Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
M. BOBEK
fremsat den 23. februar 2021 [1]

**Sag C-923/19**

**Van Ameyde España SA**
**mod**
**GES, Seguros y Reaseguros, SA**

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Tribunal Supremo (øverste domstol, Spanien))

»Præjudiciel forelæggelse – direktiv 2009/103/EF – ansvarsforsikring for motorkøretøjer – begrebet færdsel med køretøjer – udstrækning af forsikringsforpligtelsen – ulykke, der involverer et trækkende køretøj og en sættevogn forsikret hos forskellige forsikringsgivere«

## I. Indledning

1. Er tingsskader, der forvoldes på en sættevogn, som på tidspunktet for en trafikulykke blev anvendt i forbindelse med et sammenkoblet vogntog, og hvor ulykken tilsyneladende blev forårsaget af føreren af det trækkende køretøj, dækket af den lovpligtige ansvarsforsikring for det trækkende køretøj eller for sættevognen, når såvel det trækkende køretøj som sættevognen er dækket af særskilte ansvarsforsikringsaftaler indgået med forskellige forsikringsgivere?

2. Med dette spørgsmål opfordres Domstolen til at videreudvikle sin (allerede) omfattende retspraksis vedrørende begrebet »[færdsel med] køretøjer« i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103/EF [2]. Domstolen er tidligere blevet opfordret til at bekræfte, om dette begreb bl.a. omfatter »[e]n traktormanøvre på en gårdsplads […], som foretages for at placere den anhænger, som traktoren er udstyret med, i en lade« [3], »en situation, hvor en landbrugstraktor er involveret i en ulykke, når dens vigtigste funktion på tidspunktet for ulykkens indtræden ikke var at tjene som transportmiddel, men bestod i som arbejdsmaskine at generere den drivkraft, der var nødvendig for at aktivere pumpen på en ukrudtsmiddelsprøjte« [4], »en situation, hvor passageren i et køretøj, der holdt parkeret på en parkeringsplads, ved at åbne køretøjets dør er stødt imod og har beskadiget det køretøj, der holdt parkeret ved siden af« [5], eller »en situation […], hvor et køretøj parkeret i en bygnings private garage, som anvendes i overensstemmelse med køretøjets brug som transportmiddel, er brudt i brand med udspring i køretøjets elektriske kredsløb og har startet en ildebrand, hvorved denne bygning blev beskadiget, […] selv om nævnte køretøj havde holdt stille i mere end 24 timer inden brandens opståen« [6].

1 – Originalsprog: engelsk.

2 – Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16.9.2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EUT 2009, L 263, s. 11).

3 – Dom af 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, præmis 59 og domskonklusionen).

4 – Dom af 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, præmis 42 og domskonklusionen).

5 – Dom af 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, præmis 48 og domskonklusionen).

6 – Dom af 20.6.2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, præmis 48 og domskonklusionen).

3. Meget lig det trækkende køretøj, der kørte af vejen i hovedsagen, er jeg bange for, at visse elementer i ovennævnte retspraksis synes at have afveget noget fra det korrekte anvendelsesområde for direktiv 2009/103. I dette forslag til afgørelse anfører jeg derfor for det første, at det på det *strukturelle* plan ikke tilkommer Domstolen faktisk at anvende EU-retten på bestemte sager ved hjælp af en sådan »retspraksis vedrørende faktiske omstændigheder«. Hvad for det andet angår den omhandlede *specifikke* lovgivningsmæssige ramme vedrører begrebet »[færdsel med] køretøjer« samt andre ubestemte retlige begreber i artikel 3 i direktiv 2009/103 den generelle pligt til at tegne en ansvarsforsikring. De har ikke til formål at fastslå, hvorvidt en bestemt ulykke skal være dækket af denne forsikring.

## II. Relevante retsregler

### *A. EU-retten*

4. Artikel 1 i direktiv 2009/103 indeholder følgende definitioner:

»[…]

1. »køretøj«: ethvert motordrevet køretøj, der er bestemt til trafik til lands, og som ikke kører på skinner, såvel som påhængskøretøjer, selv om de ikke er tilkoblede

2. »skadelidte«: enhver person, der har ret til erstatning for skade forvoldt af et køretøj

[…]«

5. Artikel 3 i direktiv 2009/103 med overskriften »Lovpligtig forsikring af motorkøretøjer« bestemmer:

»Hver medlemsstat træffer med forbehold af artikel 5 passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring.

Der træffes inden for rammerne af de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger bestemmelse om, hvilke skader der dækkes, samt om forsikringens nærmere vilkår.

[…]

Den forsikring, der er omhandlet i stk. 1, skal dække tingsskade såvel som personskade.«

6. Artikel 12 i direktiv 2009/103 med overskriften »Særlige kategorier af skadelidte« bestemmer:

»1. Med forbehold af artikel 13, stk. 1, andet afsnit, skal den i artikel 3 omhandlede forsikring dække ansvaret for personskader, der ved færdsel med et køretøj forvoldes på andre passagerer end føreren.

[…]

3. Den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, skal dække person- og tingsskade på fodgængere, cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter, der som følge af en ulykke, hvori et motorkøretøj er involveret, har ret til erstatning i henhold til den nationale civilret.

Nærværende artikel berører hverken erstatningsansvaret eller skadesbeløbet.«

### *B. National ret*

7. Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (lov om erstatningsansvar og forsikring for motorkøretøjer, herefter »lov om forsikring af motorkøretøjer«) blev kodificeret ved kongeligt lovdekret nr. 8/2004 af 29. oktober 2004[7]. Lovens artikel 1 har overskriften »Civilansvar« og bestemmer:

»1. På grund af den risiko, der er forbundet med at føre et køretøj, er føreren heraf ansvarlig for person- eller tingsskade indtruffet som følge af kørslen.

[…]

3. Køretøjets ejer, hvis vedkommende ikke er identisk med føreren, er ansvarlig for person- og tingsskade forårsaget af føreren, når ejeren er knyttet til føreren på en af de måder, som er fastsat i artikel 1903 i Código Civil [(civillovbogen)] og artikel 120, stk. 5, i Código Penal [(straffeloven)]. Dette ansvar bortfalder, når den nævnte ejer fører bevis for, at vedkommende har udvist den grad af agtpågivenhed, som forventes af en bonus pater, for at forebygge skaden.

