöhnlichen Umstände fehlt in der VO. Der EuGH hat in der Rs *Walentin-Hermann/Alitalia* (22. 11. 2008, C-549/07 – dort zur Flugsicherheit) ausgesprochen, dass sich die Ziele, die mit Art 5 der VO verfolgt würden, aus dem 1. und 2. ErwGr dieser VO klar ergeben: Die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs sollten ua darauf abzielen, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen und den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allg Rechnung zu tragen, da die Annullierung für die Fluggäste ein Ärgernis sei und ihnen große Unannehmlichkeiten verursache.

##### [Primär Ankündigung und Angebot einer anderweitigen Beförderung, sekundär Ausgleich]

Aus dem 12. ErwGr und Art 5 der VO gehe hervor, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber das Ärgernis und die Unannehmlichkeiten, die Fluggästen durch die Annullierung von Flügen entstünden, habe verringern wollen, indem er die Luftfahrtunternehmen veranlasse, Annullierungen im Voraus anzukündigen und unter bestimmten Umständen eine anderweitige Beförderung anzubieten, die bestimmten Kriterien entspreche. Für den Fall, dass die Luftfahrtunternehmen solche Maßnahmen nicht ergreifen könnten, habe der Gemeinschaftsgesetzgeber gewollt, dass sie den Fluggästen einen Ausgleich leisten, sofern die Annullierung nicht auf außergewöhnliche Umstände zurückgehe, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

##### [Nur ausnahmsweise Befreiung von der Ausgleichszahlung]

Es zeige sich klar, dass, wenn Art 5 Abs 1 lit c der VO den Grundsatz aufstelle, dass Fluggäste bei Annullie-

Präzisierung der Rsp zur Behauptungs- und Beweislast eines bekl Luftfahrtunternehmens, dass sich die Annullierung des Flugs auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

zung eines Flugs Anspruch auf Ausgleichsleistungen hätten, Art 5 Abs 3 der VO, der die Voraussetzungen festlege, unter denen das ausführende Luftfahrtunternehmen von der Zahlung des entsprechenden Ausgleichs befreit sei, als Ausnahme von diesem Grundsatz anzusehen sei. Demzufolge sei die letztgenannte Bestimmung eng auszulegen. Aus dem 4. ErwGr der VO gehe hervor, dass solche Umstände insb bei politischer Instabilität, mit der Durchführung des Flugs nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwarteten Flugsicherheitsmängeln und den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens beeinträchtigenden Streiks eintreten könnten.

Aus dieser Angabe in den ErwGr gehe hervor, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber die genannten Vorkommnisse, deren Aufzählung im Übrigen nur Hinweischarakter habe, nicht selbst als außergewöhnliche Umstände angesehen habe, sondern nur ausdrücken habe wollen, dass sie solche Umstände eintreten lassen könnten. Daraus folge, dass nicht alle Umstände, die mit solchen Vorkommnissen einhergingen, unbedingt Gründe für eine Befreiung von der in Art 5 Abs 1 lit c dieser VO niedergelegten Ausgleichspflicht darstellten.

Für die Auslegung der Befreiungsgründe nach Art 5 Abs 3 der VO sei das Übk von Montreal (MÜ) nicht ausschlaggebend. Der Gemeinschaftsgesetzgeber habe nicht alle außergewöhnlichen Umstände als Gründe für eine Befreiung von der Verpflichtung, den Fluggästen im Fall der Annullierung eines Flugs Ausgleich zu leisten, festlegen wollen, sondern nur diejenigen, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

#### [Behauptungs- und Beweislast]

Da nicht alle außergewöhnlichen Umstände zu einer Befreiung führten, obliege es demnach demjenigen, der sich darauf berufe, darüber hinaus den Nachweis zu führen, dass sie sich jedenfalls nicht durch die Situation angepasste Maßnahmen hätten vermeiden lassen, dh solche, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die entsprechenden außergewöhnlichen Umstände aufgetreten seien, für das betroffene Luftfahrtunternehmen insb in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht tragbar seien. Dieses habe nämlich nachzuweisen, dass es auch unter Einsatz aller ihm zur Verfügung stehenden personellen,

#### Anmerkung:

Ein Flug musste annulliert werden, weil der Flughafenbetreiber mit unzureichenden Kapazitäten für die Schneeräumung vorgesorgt hatte. In London (Heathrow) schneit es nicht so häufig wie in Innsbruck, Salzburg oder Klagenfurt. Der Fluglinie wurde deshalb auferlegt, ein Drittel ihrer Flüge am betreffenden Tag zu streichen, weil nur ein Rollfeld geräumt worden ist. Die Fluglinie begnügte sich damit, dass sie für die Räumung des Rollfelds nicht zuständig sei, stellte den Fluggast vor die vollendete Tatsache, dass der betreffende Flug ausfiel, und überließ ihn im Übrigen seinem Schicksal. Dieser verbrachte eine wenig komfortable Nacht am Flughafen und organisierte sich am nächsten Tag selbst einen Rückflug, der wohl mit beträchtlich

materiellen und finanziellen Mittel offensichtlich nicht möglich gewesen sei – ohne angesichts der Kapazitäten des Unternehmens zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht tragbare Opfer –, die außergewöhnlichen Umstände zu vermeiden, mit denen es konfrontiert gewesen sei und die zur Annullierung des Flugs geführt hätten.

