Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (stora avdelningen)

den 4 september 2018 *

”Begäran om förhandsavgörande – Obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon – Direktiv 72/166/EEG – Artikel 3.1 – Andra direktivet 84/5/EEG – Artikel 1.4 – Skyldighet att teckna försäkringsavtal – Fordon parkerat på privat mark – Talerätt för ersättningsorganet mot ägaren till det oförsäkrade fordonet”

I mål C-80/17,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Supremo Tribunal de Justiça (Högsta domstolen, Portugal) genom beslut av den 7 februari 2017, som inkom till domstolen den 14 februari 2017, i målet

Fundo de Garantia Automóvel

mot

Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana,

Cristiana Micaela Caetano Juliana,

meddelar

DOMSTOLEN (stora avdelningen)

sammansatt av ordföranden K. Lenaerts, avdelningsordförandena M. Ilešič, L. Bay Larsen, T. von Danwitz och J. Malenovský samt domarna E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (referent), M. Berger, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, M. Vilaras och E. Regan,

generaladvokat: M. Bobek,

justitiesekreterare: förste handläggaren M. Ferreira,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 30 januari 2018,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– Portugals regering, genom L. Inez Fernandes, M. Figueiredo och T. Larsen, samtliga i egenskap av ombud,

– Tysklands regering, genom T. Henze och M. Hellmann, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: portugisiska.

– Irland, genom M. Browne, G. Hodge, E. Creedon och A. Joyce, samtliga i egenskap av ombud, biträdda av G. Gilmore, BL,

– Spaniens regering, genom V. Ester Casas, i egenskap av ombud,

– Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– Lettlands regering, genom I. Kucina och G. Bambāne, båda i egenskap av ombud,

– Förenade kungarikets regering, genom S. Brandon, C. Brodie, R. Fadoju, G. Brown och J. Kraehling, samtliga i egenskap av ombud, biträdda av A. Bates, barrister,

– Europeiska kommissionen, genom K.-P. Wojcik och B. Rechena, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 26 april 2018 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 3 i rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EGT L 103, 1972, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 111), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 (EUT L 149, 2005, s. 14) (nedan kallat första direktivet), och av artikel 1.4 i rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 8, 1984, s. 17; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 90), i dess lydelse enligt direktiv 2005/14 (nedan kallat andra direktivet).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan å ena sidan Fundo de Garantia Automóvel (garantifonden för motortrafik, Portugal) (nedan kallad fonden) och å andra sidan Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana och Cristiana Micaela Caetano Juliana, om återbetalning av ersättning som fonden betalat ut till de skadelidande för en olycka med ett fordon som ägdes av Alina Juliana och som framfördes av hennes son.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

3 Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EUT L 263, 2009, s. 11) har bland annat första direktivet och andra direktivet upphävts. Med hänsyn till tidpunkten för de faktiska omständigheterna i det nationella målet ska dock hänsyn tas till de två sistnämnda direktiven.

4 I artikel 1 i första direktivet angavs följande:

”I detta direktiv avses med

1. fordon: varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat,

…”

5 I artikel 3.1 i detta direktiv stadgades följande:

”Om inte annat följer av artikel 4 ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor skall bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.”

6 Artikel 4 i samma direktiv föreskrev följande:

”En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för följande:

a) Särskilda fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata. En lista över sådana personer skall upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen.

   En medlemsstat som förordnar om sådant undantag ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att ersättning utbetalas för sådan förlust eller skada som orsakats inom dess territorium och inom en annan medlemsstats territorium av fordon som tillhör ifrågavarande personer. …

b) Särskilda slag av fordon eller fordon med särskild registreringsskylt. En lista över sådana fordonsslag och fordon skall upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen.

   I det fallet skall medlemsstaterna se till att sådana fordon som nämns i första stycket i detta led b behandlas på samma sätt som fordon för vilka sådan försäkringsskyldighet som avses i artikel 3.1 inte har uppfyllts. …”

7 Artikel 1.4 i andra direktivet hade följande lydelse:

”Varje medlemsstat skall inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen skall ersätta, för sakskador och personskador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i punkt 1 inte tecknats.