[…]«

8. Artikel 2 i lov om forsikring for motorkøretøjer med overskriften »Forsikringspligt« bestemmer i stk. 1:

»Enhver ejer af et motorkøretøj, der er hjemmehørende i Spanien, har pligt til at tegne og opretholde en forsikring for hvert køretøj, som den pågældende ejer, som op til maksimumsbeløbet for den lovpligtige forsikring skal dække det erstatningsansvar, som er omhandlet i artikel 1 […].«

9. Artikel 5 i lov om forsikring af motorkøretøjer med overskriften »Materielt omfang og undtagelser« bestemmer følgende i stk. 2:

»Dækningen af den lovpligtige forsikring omfatter heller ikke tingsskade på det forsikrede køretøj, på de ting, der bliver transporteret deri, eller på de goder, som er ejet af forsikringstageren, den sikrede, ejeren eller føreren [af køretøjet] eller de nævnte personers ægtefæller eller familiemedlemmer indtil tredje slægtled, enten blodslægtskab eller svogerskab.«

10. Artikel 1 i Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (bekendtgørelse om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer), kodificeret ved kongeligt lovdekret nr. 1507/2008 af 12. september 2008[8], bestemmer i stk. 1 følgende:

»Et motorkøretøj er, med henblik på erstatningsansvar for motorkøretøjer og forsikringspligt, ethvert køretøj, som er bestemt til trafik til lands, og som er drevet af en motor, herunder knallerter, specialkøretøjer, påhængskøretøjer og sættevogne […].«

11. Derudover indeholder Reglamento General de Vehículos (den generelle køretøjsbekendtgørelse), kodificeret ved Real Decreto 2822/1998 (kongeligt lovdekret nr. 2822/1998) af 23. december 1998[9], et katalog over klasser og kategorier af køretøjer (bilag II), og i bekendtgørelsens artikel 5 betegnes et trækkende køretøj og en sættevogn som selvstændige køretøjer, selv om de begge sammen kan udgøre et sammenkoblet vogntog.

7 – BOE nr. 267 af 5.11.2004, s. 36662.

8 – BOE nr. 222 af 13.9.2008, s. 37487.

9 – BOE nr. 22 af 26.1.1999, s. 3440.

12. I henhold til Tribunal Supremos (øverste domstol, Spanien) praksis har de forskellige elementer i et sammenkoblet vogntog et solidarisk ansvar over for skader forvoldt på tredjemand. Artikel 19, stk. 2, i bekendtgørelse om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer regulerer, hvordan ansvaret skal fordeles indbyrdes:

»Når de to involverede køretøjer er et trækkende køretøj og et påhængskøretøj eller en sættevogn, som er tilkoblet det trækkende køretøj, eller to påhængskøretøjer eller sættevogne, og det enkelte køretøjs del af ansvaret kan fastslås, skal hver forsikringsgiver bidrage til opfyldelsen af de nævnte forpligtelser i overensstemmelse med bestemmelserne i den aftale, der er mellem forsikringsgiverne, eller, når en sådan ikke foreligger, i forhold til størrelsen af den årlige risikopræmie, som svarer til hvert køretøj, der er angivet i den tegnede forsikringspolice.«

## III. De faktiske omstændigheder, de nationale retsforhandlinger og det præjudicielle spørgsmål

13. Den 3. april 2014 skete der en trafikulykke, hvorunder et sammenkoblet vogntog, der bestod af en motorforvogn (eller et trækkende køretøj) [10] og en sættevogn, kørte af vejen og efterfølgende væltede. Føreren var skyld i ulykken, idet denne havde ført det trækkende køretøj uden at udvise den fornødne agtpågivenhed.

14. På tidspunktet for ulykken var sættevognen udlejet til Primafrío SL. Den var forsikret mod skader på køretøjet i henhold til en forsikringspolice udtaget hos Ges, Seguros y Reaseguros, SA (herefter »GES«). Ansvarsforsikringen for skader forvoldt på tredjemand var tegnet hos Seguros Bilbao. Det trækkende køretøj tilhørte derimod det portugisiske selskab Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda. Det trækkende køretøjs ansvarsforsikring for skader forvoldt på tredjemand var tegnet hos det portugisiske selskab Acoreana, der i Spanien var repræsenteret ved Van Ameyde España SA (herefter »Van Ameyde« eller »sagsøgeren«).

15. Efter ulykken udbetalte GES 34 977,33 EUR til Primafrío som erstatning for skaden på sættevognen. Senere anlagde GES den 13. marts 2015 hovedsagen mod det trækkende køretøjs forsikringsgiver, Van Ameyde. Med dette søgsmål nedlagde selskabet påstand om, at denne forsikringsgiver skulle dømmes til at holde GES skadesløs for et beløb på 34 977,33 EUR med tillæg af lovbestemte renter. GES gjorde gældende, at det trækkende køretøj og sættevognen var selvstændige køretøjer, som tilhørte forskellige ejere, og hvert køretøj med sin egen lovpligtige forsikring. Derfor kunne sættevognen ikke betragtes som en last eller en ting, som blev transporteret af det trækkende køretøj. Den var følgelig tredjemand i forhold til den lovpligtige ansvarsforsikring for det trækkende køretøj.

16. Ved afgørelse af 14. juli 2016 tog Juzgado de Primera Instancia n.° 1 de La Palma del Condado (retten i første instans nr. 1 i La Palma del Condado, Spanien) ikke påstanden til følge. Denne ret fandt, at sagens omstændigheder var omfattet af den anden undtagelse fra dækning af lovpligtig forsikring for motorkøretøjer, der er indeholdt i artikel 5, stk. 2, i lov om erstatningsansvar og forsikring for motorkøretøjer, dvs. skade på ting, der blev transporteret af det trækkende køretøj. Sættevognen skulle betragtes som »en last eller en ting, der blev transporteret«.

10 – Gennem hele dette forslag til afgørelse vil jeg anvende termerne »motorforvogn« og »trækkende køretøj« som en betegnelse for den samme type enhed uden at sondre mellem dem. Jeg medgiver, at den forelæggende ret i sit spørgsmål henviser til »en motorforvogn eller et trækkende køretøj«. Da man imidlertid ikke har angivet eller forklaret, hvilken forskel der måtte være mellem disse to termer, vil jeg ganske enkelt gå ud fra, at de betyder det samme.

17. GES iværksatte appel ved Audiencia Provincial de Huelva Sección 2.ª (den regionale domstol i Huelva, 2. afdeling, Spanien). Den 22. december 2016 tog denne ret appellen til følge og gav sagsøgeren fuldt medhold i dennes påstand. Den fandt nærmere bestemt, at den omhandlede undtagelse fra dækningen fastsat i artikel 5, stk. 2, i lov om forsikring af køretøjer, udelukkende vedrører skader på ting, der bliver transporteret *i* det forsikrede køretøj, og ikke på ting, der bliver transporteret *af* det forsikrede køretøj. I den foreliggende sag blev sættevognen transporteret »af« det forsikrede køretøj. Der var således tale om et separat køretøj i forhold til selve det trækkende køretøj.

18. Sagsøgeren har anfægtet denne afgørelse ved Tribunal Supremo (øverste domstol). Sagsøgeren har gjort gældende, at artikel 5, stk. 2, i lov om forsikring af køretøjer er blevet tilsidesat. I henhold til denne bestemmelse er skaden på sættevognen udelukket fra det trækkende køretøjs obligatoriske forsikringsdækning.

19. Ifølge den forelæggende ret indeholder direktiv 2009/103 ikke udtrykkelige bestemmelser om fremgangsmåden for fastlæggelse af ansvar i tilfælde af uheld, hvor et sammenkoblet køretøj, der består af særskilte køretøjer, er impliceret. Desuden er det heller ikke i national ret beskrevet, hvorledes forsikringsgiverne for de forskellige køretøjer, der udgør et sammenkoblet vogntog, skal placere ansvaret, når den skade, som et af køretøjerne har lidt, fuldt ud kan tilskrives det andet.

