



BUNDESGERICHTSHOF

BESCHLUSS

VI ZR 1327/20

vom

27. September 2022

in dem Rechtsstreit

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat am 27. September 2022 durch den Vorsitzenden Richter Seiders, die Richterin von Pentz, die Richter Dr. Klein, Dr. Allgayer und Böhm

beschlossen:

Die Nichtzulassungsbeschwerde gegen den Beschluss des 5. Zivilsenats des Thüringer Oberlandesgerichts in Jena vom 16. November 2020 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Beschwerdeverfahrens tragen die Klägerin zu 1 zu 60 % und die Klägerinnen zu 2 und 3 zu jeweils 20 %.

Der Wert des Beschwerdeverfahrens wird auf 59.417,18 € festgesetzt. Hieran sind die Klägerin zu 1 mit 59.417,18 € und die Klägerinnen zu 2 und 3 mit jeweils 20.405,51 € beteiligt.

Gründe:

- 1 Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts (§ 543 Abs. 2 Satz 1 ZPO). Die Sache hat insbesondere nicht deswegen grundsätzliche Bedeutung, weil der Senat im Revisionsverfahren gemäß Art. 100 Abs. 1 GG gehalten wäre, wegen einer Verletzung von Art. 3 Abs. 1 GG die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes einzuholen. Der Senat ist nicht davon überzeugt, dass die Regelung in § 8 Nr. 1 StVG verfassungswidrig ist.

2

Eine Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union ist ebenfalls nicht veranlasst. Das von der Nichtzulassungsbeschwerde in Bezug genommene Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 28. November 2017 (C-514/16, VersR 2018, 156) betrifft die Auslegung von Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 72/166 EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (erste KH-Richtlinie). Diese Richtlinie regelt aber nicht die Haftpflicht im Zusammenhang mit Kraftfahrzeugen, sondern den Umfang der Pflichtversicherung, wenn Haftpflichtansprüche bestehen (Senatsurteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15, BGHZ 208, 140 Rn. 16). Wie der Gerichtshof der Europäischen Union entschieden hat, sollen die erste, zweite und dritte KH-Richtlinie nicht die Haftpflichtregelungen der Mitgliedstaaten harmonisieren. Diesen steht es vielmehr frei, die Haftpflicht für Schäden aus Verkehrsunfällen der Kraftfahrzeuge selbst zu regeln (EuGH, Urteil vom 23. Oktober 2012 - C-300/10, Rn. 29). Für die im Zeitpunkt des Unfalls in Kraft befindliche 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. L 263 vom 7. Oktober 2009, S. 11), die u.a. die erste KH-Richtlinie aufgehoben hat, gilt nichts Anderes. Sie kodifiziert aus Gründen der Klarheit und Übersichtlichkeit die erste bis vierte KH-Richtlinie sowie die 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 (vgl. Erwägungsgrund 1). Auch sie regelt lediglich den Umfang der Pflichtversicherung, nicht hingegen die Haftpflicht (vgl. Art. 3 Abs. 1, Erwägungsgrund 3 sowie EuGH, Urteil vom 20. Juni 2019 - C-100/18, VersR 2019, 1008 Rn. 39 "Umfang der Pflichtversicherung").

3 Von einer weiteren Begründung wird gemäß § 544 Abs. 6 Satz 2 Halbs. 2 ZPO abgesehen.

Seiters

von Pentz

Klein

Allgayer

Böhm

Vorinstanzen:

LG Meiningen, Entscheidung vom 24.02.2020 - (324) 1 O 1026/15 -

OLG Jena, Entscheidung vom 16.11.2020 - 5 U 292/20 -