Bestämmelserna i första stycket skall inte påverka medlemsstaternas rätt att anse ersättning från detta organ som subsidiär eller ej och inte heller rätten att införa regler om skadereglering mellan detta organ och den person eller de personer som är ansvariga för olyckshändelsen och andra försäkringsgivare eller socialförsäkringsorgan som skall ersätta den skadelidande för samma skada. Medlemsstaterna får dock inte tillåta att organet, som villkor för betalning av ersättning, ställer krav på att den skadelidande kan visa att den som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.”

Portugisisk rätt

8 Artikel 1.1 i Decreto-Lei no 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (lagdekret nr 522/85 om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon) av den 31 december 1985 (*Diário da República*, serie I, nr 301.6, tillägg av den 31 december 1985), i dess lydelse vid tiden för de faktiska omständigheterna i målet (nedan kallat lagdekret nr 522/85), föreskriver att varje person som kan hållas civilrättsligt ansvarig för ersättning för materiell eller ideell skada till följd av

personskador eller sakskador som åsamkas tredje man genom motoriserade vägtrafikfordon, släpvagnar eller påhängsvagnar måste, för att fordonet ska få användas i trafik, omfattas av ansvarsförsäkring enligt vad som anges i detta lagdekret.

9 Enligt artikel 2 i detta lagdekret åvilar försäkringsplikten i princip fordonets ägare.

10 Enligt artikel 8.1 och 8.2 i lagdekretet ska ansvarsförsäkringen omfatta skadeståndsansvar för försäkringstagaren, för personer som har försäkringsplikt enligt artikel 2 och för lagliga innehavare och förare av fordonet liksom ersättning som ska utges av den som gjort sig skyldig till stöld, rån eller tillgrepp av motorfordon eller den som uppsåtligen vållat en trafikolycka, med vissa undantag.

11 Enligt artikel 21 i lagdekret nr 522/85 ska fonden betala ut ersättning till följd av olyckor orsakade av fordon som omfattas av obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon, som är följden av trafik med motorfordon och som är registrerade bland annat i Portugal i enlighet med bestämmelserna i lagdekretet.

12 Det framgår av artikel 25 i lagdekretet att efter det att fonden har betalat ut ersättning, övertar fonden den skadelidandes rättigheter och har också rätt till lagstadgad dröjsmålsränta och ersättning för kostnader för fastställande och indrivning av skulder. Det framgår också av den bestämmelsen att fonden kan väcka talan vid domstol mot var och en som omfattas av försäkringsplikten men som trots detta inte har tecknat försäkring. Fonden har dessutom i förekommande fall regressrätt gentemot övriga ansvariga för olyckan, för de belopp som den behövt betala ut.

13 Artikel 503.1 i civillagen föreskriver att den som utövar den faktiska kontrollen över ett motoriserat vägtrafikfordon och använder det för egen räkning, även om det sker genom ett ombud, är ansvarig för de skador som följer av sådana risker som kan förknippas med fordonet, även när det inte är i trafik.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

14 Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana, ägare till ett motorfordon registrerat i Portugal, hade på grund av hälsoproblem slutat att använda fordonet och hade parkerat det på tomten vid sitt hus, dock utan att vidta några åtgärder för att officiellt ställa av fordonet.

15 Den 19 november 2006 körde Alina Julianas son, som använde fordonet utan sin mors tillstånd och kännedom, av vägen med fordonet. Olyckan ledde till att föraren och två andra personer, som var med i fordonet som passagerare, avled.

16 Alina Juliana hade vid denna tidpunkt inte en ansvarsförsäkring för fordonet.

17 Fonden betalade ut ersättning till passagerarnas efterlevande och väckte därefter talan mot Alina Juliana och mot Cristiana Juliana, förarens dotter, och yrkade återbetalning av beloppet 437 345,85 euro.

18 I sitt svaromål hävdade Alina Juliana bland annat att hon inte var ansvarig för olyckan och att hon, eftersom hon hade parkerat sitt fordon på tomten vid sitt hus och inte avsåg att använda det i trafik, inte var skyldig att teckna ett avtal om ansvarsförsäkring för motorfordon.

