

Geschäftsverzeichnisnr. 5373
Entscheid Nr. 31/2013 vom 7. März 2013

ENTSCHEIDSAUSZUG

In Sachen: Vorabentscheidungsfrage in Bezug auf die Artikel 14 § 1 und 16 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge, gestellt vom Appellationshof Mons.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten R. Henneuse und M. Bossuyt, und den Richtern E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul und F. Daoût, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Präsidenten R. Henneuse,

verkündet nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. *Gegenstand der Vorabentscheidungsfrage und Verfahren*

In seinem Entscheid vom 26. März 2012 in Sachen der « Société régionale wallonne du Transport » gegen Martine Dufond und andere, in Anwesenheit des belgischen Staates, dessen Ausfertigung am 29. März 2012 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat der Appellationshof Mons folgende Vorabentscheidungsfrage gestellt:

« Verstoßen die Artikel 14 § 1 und 16 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 in Verbindung mit den Artikeln 49 § 2 (nunmehr 79) und 50 § 1 (nunmehr 80) des Gesetzes vom 9. Juli 1975 gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, indem sie einen Behandlungsunterschied zwischen Opfern eines Zufalls einführen, je nachdem, ob der Unfallverursacher Fahrer eines Fahrzeugs, das der Pflichtversicherung unterliegt, oder aber eines Fahrzeugs, für das der Staat oder eine in Artikel 14 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 genannte öffentliche Einrichtung die Versicherungsbefreiung in Anspruch genommen hat, ist? ».

(...)

III. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1.1. In der Fassung, die auf die vor dem vorlegenden Richter anhängige Streitsache anwendbar ist, bestimmte der ehemalige Artikel 49 § 2 des Gesetzes vom 9. Juli 1975 über die Kontrolle der Versicherungsunternehmen:

« Der König erkennt unter den von Ihm festgelegten Bedingungen einen Gemeinsamen Garantiefonds an, der die Aufgabe hat, die Schäden zu vergüten, die durch ein Kraftfahrzeug in den in Artikel 50 angeführten Fällen verursacht wurden ».

B.1.2. In der Fassung, die auf die vor dem vorlegenden Richter anhängige Streitsache anwendbar ist, bestimmte der ehemalige Artikel 50 § 1 desselben Gesetzes:

« Jede geschädigte Person kann von dem Gemeinsamen Garantiefonds die Vergütung der Schäden erhalten, die sich aus den durch ein Kraftfahrzeug verursachten Körperverletzungen ergeben:

1. wenn die Identität des Kraftfahrzeugs, das den Unfall verursacht hat, nicht festgestellt wurde; in diesem Fall nimmt der Fonds die Stelle der haftbaren Person ein;

2. wenn kein anerkanntes Versicherungsunternehmen zu der besagten Vergütung verpflichtet ist, entweder wegen eines Zufalls, der den Fahrer des den Unfall verursachenden Fahrzeugs befreit, oder wegen des Umstandes, dass die Versicherungspflicht nicht eingehalten wurde;

3. wenn im Falle von Diebstahl, Gewaltanwendung oder Hehlerei die zivilrechtliche Haftpflicht, zu der das Kraftfahrzeug Anlass geben kann, gemäß dem gesetzlich zulässigen Ausschluss nicht versichert ist;

[...]

Der Umfang und die Bedingungen für die Gewährung dieses Rechts auf Vergütung werden durch den König festgelegt.

In den in den Nrn. 2, 3, 4 und 5 vorgesehenen Fällen kann der König die Verpflichtungen des Gemeinsamen Garantiefonds auf die Vergütung der Sachschäden innerhalb der durch Ihn festgelegten besonderen Grenzen ausdehnen ».