20. Da Tribunal Supremo (øverste domstol) er i tvivl om den korrekte fortolkning af artikel 5 i lov om erstatningsansvar og forsikring for motorkøretøjer og dens virkninger med hensyn til anvendelsen af artikel 3 i direktiv 2009/103, har den besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er artikel 3, [stk. 4], i [direktiv 2009/103], sammenholdt med det nævnte direktivs artikel 1, til hinder for en fortolkning af en national bestemmelse (artikel 5, stk. 2, i [lov om forsikring for motorkøretøjer]), ifølge hvilken skade på en sættevogn, i tilfælde som det i hovedsagen foreliggende, anses for at være undtaget fra dækningen af en lovpligtig forsikring for motorforvognen eller det trækkende køretøj, fordi sættevognen sidestilles med de ting, der bliver transporteret i motorforvognen eller det trækkende køretøj, eller endog fordi sættevognen, for så vidt angår tingsskade, anses for at udgøre et enkelt køretøj sammen med motorforvognen eller det trækkende køretøj?«

21. Der er indgivet skriftlige indlæg af sagsøgeren, sagsøgte, den spanske regering og Europa-Kommissionen.

## IV. Bedømmelse

22. Jeg er forvirret. Det er ikke, fordi jeg ikke kan forstå, at hvis en fører af et trækkende køretøj ikke udviser den fornødne agtpågivenhed under kørslen, vil han eller hun risikere at køre af vejen, så køretøjet vælter og derved forårsager skade på ting eller personer. Det er heller ikke, fordi jeg ikke kan forstå det underliggende retlige spørgsmål, som den forelæggende ret så hjælpsomt præciserer: Hvilken forsikringsgiver skal betale for tingsskader på den tilkoblede sættevogn, når sættevognen anvendes som en del af et sammenkoblet vogntog, når skylden for, at hele vogntoget vælter, tilsyneladende ligger hos føreren af det trækkende køretøj, og når de enkelte dele af det sammenkoblede vogntog har forskellige forsikringsgivere?

23. Jeg forstår, at det forelagte spørgsmål uden tvivl er inspireret af Domstolens nuværende praksis. Jeg har imidlertid vanskeligt ved at forstå, præcis hvordan de påberåbte EU-retlige bestemmelser, eller for den sags skyld nogen anden bestemmelse i direktiv 2009/103, kan være til nogen som helst nytte i forbindelse med de spørgsmål, som den forelæggende ret har rejst. Denne vanskelighed følger af to grundlæggende, men dog tæt forbundne, faktorer: den korrekte rækkevidde af dette retlige instrument og Domstolens rolle i forbindelse med præjudicielle afgørelser.

24. Man kan med rimelighed medgive, at Domstolens praksis på dette område hidtil ikke altid har holdt sig inden for disse grænser. Jeg vil derfor indlede dette forslag til afgørelse med det sidstnævnte punkt, idet jeg kort vil redegøre for en del af den seneste retspraksis på området og illustrere, hvorledes Domstolens vurdering gennem den tilsyneladende fortolkning af ubestemte retlige begreber i direktiv 2009/103, navnlig begrebet »[færdsel med] køretøjer«, gradvist er blevet mere og mere faktuel (A). Dernæst skal jeg beskrive, hvad der i hvert tilfælde efter min opfattelse er den korrekte rækkevidde af artikel 3 i direktiv 2009/103, der drejer sig om forsikringspligt og ikke om fastlæggelsen af ansvaret i enkeltsager (B). Derefter vil jeg placere disse bemærkninger i en bredere forfatningsmæssig sammenhæng, idet jeg erindrer om, at Domstolens opgave i henhold til artikel 267 TEUF er at give en fortolkning af EU-retten (C). Jeg afslutter med at anføre, at EU-retten, henset til samtlige disse elementer, ikke regulerer det specifikke problem, som den forelæggende ret skal tage stilling til i hovedsagen (D).

## *A. »[Færdsel med] køretøjer«*

25. Domstolen har behandlet en række sager, hvor forskellige bestemmelser i direktiv 2009/103, eller snarere en af dets fem forgængere [11], har været genstand for fortolkning gennem årene. Den specifikke række af eksempler på retspraksis vedrørende fortolkningen af begrebet »[færdsel med] køretøjer« i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 [12] med henblik på at afgøre, om en given manøvre eller en given anvendelse af et køretøj kan henføres til dette begreb i et konkret tilfælde for dernæst at fastslå et givet forsikringsselskabs ansvar, begyndte imidlertid i 2014 med Vnuk-dommen [13].

26. Damijan Vnuk stablede høballer ved en lade, da en traktor med anhænger, der bakkede ind på gårdspladsen, ramte den stige, han stod på. Damijan Vnuk faldt ned. Selv om den nationale lovgivning i denne sag fastlagde anvendelsesområdet for den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer generelt, var den forelæggende ret, *henset til situationens særlige sammenhæng*, i tvivl om, hvorvidt det var ejeren af traktorens forsikringsselskab, der skulle betale erstatning til Damijan Vnuk. Domstolen blev derfor spurgt, om begrebet »[færdsel med] køretøjer« skulle fortolkes således, at det »ikke omfatter omstændighederne i den […] sag, hvor sagsøgtes forsikringstager stødte ind i sagsøgerens stige med en traktor med anhænger under stabling af høballer ved høladen, idet denne hændelse ikke er indtruffet i forbindelse med færdsel på offentlig vej« [14].

27. Domstolen fastslog, at begrebet »[færdsel med] køretøjer« omfatter enhver anvendelse af et køretøj, der er i overensstemmelse med dette køretøjs almindelige brug. En traktormanøvre på en gårdsplads med henblik på at placere den anhænger, som traktoren er udstyret med, i en lade, kan således være omfattet af dette begreb, således som det var tilfældet i hovedsagen, hvilket det tilkom den forelæggende ret at efterprøve [15].

28. I Rodrigues de Andrade-sagen [16] stod en landbrugstraktor stille med tændt motor, således at landbrugsarbejdere kunne anvende en pumpe til spredning af ukrudtsmiddel på vinstokkene på Fausto da Silva og Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrades vinmark. Traktorens vægt, motorens vibrationer og den voldsomme regn forårsagede et jordskred. Traktoren faldt flere terrasser ned og væltede rundt, hvorved den maste og dræbte en ansat. Tvisten, der opstod som følge af disse ulykkelige omstændigheder, fokuserede i det væsentlige på spørgsmålet om, hvorvidt erstatningen til den afdøde

11 – For en liste over de fem direktiver, som er indarbejdet, kodificeret og ophævet ved direktiv 2009/103, jf. artikel 29 i og bilag I til direktiv 2009/103. Jf. ligeledes bilag II, der indeholder en sammenligningstabel vedrørende individuelle bestemmelser.

12 – Eller tidligere i artikel 3, stk. 1, i Rådets direktiv 72/166/EØF af 24.4.1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (den danske specialudgave: serie I bind 1972(II) s. 345-347).

13 – Dom af 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, herefter »Vnuk-dommen«).

14 – Ibidem, præmis 25.

15 – Ibidem, præmis 59 og domskonklusionen.