19 Domstolen i första instans biföll delvis fondens talan, och fann att den omständigheten att fordonsägaren inte önskade använde fordonet i trafik och att hon inte kunde hållas ansvarig för olyckan inte undantog henne från skyldigheten att teckna en ansvarsförsäkring för fordonet. Enligt den domstolen säkerställer en sådan försäkring att ersättning betalas ut till skadelidande vid trafikolyckor, även i händelse av stöld av fordonet.

20 Alina Juliana överklagade domen i första instans till Tribunal da Relação (Appellationsdomstolen, Portugal).

21 Denna fann att det inte förelåg någon skyldighet att teckna ansvarsförsäkring för fordonet i fråga och att Alina Juliana inte var ansvarig för olyckan och upphävde därför domen i första instans och ogillade fondens talan.

22 Fonden har överklagat till Supremo Tribunal de Justiça (Högsta domstolen, Portugal) och anfört att det föreligger risker när det gäller fordon, vilket motiverar att det är obligatoriskt att teckna ansvarsförsäkring för dem, även om de inte används. Fonden har också begärt att EU-domstolen ska tillfrågas om huruvida inträdet i rättigheter enligt artikel 25 i lagdekret nr 522/85 är oberoende av det nationella systemet för fördelning av civilrättsligt ansvar enligt artikel 503.1 i civillagen.

23 Supremo Tribunal de Justiça (Högsta domstolen) har angett att överklagandet aktualiserar frågan huruvida skyldigheten för fordonsägare att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon följer redan av äganderätten till fordonet eller om denna skyldighet inte föreligger när fordonet, genom ägarens val, har tagits ur trafik.

24 Det framgår av domstolens dom av den 4 september 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), att begreppet ”användning av fordon”, som förekommer i artikel 3.1 i första direktivet, omfattar all användning av ett fordon som överensstämmer med dess sedvanliga funktion.

25 Förevarande mål skiljer sig dock från det målet, eftersom ingen försäkring hade tecknats i förevarande fall och fordonet, genom ägarens val, stod permanent parkerat på privat mark och användes utan att ägaren kände till det eller hade godkänt det.

26 I en sådan situation tycks den hänskjutande domstolen anse att det inte finns någon skyldighet att teckna en ansvarsförsäkring för fordonet i fråga.

27 Denna skyldighet anses gälla endast om ägaren till fordonet dels tar det i bruk eller orsakar en sådan situation att fordonet riskerar att tas i bruk, dels kan vara civilrättsligt ansvarig gentemot tredje man för skada som orsakas av användningen av fordonet. Det skulle enligt detta synsätt vara oskäligt att anse att denna skyldighet åvilar en ägare som valt att ta fordonet ur trafik och när en olycka inträffar som en följd av otillåten användning av fordonet, när det framförs utan ägarens samtycke.

28 Det organ som avses i artikel 1.4 i andra direktivet ska dock, enligt den bestämmelsen, endast träda in när skadan orsakats genom ett fordon som inte uppfyller kravet på försäkring enligt artikel 3.1 i första direktivet. Om en person som befinner sig i Alina Julianas situation inte anses omfattas av försäkringsplikten betyder det alltså att fonden inte ska träda in under sådana omständigheter som dem i det nationella målet.

29 Dessutom ger artikel 1.4 andra stycket i andra direktivet upphov till tvivel om huruvida skadeståndsansvar för fordonsägaren kan uppkomma redan genom att denne är ägare till fordonet, eller om det är begränsat till fall där denne kan hållas civilrättsligt ansvarig för en skada som uppkommit till följd av olyckan.

30 I synnerhet uppkommer frågan huruvida fonden får väcka talan mot en fordonsägare som inte har fullgjort sin skyldighet att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon, i syfte att få återbetalning av den ersättning som betalats ut till de skadelidande, oberoende av om ägaren är civilrättsligt ansvarig för olyckan, eller om en sådan talan endast kan väckas när villkoren för att sådant ansvar ska föreligga är uppfyllda, däribland villkoret om kontroll över fordonet i den mening som avses i artikel 503.1 i civillagen.