B.1.3. In der Fassung, die auf die vor dem vorliegenden Richter anhängige Streitsache anwendbar ist, bestimmte Artikel 15 des königlichen Erlasses vom 16. Dezember 1981 « zur Inkraftsetzung und Ausführung der Artikel 49 und 50 des Gesetzes vom 9. Juli 1975 über die Kontrolle der Versicherungsunternehmen »:

« Der Fonds ist nicht verpflichtet, die Schäden zu vergüten, die durch Kraftfahrzeuge im Sinne von Artikel 14 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge verursacht wurden, wenn von der im vorstehenden Artikel vorgesehenen Möglichkeit der Befreiung Gebrauch gemacht wurde ».

B.2.1. In der Fassung, die auf die vor dem vorliegenden Richter anhängige Streitsache anwendbar ist, bestimmte Artikel 14 § 1 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 « über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge »:

« Der Staat, die Regie der Telegrafen und Telefone, die Regie der Luftfahrtwege, die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, die Nationale Vizinalbahngesellschaft, die Regie für Seetransporte und die Postregie sind von der Verpflichtung zur Zeichnung einer Versicherung für ihre Kraftfahrzeuge befreit unter der Bedingung, dass sie selbst die Haftpflicht aller Inhaber oder Fahrer dieser Fahrzeuge unter den Bedingungen dieses Gesetzes decken.

Wenn der Fahrer sich durch Diebstahl oder Gewaltanwendung Zugriff auf das Kraftfahrzeug verschafft hat, obliegen ihnen gegenüber der geschädigten Person die Verpflichtungen, die dem Garantiefonds durch Artikel 16 auferlegt werden.

Die Garantieerklärung erfolgt durch die gesetzlichen Vertreter gegenüber der Verwaltungsbehörde, die für die Entgegennahme der Mitteilungen bezüglich der Versicherung, die Gegenstand dieses Gesetzes ist, zuständig ist. Diese Behörde erstellt darüber eine Bescheinigung ».

B.2.2. Artikel 16 desselben Gesetzes bestimmte:

« Die durch die Nutzung eines Kraftfahrzeugs geschädigten Personen können, wenn die Identität dieses Kraftfahrzeugs nicht festgestellt wird oder wenn die zivilrechtliche Haftpflicht,

zu der es Anlass gibt, nicht durch eine Versicherung gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes gedeckt ist, gegenüber den in § 1 des vorigen Artikels erwähnten Gemeinsamen Garantiefonds zur Vergütung ihrer Körperschäden ein Entschädigungsrecht geltend machen, dessen Gewährungsbedingungen und dessen Umfang durch den König festgelegt werden ».

B.3.1. Das Gesetz vom 21. November 1989 « über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge » hat die Bestimmungen des Gesetzes vom 1. Juli 1956 aufgehoben.

Insbesondere bestimmt Artikel 10 § 1 des Gesetzes vom 21. November 1989:

« Der Staat, die Regionen, die Gemeinschaften, BELGACOM, die Nationale Gesellschaft der Luftfahrtwege (N.G.L.W.), die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, die NGBE-Holdinggesellschaft, Infrabel, die Nationale Vizinalbahngesellschaft und bpost sind nicht verpflichtet, für ihnen gehörende oder auf ihrem Namen zugelassene Kraftfahrzeuge eine Versicherung abzuschließen.

In Ermangelung einer Versicherung decken sie selbst gemäß vorliegendem Gesetz die zivilrechtliche Haftpflicht, zu der das Kraftfahrzeug Anlass geben kann, wobei die in den Artikeln 3 und 4 vorgesehenen Ausschließungen und Einschränkungen anwendbar sind, wenn der König es nicht anders bestimmt.

Wenn sie aufgrund ihrer eigenen Haftpflicht nicht zu Schadenersatz verpflichtet sind, haben sie gegenüber den Geschädigten die gleichen Verpflichtungen wie der Versicherer. Sie können in jedem Fall in das Verfahren vor dem Strafgericht herangezogen werden, bei dem die Zivilklage gegen den Schädiger anhängig gemacht wird.