16 – Dom af 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

ansattes ægtefælle skulle betales over traktorens ansvarsforsikring (motorkøretøjsforsikring) eller over den ansvarsforsikring, som bedriftens ejer havde tegnet til dækning af ansvaret i forbindelse med arbejdsulykker. Den forelæggende ret spurgte under henvisning til Vnuk-dommen, om forsikringspligten alene finder anvendelse i tilfælde af færdsel med køretøjer eller ligeledes i tilfælde, hvor køretøjer står stille, men hvor motoren kører.

29. Domstolen bemærkede, at begrebet »[færdsel med] køretøjer« ikke er begrænset til færdsel på veje, dvs. færdsel på offentlige veje, men at enhver anvendelse af et køretøj, der er i overensstemmelse med dette køretøjs almindelige brug, er omfattet af dette begreb [17]. Rækkevidden af dette begreb afhænger ikke af egenskaberne ved det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes [18], og dækker enhver anvendelse af et køretøj som transportmiddel [19]. Domstolen konkluderede herefter, at begrebet »[færdsel med] køretøjer« ikke omfattede en situation, hvor en landbrugstraktor var involveret i en ulykke, når dens vigtigste funktion på tidspunktet for ulykkens indtræden ikke var at tjene som transportmiddel, men bestod i som arbejdsmaskine at generere den drivkraft, der var nødvendig for at aktivere pumpen på en ukrudtsmiddelsprøjte [20].

30. Núñez Torreiro-dommen [21] drejede sig om en officer i den spanske hær, der deltog i natlige militærøvelser på et militært træningsanlæg i Spanien. Han var passager i et terrængående militært hjulkøretøj af typen »Aníbal«, som kørte i et område beregnet til bæltekøretøjer. Køretøjet væltede, hvorved officeren blev påført skader af forskellig art. Den forelæggende ret var i tvivl om, hvorvidt bestemmelser i national ret, som gjorde det muligt at udelukke ansvar ved anvendelse af motorkøretøjer i en sådan situation, var forenelige med artikel 3 i direktiv 2009/103.

31. Domstolen fastslog, at den omstændighed, at det omhandlede køretøj, da det væltede, kørte på et militært træningsanlæg, hvortil der ikke var adgang for ikke-militære køretøjer, og i et område på dette terræn, som ikke var egnet til færdsel med hjulkøretøjer, ikke påvirkede begrebet »færdsel med køretøjer« [22]. Domstolen konkluderede derfor, at artikel 3 i direktiv 2009/103 skulle fortolkes således, at den er til hinder for en national lovgivning, som specifikt giver mulighed for at udelukke skade, der indtræffer i forbindelse med kørsel med et motorkøretøj på veje eller områder, der ikke er »egnet til færdsel«, fra den lovpligtige forsikrings dækning med undtagelse af veje eller områder, der, selv om de ikke er egnet til færdsel, alligevel er »til offentlig brug« [23].

32. I sagen BTA Baltic Insurance Company [24] blev Domstolen spurgt, hvorvidt en situation, hvor passageren i et køretøj, der holdt parkeret på en parkeringsplads, ved at åbne køretøjets dør er stødt imod og har beskadiget det køretøj, der holdt parkeret ved siden af, er omfattet af begrebet »[færdsel med] køretøjer«.

33. I dommen præciserede Domstolen, at begrebet »[færdsel med] køretøjer« ikke er begrænset til føring af køretøjer, men indbefatter handlinger, der også almindeligvis udføres af passagererne [25]. At åbne døren på et køretøj udgør anvendelse af køretøjet. Det var således i overensstemmelse med dets brug som transportmiddel at åbne døren på det pågældende køretøj, for så vidt som dette navnlig tillader personer at stige ind og ud samt muliggør pålæsning og aflæsning af varer, der skal transporteres, eller som netop er blevet transporteret ved hjælp af dette køretøj [26]. Den omstændighed,

17 – Ibidem, præmis 34.
18 – Ibidem, præmis 35.
19 – Ibidem, præmis 38.
20 – Ibidem, præmis 42 og domskonklusionen.
21 – Dom af 20.12.2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).
22 – Ibidem, præmis 34.
23 – Ibidem, præmis 36.
24 – Dom af 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917).
25 – Ibidem, præmis 45.
26 – Ibidem, præmis 36.

at et køretøj står stille på tidspunktet for uheldets indtræden, udelukker ikke i sig selv, at anvendelsen af dette køretøj på det pågældende tidspunkt kan være omfattet af dets brug som transportmiddel [27]. Domstolen konkluderede derfor, at en situation, hvor passageren i et køretøj, der holdt parkeret på en parkeringsplads, ved at åbne køretøjets dør er stødt imod og har beskadiget det køretøj, der holdt parkeret ved siden af, er omfattet af begrebet »[færdsel med] køretøjer« [28].

34. I sagen Línea Directa Aseguradora [29] parkerede en ejer af et nyt køretøj det i en privat garage. Da han startede motoren dagen efter, bevægede bilen sig ikke. Senere samme nat brød bilen i brand, og branden opstod i køretøjets elektriske kredsløb. Branden forårsagede skader på den bygning, bilen var parkeret i. Den forelæggende ret blev bedt om at tage stilling til, om skaderne på bygningen skulle dækkes af bilforsikringen (ansvarsforsikring, som bilens ejer har tegnet vedrørende færdsel med motorkøretøjer) eller af husforsikringen (ansvarsforsikring tegnet af bygningens ejer).

35. Domstolen præciserede i sit svar, at et køretøj altid anses for at være anvendt i overensstemmelse med dets funktion som transportmiddel, når det kører, og når det er parkeret mellem to køreture. Parkering af et køretøj i en privat garage udgør ligeledes brug af et køretøj. Derfor skal artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 fortolkes således, at en situation som den i denne sag omhandlede, hvor et køretøj parkeret i en bygnings private garage, som anvendes i overensstemmelse med køretøjets brug som transportmiddel, er brudt i brand med udspring i køretøjets elektriske kredsløb og har startet en ildebrand, hvorved denne bygning blev beskadiget, selv om nævnte køretøj havde holdt stille i mere end 24 timer inden brandens opståen, er omfattet af begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i denne bestemmelse [30].

36. Sagen Bueno Ruiz og Zurich Insurance [31] drejede sig om en bil i en tilsyneladende ringe teknisk stand. Den lækkede olie og andre fedtede væsker ud på parkeringsbåsen på en privat parkeringsplads, hvor den sædvanligvis var parkeret. Den 19. september 2015 samlede der sig en stor oliepyt på parkeringsbåsen, som tilsyneladende løb ud på det omkringliggende område. Ejeren af den bil, der stod parkeret i parkeringsbåsen ved siden af, gled i olien, da hun prøvede at komme ind i sin bil. Hun anlagde sag mod både forsikringsgiveren for den lækkende bil og mod bilens ejer personligt. Den forelæggende ret henviste til Domstolens tidligere praksis på området, men ønskede oplyst, hvor vidtgående begrebet »[færdsel med] køretøjer« faktisk er, og var således i tvivl om, hvem der var ansvarlig i en sag som den foreliggende (forsikringsgiveren, køretøjets ejer eller eventuelt operatøren af parkeringspladsen), og spurgte, om artikel 3 i direktiv 2009/103 er til hinder for en fortolkning, hvorefter den lovpligtige forsikring omfatter tab eller skade forårsaget af en farlig situation, der er opstået som følge af en lækage af væske fra et køretøj ud på en parkeringsplads, hvor køretøjet er parkeret, eller i anledning af parkeringsmanøvrer med køretøjet, på en privat parkeringsplads beliggende i et ejerfællesskab, og i forhold til tredjeparter, der benytter det fælles kompleks [32].