31 Mot denna bakgrund beslutade Supremo Tribunal de Justiça (Högsta domstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1) Ska artikel 3 i [första direkrivet] tolkas så, att skyldigheten att inneha en ansvarsförsäkring för motorfordon även innefattar sådana situationer där ägaren har beslutat att parkera fordonet på privat mark utanför allmän väg?

eller

Ska den artikeln tolkas så, att ägaren under sådana förhållanden inte har försäkringsplikt för fordonet, vilket inte påverkar det eventuella ansvar som [fonden] påtar sig gentemot skadelidande tredje man, i synnerhet vid otillåten användning av motorfordon?

2) Ska artikel 1.4 i [andra direktivet] tolkas så, att [fonden] – som med anledning av att det inte fanns något avtal om ansvarsförsäkring betalade ut ersättning till skadelidande tredje man på grund av en trafikolycka som vållats av ett fordon som, utan ägarens kännedom eller tillstånd, hade hämtats från den privata tomt där det stod uppställt – har rätt att inträda i de skadelidandes rätt gentemot fordonets ägare, oberoende av om ägaren bär ansvar för olyckan eller inte?

eller

Ska den artikeln tolkas så, att [fondens] rätt att inträda i de skadelidandes rätt är beroende av om villkoren för skadeståndsansvar är uppfyllda och i synnerhet om ägaren vid tidpunkten för olyckan utövade faktisk kontroll över fordonet?”

32 Genom skrivelse som inkom till domstolens kansli den 28 augusti 2017 begärde Irland, med stöd av artikel 16 tredje stycket i stadgan för Europeiska unionens domstol, att domstolen skulle sammanträda i stor avdelning.

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

33 Genom sin första fråga vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida artikel 3.1 i första direktivet ska tolkas så, att det är obligatoriskt att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon om det berörda fordonet står permanent parkerat på privat mark, genom ägarens val, vilken inte längre har för avsikt att använda fordonet.

34 Denna fråga är ställd utifrån förutsättningen att fonden med stöd av artikel 25 i lagdekret nr 522/85 har yrkat återbetalning av Alina Juliana av de ersättningar som betalats ut till de anhöriga till offren för den olycka där hennes fordon var inblandat, med motiveringen dels att fordonet omfattades av skyldighet att teckna en ansvarsförsäkring för motorfordon, dels att hon underlåtit att göra detta. Det är i detta sammanhang som den hänskjutande domstolen vill får klarlagt om fordonet i den situation som beskrivs i föregående punkt måste vara täckt av en sådan försäkring.

35 Domstolen vill därvidlag påpeka att enligt artikel 3.1 i första direktivet ska varje medlemsstat, om inte annat följer av artikel 4 i direktivet, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av en ansvarsförsäkring vid dess användning.

36 Enligt artikel 3.1 i första direktivet, som har en mycket allmänt hållen lydelse, är medlemsstaterna förpliktade att i sina interna rättsordningar införa en allmän skyldighet för försäkring av fordon (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juli 2013, Csonka m.fl., C-409/11, EU:C:2013:512, punkt 24).

37 Varje medlemsstat har alltså, om inte annat följer av de undantag som avses i artikel 4 i detta direktiv, en skyldighet att se till att varje fordon som är normalt hemmahörande inom medlemsstatens territorium täcks av ett avtal med ett försäkringsbolag för att garantera det civilrättsliga ansvaret för nämnda fordon, åtminstone upp till de gränser som följer av unionsrätten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juli 2013, Csonka m.fl., C-409/11, EU:C:2013:512, punkt 28).

38 Begreppet fordon definieras i artikel 1 led 1 i första direktivet som ”varje slags motorfordon som är avsett för färd på land”. Denna definition gäller oberoende av hur fordonet används eller kan användas (dom av den 4 september 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 38, och dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 29).

39 Som generaladvokaten har påpekat i punkterna 63–65 i sitt förslag till avgörande, stöder en sådan definition en objektiv avgränsning av termen fordon som är oberoende av att fordonets ägare eller någon annan har för avsikt att faktiskt använda det.