Sie haben gegenüber dem Geschädigten die Verpflichtungen, die durch Artikel 19bis-11 § 1 Nr. 3 und 4 dem Gemeinsamen Garantiefonds auferlegt sind, wenn der Fahrer oder Halter des Kraftfahrzeugs sich durch Diebstahl, Gewaltanwendung oder Hehlerei Zugriff auf das Fahrzeug verschafft hat oder wenn er durch ein zufälliges Ereignis oder höhere Gewalt von jeder Haftpflicht befreit ist ».

B.3.2. Dieses am 6. Mai 1991 in Kraft getretene Gesetz ist nicht auf die vor dem vorliegenden Richter anhängige Rechtssache anwendbar.

In Bezug auf die Zulässigkeit der Vorabentscheidungsfrage

B.4. Der Ministerrat stellt die Sachdienlichkeit der Vorabentscheidungsfrage in Abrede, da in der Annahme, dass der Gerichtshof eine Diskriminierung feststellen würde, sich im vorliegenden Fall daraus nur die Verpflichtung für die « Société régionale wallonne du Transport » (SRWT) ergeben würde, den sich aus dem durch Zufall verursachten Verkehrsunfall ergebenden Schaden zu ersetzen, während gegen diese Partei durch eine rechtskräftige Entscheidung das Verfahren eingestellt worden sei. Der Ministerrat ist im Übrigen der

Auffassung, dass die Heranziehung der Haftbarkeit des Staates ebenso unmöglich wäre, weil im vorliegenden Fall die Verjährungsfrist abgelaufen sei.

B.5.1. Es obliegt in der Regel dem vorlegenden Rechtsprechungsorgan zu beurteilen, ob die Beantwortung der Vorabentscheidungsfrage zur Lösung der Streitsache, über die es befinden muss, sachdienlich ist. Nur wenn dies offensichtlich nicht der Fall ist, kann der Gerichtshof beschließen, dass die Frage keiner Antwort bedarf.

B.5.2. Es obliegt nämlich nicht dem Gerichtshof, sondern dem vorlegenden Richter, unter Berücksichtigung der Antwort des Gerichtshofes, die Person zu bestimmen, die gegebenenfalls für den Schaden, dessen Vergütung vor ihm angestrebt wird, haftbar zu machen ist. Überdies geht aus der Verbindung der Artikel 4 Absatz 2 und 16 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof hervor, dass nicht auszuschließen ist, dass eine Feststellung der Verfassungswidrigkeit gegebenenfalls zur Zurückziehung der rechtskräftigen Entscheidung führen könne, durch die nach Darlegung des Ministerrates gegen die SRWT das Verfahren eingestellt worden sei.

B.5.3. Die Einrede wird abgewiesen.

Zur Hauptsache

B.6. Der Gerichtshof wird dazu befragt, ob die betreffenden Bestimmungen mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung vereinbar seien, insofern sie es dem Opfer eines durch Zufall verursachten Verkehrsunfalls nur ermöglichten, die Vergütung seines Schadens zu erreichen, wenn der Unfallverursacher ein Kraftfahrzeug führe, dass der Pflichtversicherung unterliege, und nicht ein Fahrzeug, für das der Staat oder eine öffentliche Einrichtung von der in Artikel 14 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 vorgesehenen Versicherungsbefreiung Gebrauch gemacht habe.

B.7. Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 9. Juli 1975 kann das Opfer eines durch Zufall verursachten Verkehrsunfalls grundsätzlich die Beteiligung des Gemeinsamen Garantiefonds (nachstehend: GGF) erhalten. Aus dem früheren Artikel 50 dieses Gesetzes geht jedoch hervor, dass der GGF sich nicht beteiligen kann, wenn das Fahrzeug, durch das ein zufallsbedingter Unfall verursacht wurde, wie im vorliegenden Fall, eines derjenigen ist, für die der Staat oder eine öffentliche Einrichtung von der Möglichkeit der Versicherungsbefreiung Gebrauch gemacht hat (Kass., 16. Mai 2008, C.06.0146.F).