37. Domstolen bemærkede som svar, at artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 skal fortolkes således, at et køretøj anvendes i overensstemmelse med dets funktion som transportmiddel, når det kører og i princippet er parkeret mellem to køreture. Den omstændighed, at ulykken er forårsaget af et olieudslip, der var opstået, ikke blot mens bilen stod stille, men tilsyneladende også, når den blev startet og sat i bevægelse, er ikke relevant. Færdsel med et køretøj og dets parkering på en privat parkeringsplads udgør anvendelser af dette køretøj, der er omfattet af dets funktion som transportmiddel [33].

27 – Ibidem, præmis 38.

28 – Ibidem, præmis 48 og domskonklusionen.

29 – Dom af 20.6.2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

30 – Ibidem, præmis 48 og domskonklusionen.

31 – Kendelse af 11.12.2019, Bueno Ruiz og Zurich Insurance (C-431/18, EU:C:2019:1082, ikke trykt i Sml.).

32 – Ibidem, præmis 16-26.

33 – Ibidem, præmis 40-43.

38. De ovenfor beskrevne eksempler er blot en illustration af de afgørelser, som Domstolen har truffet i løbet af de seneste år vedrørende begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i artikel 3 i direktiv 2009/103[34]. De udvalgte eksempler er bemærkelsesværdige på to niveauer. Hvad for det første angår *det særlige retsområde* har Domstolen anvendt begrebet »[færdsel med] køretøjer« - indeholdt i artikel 3 i direktiv 2009/103 - omend i en noget anden sammenhæng og med et andet formål, med henblik på faktisk at afgøre, om en bestemt anvendelse på ulykkestidspunktet skal være dækket af den lovpligtige motorkøretøjsforsikring (B). For det andet begyndte Domstolen på et mere *strukturelt og systematisk plan* at træffe afgørelser på et abstraktionsniveau, der kan rejse tvivl om, hvorvidt Domstolen i realiteten er i gang med en ensartet *fortolkning* af EU-retten, hvilket Domstolen skal i henhold til artikel 267 TEUF, eller snarere *anvendelsen* af EU-retten på konkrete sager, hvilket bør være de nationale domstoles rolle (C).

### *B. Den korrekte rækkevidde af (artikel 3 i) direktiv 2009/103*

39. Direktiv 2009/103 er måske ikke det mest strukturelt omfattende stykke EU-lovgivning. Dette skyldes, at denne retsakt er resultatet af en fusion af fem tidligere direktiver. Det konsoliderede direktiv indledes således umiddelbart med »definitioner« og ikke med at fastsætte dets genstand, formål eller anvendelsesområde i en artikel 1, hvilket er det sædvanlige. Blandt åbningsbestemmelserne fastsætter direktivet først og fremmest en forpligtelse til at tegne ansvarsforsikring for køretøjer (artikel 3), som derefter skal gøre det muligt for medlemsstaterne at afholde sig fra at foretage systematiske kontroller af en sådan forsikring som en betingelse for at komme ind på deres område (artikel 4).

40. Direktiv 2009/103 fastsætter dernæst en række andre regler vedrørende flere aspekter i dets forskellige kapitler. Disse kapitler afspejler i vid udstrækning de tidligere direktiver, som nu er blevet ophævet[35]: For det første findes der bestemmelser om anvendelsesområdet for den lovpligtige forsikring for motorkøretøjer, om undtagelser fra forsikringspligten og om beskyttelse af tredjemand og skadelidte. For det andet vedrører de fleste andre bestemmelser spørgsmål af institutionel og proceduremæssig art: oprettelse af nationale erstatningsorganer, der forbinder EU's system med grønt kort-ordningen og nettet af nationale forsikringsbureauer, oprettelse af informationskontorer samt samarbejds- og skadesbehandlingsprocedurer mellem disse organer[36].

41. De to (materielle) nøglebestemmelser i direktiv 2009/103, nemlig direktivets artikel 3 og 4, sammenholdt med anden betragtning hertil, angiver på en måde dette instruments generelle formål: at sikre et højt beskyttelsesniveau for ofre for ulykker forvoldt af motorkøretøjer og (derigennem) fremme af den frie bevægelighed inden for EU. Med andre ord anså man det for at pålægge medlemsstaterne at afholde sig fra systematisk at kontrollere ansvarsforsikringen for køretøjer, der kører ind på deres område fra andre medlemsstater[37], for absolut nødvendigt at sikre et højt beskyttelsesniveau for potentielle ofre for færdselsulykker[38].

34 – Jf. ligeledes f.eks. dom af 7.9.2017, Neto de Sousa (C-506/16, EU:C:2017:642), af 4.9.2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), eller mit seneste forslag til afgørelse Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003), som verserer i øjeblikket.

35 – Jf. sammenligningstabellen i bilag II til direktiv 2009/103.

36 – Jf. endvidere om den komplekse interaktion mellem EU-systemet og grønt kort-ordningen mit forslag til afgørelse Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (C-587/15, EU:C:2017:234, punkt 32-53).

37 – Jf. artikel 4 i direktiv 2009/103. Jf. ligeledes dom af 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, præmis 49), eller af 20.6.2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, præmis 33 og den deri nævnte retspraksis).

38 – Domstolen har gentagne gange henvist til formålet om at sikre et højt beskyttelsesniveau for ofre for trafikuheld ved fortolkningen af direktiver – jf. bl.a. dom af 4.9.2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, præmis 47), eller senest kendelse af 11.12.2019, Bueno Ruiz og Zurich Insurance (C-431/18, EU:C:2019:1082, ikke trykt i Sml., præmis 33 og 34).

42. Det, der skal harmoniseres i medlemsstaterne i henhold til dette direktivs artikel 3, stk. 1, er derfor *pligten til at tegne* en ansvarsforsikring for køretøjer, der normalt er hjemmehørende i denne medlemsstat. Med henblik herpå indeholder direktivet en fælles definition af, hvad et »køretøj« er, i artikel 1, nr. 1), og det beskriver, hvad der skal forstås ved »område« i artikel 1, nr. 4), og angiver de tilfælde, hvor en medlemsstat kan indrømme en undtagelse fra forsikringspligten i artikel 5 for bestemte kategorier af køretøjer. Desuden opregner direktivet den relevante dokumentation, der kræves i henhold til direktivets artikel 8, og kæder i sidste ende den i artikel 3 omhandlede forsikringspligt sammen med erstatningsordningen under det nationale erstatningsorgan, der fastsættes i artikel 10. Der findes ligeledes bestemmelser om de mindstebeløb, der skal dækkes af den lovpligtige forsikring (artikel 9), de særlige kategorier af skadelidte (artikel 12), eksklusionsklausuler i forsikringskontrakterne (artikel 13) og enkelte præmier og deres dækning (artikel 14).