#### [Anwendung dieser Grundsätze im Fall ungünstiger Wetterbedingungen]

Diese Kriterien zur Auslegung des Art 5 Abs 3 der VO sind auch auf den Fall ungünstiger Wetterbedingungen zu übertragen. Dh vor allem, dass ungünstige Wetterbedingungen allein lediglich indikativ sind und das Luftfahrtunternehmen darlegen muss, dass trotz der ungünstigen Wetterbedingungen mit zumutbaren Maßnahmen eine Annullierung nicht zu vermeiden war. Zumutbare Maßnahmen können bspw die Benutzung eines nahe gelegenen Ersatzflughafens oder allenfalls das Warten auf günstigere Wetterbedingungen sein (Führich, aaO § 36 Rz 1036; Tonner, Fluggastrechte und der EuGH, VuR 6/2009, 209).

#### [Fehlendes Vorbringen, warum Umbuchung nicht möglich gewesen wäre]

Ob das Unvermögen des Flughafenbetreibers, auf winterliche Verhältnisse zu reagieren, einen außergewöhnlichen Umstand iSd Art 5 Abs 3 der VO darstellt, kann dahingestellt bleiben. Der vorliegende Fall ist nämlich dadurch gekennzeichnet, dass der Flughafenbetreiber – infolge nicht ausreichend vorhandenen Enteisungsmittels – nur mit einer Runway gearbeitet hatte, weshalb Fluglinien mit mehr als drei Flügen pro Tag zwei Flüge annullieren mussten. Zutr wiesen bereits die Vorinstanzen darauf hin, dass die Bekl kein Vorbringen erstattete, wonach sich die Annullierung des Flugs der Konsumentin auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, weshalb sie schon ihrer Behauptungspflicht nach Art 5 Abs 3 der VO nicht nachgekommen ist. Die Bekl hat etwa nicht einmal dargetan, aus welchen Gründen die naheliegendste Maßnahme, nämlich die Umbuchung des Flugs der Passagierin auf einen Flug, der durchgeführt wurde, nicht möglich gewesen wäre.

Die Frage, ob der Flughafenbetreiber Erfüllungsgelhilfe der Bekl ist, muss nicht geklärt werden.

höheren Kosten verbunden war als der annullierte vorgesehene Rückflug. Eine Nachfrist nach § 918 Abs 1 ABGB dürfte er wohl nicht gesetzt haben. Die Fluglinie berief sich auf höhere Gewalt und meinte, sich damit jeglicher Verpflichtungen entledigen zu können.

Die VO (EG) 261/2004 greift dem Passagier in solchen Notsituationen unter die Arme und schafft – ökonomisch gut begründete – Anreize für die Fluglinien, für den Passagier möglichst rasch akzeptable Abhilfe zu schaffen. Auch wenn es sich um genuines Europarecht handelt, bei dem die ErwGr im Rahmen der Auslegung eine viel größere Rolle spielen als im innerstaatlichen Recht, sind die Strukturen von denen des österr Rechts nicht fundamental unterschiedlich. Es geht als **Mindestschutz** um verschuldensunabhängige Rechts-

behelfe – wie im österr Recht bei schuldlosem Verzug. Wenn die Leistung des Flugs nicht erbracht wird, ist die Gegenleistung naturgemäß zurückzuerstatten. Darüber hinaus handelt es sich um den Ersatz zusätzlicher Aufwendungen, die freilich nach österr Recht nur bei Verschulden gebühren würden. Zudem trifft die Fluglinie eine Pflicht, von sich aus tätig zu werden. Insoweit führt das europäische Recht zu einer Verbesserung der Rechtsposition des Passagiers. Die Ansprüche nach Art 5 Abs 1 VO (EG) 261/2004 sprach der OGH mit einer knappen Begründung zu Recht zu.

Ausführlicher befasste er sich mit der **Ausgleichszahlung** von € 250,- gem Art 7 Abs 1 VO (EG) 261/2004. Eine solche gebührt gem Art 5 Abs 3 VO (EG) 261/2004 ausnahmsweise nicht, wenn das Flugunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, um die außergewöhnlichen Umstände zu vermeiden, die zur Annullierung des Flugs geführt haben. Eine Fluglinie kann zwar schwerlich selbst für die Räumung von Rollfeldern sorgen; eine Umbuchung auf einen anderen Flug auf diesem Flughafen oder einem benachbarten wird freilich idR möglich sein. Wenn sie kein Vorbringen erstattet, das dem Passagier angeboten zu haben, hat sie den Entlastungsbeweis nicht erbracht

mit der Folge, dass sie zur Ausgleichszahlung verpflichtet ist.