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 21. November 1989 kann das Opfer eines solchen Unfalls durch den Staat oder durch die öffentliche Einrichtung, die die Versicherungsbefreiung in Anspruch genommen haben, entschädigt werden, wobei sie verpflichtet sind, sich unter den gleichen Bedingungen wie der GGF zu beteiligen.

Da dieses Gesetz zum Zeitpunkt des Schadensfalls, auf den sich die vor dem vorliegenden Richter anhängige Rechtssache bezieht, noch nicht in Kraft getreten war, ist es dem Opfer des Schadensfalls also unmöglich, die Vergütung seines Schadens zu erlangen, weil Artikel 14 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 keine Beteiligung des Staates oder der öffentlichen Einrichtung vorsah, denn es handelte sich weder um einen Fall, in dem die zivilrechtliche Haftpflicht des Fahrzeugführers zum Tragen kam, noch um einen Fall, in dem der Fahrer sich durch Diebstahl oder Gewaltanwendung Zugriff auf das besagte Fahrzeug verschafft hätte.

B.8. Der fragliche Behandlungsunterschied beruht auf einem objektiven Kriterium, nämlich dem Umstand, ob das Kraftfahrzeug, das den Schaden verursacht hat, dem Staat oder einer öffentlichen Einrichtung, die von der Möglichkeit der Versicherungsbefreiung Gebrauch gemacht haben, gehört oder nicht. Der Gerichtshof muss jedoch noch prüfen, ob der Behandlungsunterschied sachdienlich und verhältnismäßig angesichts der Zielsetzung ist.

B.9.1. Während der Vorarbeiten zum Gesetz vom 1. Juli 1956 wurde präzisiert:

« Artikel 15 befreit den Staat und die Eisenbahngesellschaften von der Verpflichtung, eine Versicherungspolice zu schließen, unter der Bedingung, selbst als Versicherer der Inhaber und Führer der ihnen gehörenden Fahrzeuge aufzutreten [...].

Diese Deckungspflicht darf selbstverständlich nicht über diejenige hinausgehen, die das Gesetz im Falle einer Versicherung durch eine zugelassene Gesellschaft vorsieht.

Wenn das Fahrzeug gestohlen wurde oder der Fahrer nicht identifiziert wird, wird die durch den Staat oder durch die Eisenbahngesellschaften geschuldete Deckung auf die Höhe derjenigen herabgesetzt, die dem in Artikel 16 vorgesehen Garantiefonds auferlegt wird.

Der besagte Garantiefonds, der sich aus Versicherern zusammensetzt, schließt natürlich die Verpflichtung aus, die Opfer der durch diese Fahrzeuge verursachten Unfälle zu entschädigen » (*Parl. Dok.*, Kammer, 1954-1955, Nr. 351/1, S. 4).

Und:

« Der Staat ist also nur von der Versicherungsverpflichtung befreit unter der Bedingung, dass die Haftung aller Fahrer seiner Fahrzeuge gemäß Artikel 3 gedeckt ist. Er muss sich also versichern oder seine eigene Garantie zur Deckung aller durch all seine Angestellten, durch all seine Organe, durch alle Führer seiner Fahrzeuge verursachten Schäden gewähren, dies auf gleich welche Weise und unter egal welchen Umständen. Die Einschränkung von Artikel 3 in

Bezug auf diejenigen, die sich durch Diebstahl oder Gewaltanwendung Zugriff auf das Kraftfahrzeug verschafft haben, gilt natürlich auch hier » (*Parl. Dok.*, Kammer, 1954-1955, Nr. 351/4, S. 10).

Ferner wurde während der Diskussionen im Senat hervorgehoben, « die Einrichtungen, die selbst von der Versicherung befreit sind, erfüllen also - im Falle eines Diebstahls in Bezug auf die Führer und Inhaber ihrer Fahrzeuge, ungeachtet dessen, ob ihre Haftung zum Tragen kommt oder nicht - die Aufgabe des Versicherers oder des Garantiefonds » (*Parl. Dok.*, Senat, 1955-1956, Nr. 276, S. 5).