43. Det fremgår således af direktivets formål og opbygning, at *pligten* til at tegne en ansvarsforsikring for køretøjer anses for at være genstand for en temmelig minimal harmonisering [39]. I denne henseende har det ikke været og er fortsat ikke formålet med dette direktiv at harmonisere de nærmere regler for *placeringen af ansvaret* ved de enkelte færdselsulykker.

44. Når dette er sagt, anerkender jeg gerne, at de to spørgsmål på sæt og vis er indbyrdes forbundne. Det er trods alt normalt i en individuel sag, hvor det ofte drejer sig om at placere erstatningsansvaret i sagen, at mere generelle og strukturelle spørgsmål om, hvorvidt der overhovedet bestod en forsikringspligt, eller hvorvidt den nationale lovgivning eller forsikringspolicer generelt er i overensstemmelse med andre af direktivets krav, kan opstå. Der er imidlertid stadig tale om to særskilte spørgsmål. Pligten til at tegne en ansvarsforsikring for anvendelse af motorkøretøjer er langt bredere og mere *generel*. Den skal fastsættes *forudgående* på grundlag af generelle og objektive kriterier og være relativt stabil over tid. Spørgsmålet om, hvorvidt de præcise omstændigheder, hvorunder et køretøj har forvoldt en skade, samt dets funktion eller rolle på dette tidspunkt, kan være dækket af en bestemt forsikringspolice, er en *efterfølgende* afgørelse om ansvaret for et givet uheld [40].

45. Sagerne, der omtales i det foregående afsnit, illustrerer dette på bedste vis. I disse sager var det spørgsmål, der skulle afgøres, ikke, om det køretøj, der var årsag til ulykken, var omfattet af en forsikringspligt. Det fremgår, at køretøjet i alle disse sager faktisk var forsikret, således at forpligtelsen i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 var opfyldt. Det drejede sig i realiteten om, hvorvidt den forvoldte skade skulle erstattes af den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer vedrørende den konkrete ulykke og arten af den aktivitet, der blev udført på det pågældende tidspunkt, eller om skaderne skulle erstattes af en anden forsikring eller som led i det personlige erstatningsansvar for den person, der havde forvoldt skaden.

46. Denne type afgørelser er imidlertid ikke omfattet af artikel 3 i direktiv 2009/103. Med andre ord er den forpligtelse, der følger af dette direktivs artikel 3, opfyldt, når der forefindes en forsikring og dermed et sikkerhedsnet for de skadelidte. Når de udtrykkelige, minimale og generelle standarder, der er fastsat i andre bestemmelser i direktiv 2009/103, er overholdt, er spørgsmålet om, hvem der præcis skal yde erstatning for den forvoldte skade og på hvilken måde, ikke et spørgsmål, der reguleres af dette direktiv.

47. Dette er efter min opfattelse den korrekte rækkevidde af forpligtelsen i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103. De spørgsmål, der kan diskuteres under denne overskrift, navnlig i forbindelse med fortolkningen af begreberne »færdsel (med køretøjer)«, »(en medlemsstats) område«, »det område, hvor et køretøj er hjemmehørende« eller den mindste rækkevidde og dækning af

39 – For så vidt angår retspraksis, der fremhæver de tidligere og det nuværende direktiv om motorkøretøjsforsikrings karakter af minimumsharmonisering med hensyn til forskellige forhold, der ikke udtrykkeligt er omhandlet i disse direktiver, jf. f.eks. dom af 23.10.2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, præmis 29), af 21.1.2016, ERGO Insurance og Gjensidige Baltic (C-359/14 og C-475/14, EU:C:2016:40, præmis 40), eller af 14.9.2017, Delgado Mendes (C-503/16, EU:C:2017:681, præmis 47).

40 – Jf. dom af 4.9.2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, præmis 39). For en detaljeret redegørelse jf. også mit forslag til afgørelse Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003, punkt 39 og 48).

»erstatningsansvaret«, der fremgår af denne bestemmelse, er således spørgsmål vedrørende rækkevidden og omfanget af forpligtelsen til at tegne en ansvarsforsikring i al almindelighed. Der er nemlig ikke tale om, hvorvidt anvendelsen af et køretøj under »særlige faktiske omstændigheder« i en given ulykkessituation er dækket af en bestemt motorkøretøjsforsikring eller ej. Det er ikke blot et spørgsmål om lovens anvendelse, en problematik, som jeg vender tilbage til i det følgende afsnit, men også (eller især) et spørgsmål, der ikke er reguleret ved direktiv 2009/103.

48. Sammenfattende må de ubestemte retlige begreber i EU-retten, selv om de meget vel kan være selvstændige, ikke anvendes uden for deres egen sammenhæng, således som det fremgår af dens ordlyd, struktur og formål. Begrebet »[færdsel med] køretøjer« i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 er blot et led i medlemsstaternes generelle forpligtelse til at sikre, at erstatningsansvaret ved anvendelse af køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring. Hverken denne bestemmelse eller a fortiori et enkelt udtryk, der er taget ud af bestemmelsens sammenhæng som sådan, har nemlig til formål at udstikke harmoniserede retningslinjer for fastsættelsen af ansvaret for individuelle hændelser, navnlig ikke når standardforpligtelsen til at tegne en ansvarsforsikring i henhold til denne bestemmelse er opfyldt, og der ikke er tale om nogen åbenbar konflikt med nogen af de øvrige udtrykkelige bestemmelser i direktiv 2009/103.

### *C. Fortolkning versus anvendelse af EU-retten*

49. En anden problemstilling hænger sammen med det foregående punkt og er værd at nævne. I henhold til artikel 267, stk. 1, TEUF har Den Europæiske Unions Domstol kompetence til at afgøre præjudicielle spørgsmål om *fortolkningen* af traktaterne eller om gyldigheden eller *fortolkningen* af retsakter udstedt af Unionens institutioner, organer, kontorer eller agenturer. Derimod tilkommer det først og fremmest de nationale domstole at *anvende* EU-retten, uanset om det sker efter de anvisninger, som Domstolen har givet i henhold til artikel 267 TEUF, eller naturligvis og i langt størstedelen af tilfældene uden sådanne anvisninger.

50. Anvendelsen af loven kan ganske vist omfatte visse aspekter vedrørende fortolkningen af den. Omvendt kan fortolkningen af loven næppe ske abstrakt uden hensyntagen til omstændighederne i den enkelte sag eller de enkelte sager i forbindelse med vurderingen af, om den foreslåede fortolkning er velbegrundet. Det er således umuligt i abstrakte og generelle vendinger at præcisere nøjagtigt, hvornår fortolkningen af loven ophører, og anvendelsen af loven begynder (og omvendt).

51. Jeg vil imidlertid mene, at den foreliggende sag og de i afsnit A i dette forslag til afgørelse omhandlede sager udgør en reel og konkret illustration af tilfælde, hvor Domstolens indgriben ikke er nødvendig, og helt klart ikke på det detaljerede faktuelle niveau, der tidligere har været tale om.