In solchen Causen geht es um durchaus überschaubare Streitwerte. Dem (nicht rechtsschutzversicherten) Passagier ist es häufig zu aufwendig und zu riskant, wegen einiger hundert Euro zu prozessieren, allenfalls bis zum OGH. Bezeichnenderweise wurde dieser Prozess von einem Verbraucherschutzverband geführt, um beim vorliegenden geringen Streitwert überhaupt mit Revision an das Höchstgericht zu gelangen (§ 502 Abs 5 Z 3 ZPO). Das Urteil führt den Fluglinien aber deutlich vor Augen, dass sie sich nicht einfach abputzen und für unzuständig erklären können. Zahlungen an einzelne (aus ihrer Sicht renitente) Passagiere mögen leicht zu verkraften sein. Wenn sich die Sanktionen auf solch arrogante Verhaltensweisen freilich herumspitzen und alle betroffenen Passagiere ihre Rechte wahrnehmen, wird auch die finanzielle Belastung fühlbarer. Offenbar bedarf es solcher Urteile, dass die Fluglinien zur Raison kommen und sich so kundenfreundlich verhalten, wie sie das in ihrer Werbung gerne darstellen.

*Christian Huber,  
RWTH Aachen*

### → Kfz-Haftpflichtversicherer haftet auch bei Auslandsschaden für Angehörigenschmerzensgeld

Art 3 Abs 1 RL 72/166/EWG; Art 1 Abs 1 und 2 2. RL 84/5/EWG und Art 1 Abs 1 3. RL 90/232/EWG – sämtliche bzgl Kfz-Haftpflichtversicherung

→ [zu C-22/12,<sup>1)</sup> Verfahrenssprache Slowakisch] Art 3 Abs 1 der RL 72/166/EWG des Rates v 24. 4. 1972 betr die Angleichung der Rechtsvorschriften der MS bzgl der Kfz-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, Art 1 Abs 1 und 2 der 2. RL 84/5/EWG des Rates v 30. 12. 1983 betr die Angleichung der Rechtsvorschriften der MS bzgl der Kfz-Haftpflichtversicherung in der durch die RL 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 11. 5. 2005 geänderten Fassung und Art 1 Abs 1 der 3. RL 90/232/EWG des Rates v 14. 5. 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der MS über die Kfz-Haftpflichtversicherung sind dahin auszulegen, dass die obligatorische Kfz-Haftpflichtversicherung immaterielle Schäden von Personen, die den Todesopfern eines Verkehrsunfalls nahestanden, decken muss, soweit dieser Schadensersatz aufgrund der zivilrechtlichen Haftung des Versicherten in dem auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren nationalen Recht vorgesehen ist.

→ [zu C-277/12,<sup>2)</sup> Verfahrenssprache Lettisch] Art 3 Abs 1 der RL 72/166/EWG des Rates v 24. 4. 1972 betr die Angleichung der Rechtsvorschriften der MS bzgl der Kfz-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht und Art 1 Abs 1 und 2 der 2. RL 84/5/EWG des Rates v 30. 12. 1983 betr die Angleichung der Rechtsvorschriften der MS bzgl der Kfz-Haftpflichtversicherung sind dahin auszulegen, dass die obligatorische Kfz-Haftpflichtversicherung immaterielle Schäden von Personen, die den Todesopfern eines Verkehrsunfalls nahestanden, decken muss, soweit dieser Schadensersatz aufgrund der zivilrechtlichen Haftung des Versicherten in dem auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren nationalen Recht vorgesehen ist.

→ Art 3 Abs 1 der RL 72/166 und Art 1 Abs 1 und 2 der 2. RL 84/5 sind dahin auszulegen, dass sie nationalen Rechtsvorschriften entgegenstehen, wonach die obligatorische Kfz-Haftpflichtversicherung den nach nationalem Haftpflichtrecht beim Tod naher Familienangehöriger aufgrund eines Verkehrsunfalls geschuldeten Ersatz des immateriellen Schadens nur bis zu einem Höchstbetrag deckt, der unter den in Art 1 Abs 2 der 2. RL 84/5 festgelegten Beträgen liegt. →

ZVR 2014/72

Art 3 Abs 1  
RL 72/166/EWG;  
Art 1 Abs 1 und 2  
2. RL 84/5/EWG  
und Art 1 Abs 1  
3. RL 90/232/  
EWG

EuGH  
24. 10. 2013,  
C-22/12;  
C-277/12

1) Volltext in deutscher Sprache im Internet abrufbar <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=143547&pageIndex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=66888>

2) Volltext in deutscher Sprache im Internet abrufbar <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=143546&pageIndex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=66888>