B.9.2. Der Gesetzgeber wollte also eine Maßnahme ergreifen, durch die die Vergütungsregelung für Opfer eines Verkehrsunfalls, der durch ein Fahrzeug verursacht wurde, für das der Staat oder eine öffentliche Einrichtung gemäß Artikel 14 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 von der Versicherungsbefreiung Gebrauch gemacht hat, der Vergütungsregelung angeglichen würde, die für Opfer eines Verkehrsunfalls, der durch gleich welches andere Fahrzeug verursacht wurde, anwendbar ist, ungeachtet dessen, ob diese Regelung die Beteiligung eines anerkannten Versicherers oder des GGF vorsieht.

B.10.1. Während der Vorarbeiten zu dem vorerwähnten Gesetz vom 9. Juli 1975 wurde der Standpunkt vertreten, dass es « aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit nicht angebracht ist, die Opfer von Verkehrsunfällen, die nicht entschädigt werden können, ohne Wiedergutmachung zu lassen » mit der Begründung, dass der Verkehrsunfall « auf einen Zufall oder auf höhere Gewalt zurückzuführen ist » (*Parl. Dok.*, Senat, 1970-1971, Nr. 570, S. 52).

Aus den Vorarbeiten zu diesem Gesetz geht auch hervor, dass dessen ehemalige Artikel 49 und 50 aus einem anderen Gesetzentwurf (Nr. 503) übernommen wurden, um die Annahme nicht zu verzögern (*Parl. Dok.*, Senat, 1970-1971, Nr. 269, S. 49). Im Laufe der Diskussionen über den Gesetzentwurf, der zum Gesetz vom 9. Juli 1975 wurde, sind die Aufgaben des GGF auf die Entschädigung der Opfer eines durch Zufall verursachten Verkehrsunfalls ausgedehnt worden.

B.10.2. Der Gesetzentwurf, aus dem die Artikel 49 und 50 des Gesetzes vom 9. Juli 1975 übernommen wurden, führte schließlich zu dem vorerwähnten Gesetz vom 21. November 1989. Während der Vorarbeiten wurde bezüglich des Textes, der zu dessen Artikel 10 § 1 Absatz 4 werden sollte, präzisiert:

« Die Abänderungen dieses Absatzes berücksichtigen den Umstand, dass die Bestimmungen über den Gemeinsamen Garantiefonds, die in dem Entwurf enthalten waren, der Gegenstand der vorliegenden Abänderungsanträge ist (Artikel 19 und 20), im Gesetz vom 9. Juli 1975 über die Kontrolle der Versicherungsunternehmen übernommen worden sind (Artikel 49 und 50).

Da de Fonds in Anwendung von Artikel 50 des vorerwähnten Gesetzes verpflichtet ist, sich in den Fällen zu beteiligen, in denen der Fahrer nicht haftbar ist infolge eines Zufalls, sind die Verpflichtungen, die dem Staat und gewissen öffentlichen Einrichtungen auferlegt werden, im gleichen Maße auszudehnen » (*Parl. Dok.*, Senat, 1988-1989, Nr. 696-2, S. 50).

B.11. Der fragliche Behandlungsunterschied ergibt sich also daraus, dass die Verpflichtungen des Staates oder der öffentlichen Einrichtung, die von ihrer Versicherungsbefreiung Gebrauch gemacht haben, so wie sie sich aus Artikel 14 des vorerwähnten Gesetzes vom 1. Juli 1956 ergeben, nicht direkt der Erweiterung der Aufgaben des GGF durch den ehemaligen Artikel 50 des Gesetzes vom 9. Juli 1975 angepasst wurden, sondern erst ab dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 21. November 1989.