52. For det første, og henset til bemærkningerne i afsnit B i dette forslag til afgørelse, er nødvendigheden af eventuelt at fortolke et ubestemt retligt begreb i EU-retten, herunder begrebet »[færdsel med] køretøjer« i artikel 3 i direktiv 2009/103, naturligt afgrænset af den pågældende bestemmelses ordlyd, sammenhæng og formål. Der er nemlig allerede som udgangspunkt ikke noget behov for at fortolke begrebet »[færdsel med] køretøjer« med henblik på at afgøre, om en given forsikringsgivers ansvar bliver udløst i forbindelse med en specifik ulykke.

53. For det andet bemærkes, at selv hvis det antages, at begrebet »[færdsel med] køretøjer« ligeledes kan anvendes til at afgøre individuelle sager om erstatningsansvar og anvendes til at afgøre, om der på et givet tidspunkt er tale om et køretøjs almindelige brug, er der grænser for, hvor vidt (eller så lavt i abstraktionsniveauet) enhver (normativ) retsregel kan gå i lyset af det uendelige antal af mulige faktiske scenarier. I denne henseende har Domstolen allerede flere gange præciseret, at begrebet »[færdsel med] køretøjer« omfatter *enhver almindelig anvendelse* af køretøjet, der er i overensstemmelse med dets

funktion som transportmiddel [41]. Spørgsmålet om, hvorvidt en sådan definition er for bred, for snæver eller en kende cirkulær, og præcis hvordan den skal afgrænses, kan med sikkerhed give anledning til diskussion. Medmindre en sådan diskussion om rækkevidden af et EU-retligt begreb udtrykkeligt og tydeligt udløses af en forelæggelsesafgørelse, er det imidlertid vanskeligt at se, hvordan endnu en bekræftelse af, at den særlige situation, der er tale om, virkelig udgør endnu et tilfælde af »[færdsel med] køretøjer«, bidrager til at sikre en ensartet fortolkning af EU-retten i hele Unionen, således som traktaternes ophavsmænd har ønsket.

54. Man kan ganske vist hævde, at enhver dom afsagt af Domstolen vil sikre en vis grad af ensartet fortolkning og anvendelse af EU-retten i hele Unionen. Dette er bestemt korrekt. Som følge af f.eks. dommen i sagen Línea Directa Aseguradora må man håbe, at alle de situationer, »hvor et køretøj parkeret i en bygnings private garage, som anvendes i overensstemmelse med køretøjets brug som transportmiddel, er brudt i brand med udspring i køretøjets elektriske kredsløb og har startet en ildebrand, hvorved denne bygning blev beskadiget, selv om nævnte køretøj havde holdt stille i mere end 24 timer inden brandens opståen« [42], vil blive behandlet ensartet overalt i Unionen.

55. Man kan imidlertid med rimelighed spørge sig selv, om det er den type og det niveau af ensartet fortolkning, som Domstolen bør beskæftige sig med i henhold til artikel 267 TEUF. Det minder snarere om de snævre kasuistiske afgørelser, som en national civil domstol i første instans bør give sig af med. Som erfaringen har vist, kan en sådan »retspraksis vedrørende faktiske omstændigheder« desuden kun give anledning til yderligere spørgsmål og kræve yderligere sondringer [43]: Hvad, hvis køretøjet var parkeret på offentlig vej og ikke i en privat garage? Hvad, hvis bilen havde holdt stille i en betydeligt længere periode og således faktisk var ubevægelig? Hvad, hvis branden ikke opstod i køretøjets elektriske kredsløb, men et andet sted? [44]

56. For det tredje skal Domstolens primære rolle være at udtrykke eller tilpasse den normative retlige premissa maior, der følger af EU-retten, som de nationale domstole skal anvende. Det tilkommer de nationale domstole at redegøre for de faktiske omstændigheder i den foreliggende sag, hovedpræmissen og *konklusionen* med hensyn til anvendelsen af EU-retten i den pågældende sag.

57. I henhold til artikel 267 TEUF kan en national ret naturligvis altid indgive en anmodning om præjudiciel afgørelse. Men i lyset af de spørgsmål, der allerede er fortolket, bør spørgsmålet imidlertid som hovedregel netop vedrøre en mulig tilpasning af en premissa maior baseret på EU-retten, der skal anvendes i hovedsagen (dens nærmere præcisering, indsnævring, udvidelse, indførelse af undtagelser osv.). Endnu en bekræftelse af, at den samme tidligere fastlagte premissa maior finder anvendelse på en række andre faktiske omstændigheder uden på nogen måde at opfordre til at genoverveje den gældende premissa maior, henhører under anvendelsen af EU-retten, en opgave, der er tillagt de nationale domstole.

58. Man må rimeligvis anerkende, at disse ideelle grænser bliver noget uklare, når snævre faktiske omstændigheder gøres til en del af en premissa maior, der defineres af EU-retten. I sådanne tilfælde kan en forelæggende ret således med rette sikre sig, at nye og anderledes faktiske omstændigheder virkelig er en del af den retsregel, som Domstolen har ønsket at formulere [45].

41 – Jf. allerede i dom af 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, præmis 59), som senere er gentaget i alle de domme, der er nævnt ovenfor i afsnit A i dette forslag til afgørelse.

42 – Dom af 20.6.2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, præmis 48 og domskonklusionen).

43 – Jf. allerede generaladvokat Jacobs' forslag til afgørelse Wiener SI (C-338/95, EU:C:1997:352, punkt 50), hvori han klogt bemærkede, at »detaljerede svar på meget specifikke spørgsmål ikke altid vil fremme en sådan ensartet anvendelse. Disse svar kan kun give anledning til yderligere spørgsmål«.

44 – Jf. kendelse af 11.12.2019, Bueno Ruiz og Zurich Insurance (C-431/18, EU:C:2019:1082, ikke trykt i Sml., præmis 44).

45 – Jf. i denne henseende vedrørende et spørgsmål, der er omfattet af artikel 3 i direktiv 2009/103, dvs. når forpligtelsen til at tegne en ansvarsforsikring i henhold til denne bestemmelse ophører, mit forslag til afgørelse Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003).

59. For at fastlægge det rette abstraktionsniveau forekommer det afgørende at betragte to faktorer som udgangspunktet: tilbageholdenhed i retssystemet og accept af en vis grad af tilladelig mangfoldighed. Kravet om ensartethed og om ensartet anvendelse af EU-retten i hele Unionen har bestemt altid indtaget en central plads i Domstolens praksis. Imidlertid er det ret naturligt vigtigt i denne henseende at sondre mellem spørgsmål, der reelt er relevante i denne forbindelse, og spørgsmål, som ikke er det, navnlig henset til Unionens retsinstansers (pr. definition) finitte retslige ressourcer.

60. Man kan f.eks. forestille sig en situation, hvor en passager i en taxa er ved at stige ud fra taxaens bagsæde efter at være blevet transporteret af taxaen og åbner døren uden på forhånd at orientere sig og ridser en bil, der kører forbi i samme øjeblik. Udgør dette »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i artikel 3 i direktiv 2009/103? Skal erstatningen for den forvoldte tingsskade betales af taxaens ansvarsforsikring og ikke af den passerende bils ansvarsforsikring? Eller er det taxapassageren, der skal hæfte personligt, fordi vedkommende ikke gad se sig ordentligt for, inden han åbnede døren?