40 Till skillnad från de mål som gav upphov till domen av den 4 september 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), domen av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), och domen av den 20 december 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), där domstolen beträffande motorfordon för vilka hade tecknats ansvarsförsäkring klargjorde vilka slags användning av de försäkrade fordonen som omfattades av försäkringen, rör förevarande mål den separata frågan om försäkringspliktens omfattning, vilken av rättssäkerhetsskäl behöver fastställas i förväg, det vill säga innan det berörda fordonet eventuellt blir inblandat i en olycka.

41 Att domstolen i de i punkten ovan nämnda domarna fann att endast sådan användning av de försäkrade fordonen som utgör användning som transportmedel och därmed omfattas av begreppet ”användning av fordon” i den mening som avses i artikel 3.1 i första direktivet eller i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 kan leda till att försäkringsgivaren ska ansvara för skador som orsakats genom att fordonet använts, betyder på intet sätt att skyldigheten att teckna en sådan försäkring ska fastställas utifrån den faktiska användningen av fordonet som transportmedel vid en given tidpunkt.

42 Mot bakgrund av ovanstående omfattas ett fordon som är registrerat och alltså inte har ställts av och som går att köra av begreppet fordon i den mening som avses i artikel 1 led 1 i första direktivet. Det upphör därmed inte att omfattas av försäkringsplikten enligt artikel 3.1 i direktivet enbart av den anledningen att ägaren inte längre har för avsikt att köra fordonet och därför har parkerat det permanent på privat mark.

43 Den tolkningen påverkas inte av det argument som den tyska regeringen, Irland, den italienska regeringen och Förenade kungarikets regering har framfört att en extensiv tolkning av räckvidden av den allmänna försäkringsplikten inte är nödvändig när skador som uppkommer under sådana omständigheter som i det nationella målet kan ersättas av det organ som avses i artikel 1.4 i andra direktivet.

44 Som framgår av lydelsen av den bestämmelsen är medlemsstaterna skyldiga att inrätta ett organ med uppgift att betala ut ersättning, åtminstone upp till de gränser som följer av unionsrätten, för sakskador och personskador orsakade bland annat av fordon för vilka försäkringsplikten inte har uppfyllts.

45 Ett ingripande från ett sådant organ har således utformats som en sista utväg, avsedd enbart för de fall som nämns i den bestämmelsen, och kan inte betraktas som ett genomförande av ett garantisystem för ansvarsförsäkringar för motorfordon utanför dessa specifika fall (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juli 2013, Csonka m.fl., C-409/11, EU:C:2013:512, punkterna 30–32).

46 Som generaladvokaten har påpekat i punkt 34 i sitt förslag till avgörande, sammanfaller alltså räckvidden av ersättningsorganets skyldighet enligt artikel 1.4 i andra direktivet att ingripa i fråga om skador som orsakats av ett identifierat fordon, med den allmänna försäkringsplikten enligt artikel 3.1 i första direktivet. Obligatoriskt ingripande av detta organ i en sådan situation kan därför inte utsträckas till fall där det fordon som är inblandat i en olycka inte omfattas av försäkringsplikten.

47 Tolkningen i punkterna 38–42 ovan är för övrigt ägnad att säkerställa att målet kan uppnås att skydda de skadelidande vid olyckor som orsakats av motorfordon. Det är detta som är syftet med direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon, och det har alltid eftersträvats och getts en allt större vikt av unionslagstiftaren (dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkterna 32 och 33 och där angiven rättspraxis). Denna tolkning säkerställer att de skadelidande i alla händelser får ersättning antingen av försäkringsgivaren, enligt avtal, eller av det organ som avses i artikel 1.4 i andra direktivet, i de fall då skyldigheten att försäkra fordonet inte är uppfylld eller när fordonet inte har identifierats.

48 I förevarande mål framgår det av de handlingar som getts in till domstolen att Alina Julianas fordon var normalt hemmahörande inom en medlemsstats territorium, nämligen i Portugal. Fordonet var vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna i målet fortfarande registrerat i den medlemsstaten.

49 Dessutom var fordonet i fungerande skick, vilket framgår av det faktum att Alina Julianas son körde fordonet vid olyckstillfället.