B.12.1. Aus den Vorarbeiten zu dem ehemaligen Artikel 50 des Gesetzes vom 9. Juli 1975 über die Kontrolle der Versicherungsunternehmen geht hervor, dass der GGF den Auftrag hat, den durch Kraftfahrzeuge verursachten Schaden zu vergüten in den Fällen, in denen trotz der verpflichtenden Beschaffenheit der Haftpflichtversicherung in dieser Angelegenheit der betreffende Schaden nicht gedeckt ist aus einem der im ehemaligen Artikel 50 § 1 des Gesetzes vom 9. Juli 1975 präzisierten Gründe. Diesbezüglich hat der Gesetzgeber sich auf die verpflichtende Beschaffenheit der Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge gestützt, um die Finanzierung des genannten Fonds den Versicherungsunternehmen aufzuerlegen, die in der besagten Versicherungssparte tätig sind.

Diese Verpflichtung des GGF, an die Stelle anderer zu treten, beinhaltet, dass seine Beteiligung auf die Vergütung von Schäden begrenzt ist, die grundsätzlich durch die Haftpflichtversicherung gedeckt sind.

B.12.2. Unter Berücksichtigung der dem GGF erteilten Rolle, an die Stelle anderer zu treten, und der haushaltsmäßigen Möglichkeiten dieses Fonds, der finanziert werden muss durch Beiträge der Versicherungsgesellschaften, die zugelassen sind, um die zivilrechtliche Haftpflicht in Bezug auf Kraftfahrzeuge zu versichern (Artikel 79 § 4 des Gesetzes vom 9. Juli 1975), ist es weder ungerechtfertigt, noch unvernünftig, dass der Fonds nur in den Fällen, in denen der Schaden zu einer durch die Pflichtversicherung gedeckten Haftung Anlass gibt, zu einer Beteiligung verpflichtet ist.

B.12.3. Überdies obliegt es nicht dem Gerichtshof zu entscheiden, ob es gerecht wäre, den Fällen, die einschränkend im Gesetz aufgezählt sind, weitere hinzuzufügen, oder zu beurteilen, ob es opportun wäre, die Verpflichtungen des Fonds zu erweitern.

B.13. Dennoch obliegt es dem Gerichtshof zu bestimmen, ob die fraglichen Bestimmungen einen gerechtfertigten Behandlungsunterschied einführen, insofern sie die Opfer eines durch Zufall verursachten Verkehrsunfalls von einer Entschädigung ausschließen, wenn der Unfallverursacher ein Fahrzeug führt, für das der Staat oder eine öffentliche Einrichtung von der Möglichkeit der Versicherungsbefreiung Gebrauch gemacht hat aufgrund des vorerwähnten Artikels 14 des Gesetzes vom 1. Juli 1956.

B.14.1. Angesichts der Risiken, die mit der Verkehrszulassung eines Kraftfahrzeugs für die anderen Verkehrsteilnehmer einhergehen, ist es angebracht vorzuschreiben, dass Kraftfahrzeuge grundsätzlich nur zum Verkehr auf der öffentlichen Straße zugelassen sind, wenn die zivilrechtliche Haftpflicht, zu der sie Anlass geben, durch einen Versicherungsvertrag gedeckt ist. Da also im Prinzip nur versicherte Kraftfahrzeuge am Verkehr teilnehmen, erhalten die Opfer eines Verkehrsunfalls die Garantie, in den meisten Fällen durch einen Versicherer entschädigt zu werden.

Im Übrigen geht aus den Vorarbeiten zu dem vorerwähnten Gesetz vom 9. Juli 1975 hervor, dass der Gesetzgeber die Beteiligung des GGF gewährleisten wollte, um die Opfer eines durch Zufall verursachten Verkehrsunfalls zu entschädigen, weil es «aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit nicht angebracht ist», diese Art von Opfern «ohne Wiedergutmachung zu lassen».

B.14.2. Die in der Vorabentscheidungsfrage miteinander verglichenen Kategorien von Opfern befinden sich also hinsichtlich der Zielsetzungen des Gesetzgebers in allen Punkten in ähnlichen Situationen. Der bloße Umstand, dass das Fahrzeug, das den Verkehrsunfall verursacht hat, eines derjenigen ist, für die der Staat oder eine öffentliche Einrichtung von der Versicherungsbefreiung Gebrauch gemacht hat, ist irrelevant, um den angeprangerten Behandlungsunterschied zu rechtfertigen.

B.14.3. Obwohl - wie der Ministerrat in Erinnerung ruft - der Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung den Gesetzgeber, wenn er den Anwendungsbereich einer Vergütungsregelung auf eine neue Kategorie von Unfällen auszudehnen gedenkt, nicht verpflichtet, ebenfalls andere, vergleichbare Arten von Unfällen zu decken, hat der Gesetzgeber es im vorliegenden Fall jedoch unterlassen, für alle Opfer derselben Kategorie von Verkehrsunfällen, nämlich derjenigen, die durch Zufall verursacht wurden, die Möglichkeit vorzusehen, auf gleiche Weise gedeckt zu sein.

B.15.1. Indem er nicht die Tragweite von Artikel 14 § 1 Absatz 2 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 bereits bei dem Inkrafttreten des ehemaligen Artikels 50 des Gesetzes vom 9. Juli 1975 angepasst hat, hat der Gesetzgeber einen Behandlungsunterschied zwischen Opfern von durch Zufall verursachten Verkehrsunfällen eingeführt, der nicht vernünftig gerechtfertigt ist und bis zu dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 21. November 1989 bestanden hat.

B.15.2. Außerdem ist nicht ersichtlich, dass der Gesetzgeber mit bedeutenden und schwerwiegenden Folgen konfrontiert gewesen wäre, wenn er bereits bei dem Inkrafttreten des ehemaligen Artikels 50 des Gesetzes vom 9. Juli 1975 die Verpflichtung für den Staat oder eine öffentliche Einrichtung, die von der Versicherungsbefreiung Gebrauch gemacht hat, vorgesehen hätte, die gleichen Verpflichtungen wie der GGF zu übernehmen, wenn der Verkehrsunfall auf einen Zufall zurückzuführen war, durch den der Fahrer eines ihrer Fahrzeuge von seiner zivilrechtlichen Haftpflicht befreit wurde.

Der Gesetzgeber hat diesbezüglich bei der Annahme von Artikel 10 des Gesetzes vom 21. November 1989 keine Übergangsmaßnahme vorgesehen, und während der Vorarbeiten zu diesem Gesetz nicht einmal irgendeine Schwierigkeit erwähnt, die Vergütungspflicht des Staates oder der öffentlichen Einrichtungen, die von der Möglichkeit der Versicherungsbefreiung Gebrauch gemacht haben, auf diese Art von Verkehrsunfällen auszudehnen.

B.16. Artikel 14 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 ist nicht mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung vereinbar, insofern darin nicht ab dem Inkrafttreten des ehemaligen Artikels 50 des vorerwähnten Gesetzes vom 9. Juli 1975 vorgesehen war, dass der Staat oder die öffentliche Einrichtung, der bzw. die von der Versicherungsbefreiung Gebrauch gemacht hat, dieselben Verpflichtungen hat wie der GGF in Bezug auf die Opfer eines Verkehrsunfalls, der durch Zufall verursacht wurde und durch eines ihrer Fahrzeuge verursacht wurde.

Da diese Lücke in Artikel 14 § 1 des vorerwähnten Gesetzes vom 1. Juli 1956 enthalten ist, obliegt es dem Richter, der durch den Gerichtshof festgestellten Verfassungswidrigkeit ein Ende zu setzen, wobei diese Feststellung ausreichend präzise und vollständig ausgedrückt ist, damit die fragliche Bestimmung unter Einhaltung der Artikel 10 und 11 der Verfassung angewandt werden kann.

B.17. Die Vorabentscheidungsfrage ist bejahend zu beantworten.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

Artikel 14 § 1 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge verstößt gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, insofern er unter den in B.16 bestimmten Bedingungen nicht die Entschädigung des Opfers eines zufallsbedingten, durch ein in diesem Artikel erwähntes Fahrzeug verursachten Verkehrsunfalls vorsah.

Verkündet in französischer und niederländischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 7. März 2013.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) R. Henneuse