50 Under dessa omständigheter ska fordonet anses ha omfattats av försäkringsplikten enligt artikel 3.1 i första direktivet.

51 Som framgår av det ovan anförda är det inte relevant att hon hade parkerat fordonet på privat mark, närmare bestämt på sin tomt, innan sonen tog det i besittning, eller att hon inte hade någon avsikt att använda fordonet.

52 Mot bakgrund av samtliga ovanstående överväganden ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 3.1 i första direktivet ska tolkas så, att det är obligatoriskt att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon när det berörda fordonet fortfarande är registrerat i en medlemsstat och kan användas, även om det står permanent parkerat på privat mark, genom ägarens val, då ägaren inte längre har för avsikt att använda fordonet.

Den andra frågan

53 Genom sin andra fråga vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida artikel 1.4 i andra direktivet ska tolkas så, att den utgör hinder för en nationell lagstiftning som föreskriver att det organ som avses i den bestämmelsen har rätt att väcka talan mot den person som var skyldig att teckna ansvarsförsäkring för ett motorfordon som har orsakat en skada som organet betalat ut ersättning för, men som inte tecknat en sådan försäkring, även om den personen inte är civilrättsligt ansvarig för den olycka där skadan uppkom.

54 Domstolen vill här påpeka att artikel 1.4 i andra direktivet uttryckligen lämnar utrymme för medlemsstaterna att göra organets ingripande subsidiärt och att införa bestämmelser om förfaranden mellan detta organ och den person som vållat olyckan samt förhållandet med de andra

försäkringsgivare eller socialförsäkringsorgan som ska ersätta den skadelidande i anledning av samma olycka (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 december 2003, Evans, C-63/01, EU:C:2003:650, punkt 32).

55 Även om unionslagstiftaren har avsett att bevara medlemsstaternas rätt att reglera talerätten för det ersättningsorgan som avses i artikel 1.4 i andra direktivet, bland annat mot ”den person eller de personer som är ansvariga för olyckshändelsen”, har den inte harmoniserat de olika aspekterna av sådana organs talerätt, särskilt fastställandet av mot vilka andra personer de kan väcka talan. Som kommissionen har påpekat faller detta under varje medlemsstats nationella rätt.

56 Nationell lagstiftning kan således föreskriva att när ägaren till ett fordon som är inblandat i en olycka har underlåtit att uppfylla sin skyldighet att försäkra fordonet enligt nationell rätt, såsom i förevarande fall, kan ersättningsorganet väcka talan inte bara mot den eller de personer som är ansvariga för olyckan, utan även mot fordonsägaren, oberoende av den sistnämndes civilrättsliga ansvar för olyckan.

57 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den andra tolkningsfrågan besvaras på följande sätt. Artikel 1.4 i andra direktivet ska tolkas så, att den inte utgör hinder för en nationell lagstiftning som föreskriver att det organ som avses i den bestämmelsen har rätt att väcka talan inte bara mot den eller de personer som är ansvariga för en olycka, utan även mot den person som var skyldig att teckna ansvarsförsäkring för det motorfordon som orsakat den skada som organet betalat ut ersättning för, men som inte tecknat en sådan försäkring, även om den personen inte är civilrättsligt ansvarig för den olycka där skadan uppkom.

Rättegångskostnader

58 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (stora avdelningen) följande:

1) **Artikel 3.1 i rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005, ska tolkas så, att det är obligatoriskt att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon när det berörda fordonet fortfarande är registrerat i en medlemsstat och kan användas, även om det står permanent parkerat på privat mark, genom ägarens val, då ägaren inte längre har för avsikt att använda fordonet.**

2) **Artikel 1.4 i rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005, ska tolkas så, att den inte utgör hinder för en nationell lagstiftning som föreskriver att det organ som avses i den bestämmelsen har rätt att väcka talan inte bara mot den eller de personer som är ansvariga för en olycka, utan även mot den person som var skyldig att teckna ansvarsförsäkring för det motorfordon som orsakat den skada som organet betalat ut ersättning för, men som inte tecknat en sådan försäkring, även om den personen inte är civilrättsligt ansvarig för den olycka där skadan uppkom.**

Underskrifter