61. Jeg kan ikke se, hvordan en eventuel forskellighed mellem alle Unionens civile retsinstanser med hensyn til, hvordan en sådan sag skal afgøres – under forudsætning af, at der overhovedet vil indtræffe en identisk sag i lyset af de utallige faktuelle variationer og nuancer, der kunne begrunde forskellige resultater – er noget, som Domstolen skal bekymre sig om. En sådan sag henhører netop under anvendelsen af loven, medmindre den indirekte rejser et bredere spørgsmål om, hvorvidt national ret eller praksis er uforenelig med en anden udtrykkelig bestemmelse i EU-retten. Desuden vil jeg vove at hævde, at en sådan grad af ensartethed med hensyn til resultaternes homogenitet i enkeltsager er en myte. En sådan ensartethed opnås nemlig end ikke i stærkt centraliserede nationale retssystemer, som i modsætning til Domstolens rolle med præjudicielle afgørelser foretager en tilbundsgående prøvelse af afgørelser fra lavere retsinstanser for at undersøge, om loven er anvendt korrekt i individuelle sager.

62. Alt i alt er der og vil der altid være en vis mangfoldighed i forbindelse med den nationale *anvendelse* af EU-retten, selv inden for harmoniserede områder. Dette er ikke alene tilladeligt, men også rimeligt og naturligt. Når Domstolen forelægges en anmodning om præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af EU-retten i henhold til artikel 267 TEUF, skal den fastlægge de ydre grænser for denne mangfoldighed ved at fastlægge en ensartet *fortolkning* af EU-retten, herunder de heri indeholdte ubestemte retlige begreber. Denne fortolkning skal imidlertid holde sig på et passende abstraktionsniveau. Domstolens opgave i henhold til artikel 267 TEUF er med andre ord at sikre en ensartet fortolkning af EU-retten, som vedrører de gældende retsregler, og ikke afgørelsen i de enkelte sager. Dette indebærer logisk set, at selv om der er en rimelig grad af ensartethed i retsforskrifterne, kan de konkrete resultater være forskelligartede.

### *D. Den foreliggende sag*

63. Af de grunde, der er anført i de to foregående afsnit af dette forslag til afgørelse, er jeg i det væsentlige enig i den spanske regerings principale argumentation og Kommissionens indlæg: Artikel 3 i direktiv 2009/103 *er ikke til hinder for* nogen af de (modsatrettede nationale) fortolkninger af artikel 5, stk. 2, i lov om forsikring af motorkøretøjer, *alene fordi* afgørelsen om, hvorvidt skaderne på en sættevogn, der fungerer som en del af et sammenkoblet vogntog, under omstændighederne i en individuel sag vil blive dækket af det trækkende køretøjs ansvarsforsikring eller eventuelt af sættevognens ansvarsforsikring, *ikke er reguleret* i de påberåbte EU-retlige bestemmelser.

64. Efter denne præcisering finder jeg det hensigtsmæssigt afslutningsvis at tilføje tre specifikke elementer vedrørende sagen.

65. For det første er den omstændighed, at artikel 5, stk. 2, i lov om forsikring af motorkøretøjer er den bestemmelse i national ret, som den forelæggende ret har henvist til i sit spørgsmål, som ganske rigtigt regulerer det »materielle omfang og undtagelser« vedrørende den lovpligtige forsikring (generelt), nemlig ikke relevant set i sammenhæng med hovedsagen. Som den spanske regering har anført, indeholder national ret en særlig bestemmelse om ansvarsfordeling for så vidt angår enkeltdele af et sammenkoblet vogntog i tilfælde af sammenstød, nemlig artikel 19 i bekendtgørelse om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer [46]. Denne bestemmelse regulerer imidlertid kun fordelingen af ansvaret i tilfælde af skader forvoldt *på tredjemand*. Der er således opstået tvivl og forskellige fortolkninger i de enkelte sager på nationalt plan for så vidt angår en anden situation, der ikke er omfattet af denne (afledte) nationale lovgivning: Hvad, hvis skaden ikke forvoldes på tredjemand, men i stedet forvoldes af den ene del af et sammenkoblet vogntog på den anden?

66. Dette understreger imidlertid blot den omstændighed, at den tvivl om fortolkningen, som den forelæggende ret har rejst, og som tilsyneladende forstærkes af de forskellige afgørelser, som de nationale regionale domstole er nået frem til, vedrører fortolkningen og anvendelsen af de nationale bestemmelser. Jeg kan ikke se, hvordan noget i artikel 1 eller artikel 3 i direktiv 2009/103 kan hjælpe den forelæggende ret med at afklare dette spørgsmål vedrørende national ret.

67. For det andet fremgår det ikke klart, hvorledes denne konklusion skulle blive ændret ved henvisningen til artikel 3, stk. 4, i direktiv 2009/103 i den forelæggende rets spørgsmål. Den bestemmelse lyder således: »Den forsikring, der er omhandlet i stk. 1, skal dække tingsskade såvel som personskade.« I lighed med Kommissionen kan jeg ikke se (og den forelæggende ret forklarer ikke), hvorledes dækningen af tingsskader på nogen måde kan blive bragt i fare eller begrænset af nogen af de fortolkninger, der kan anlægges af de pågældende nationale bestemmelser. Så vidt jeg forstår det, er der helt klart mulighed for at opnå erstatning for tingsskader i sager som den foreliggende. Forpligtelsen i artikel 3 i direktiv 2009/103 til at tegne en ansvarsforsikring synes at være opfyldt. Det anføres heller ikke, at denne dækning generelt ikke er omfattet af nogen af direktivets øvrige bestemmelser. Spørgsmålet er snarere, hvem der i sidste ende er forpligtet til at betale regningen, uanset om det måtte være det trækkende køretøjs forsikringsgiver eller sættevognens forsikringsgiver.

68. For det tredje forholder det sig på samme måde, hvis opmærksomheden flyttes fra direktivets artikel 3 til artikel 1 og til definitionerne af, hvad et »køretøj« er, og hvem der kan være den »skadelidte«, som befinder sig heri, således som den forelæggende ret har anført. Kommissionen har nemlig i sit indlæg diskuteret dette, idet den har rejst spørgsmålet, om en sættevogn eller måske snarere ejeren af en sådan sættevogn eventuelt kan være »skadelidte« som omhandlet i artikel 1, nr. 2), i direktiv 2009/103. Disse overvejelser foranledigede Kommissionen til at antyde, at en beskadiget sættevogn måske ikke er den type offer, hvis beskyttelse direktivet hele tiden har villet styrke [47], idet den igen undrede sig over, hvorledes en sådan undtagelse, som ikke engang udtrykkeligt er fastsat i national ret [48], kan bringe rækkevidden af dækningen af tingsskader, der kræves i henhold til artikel 3, stk. 4, i direktiv 2009/103, i fare.

46 – Nævnt i punkt 12 i dette forslag til afgørelse.

47 – Kommissionen har i denne forbindelse henvist til 21. og 22. betragtning til direktiv 2009/103, hvoraf fremgår, at de mere sandsynlige ofre for færdselsulykker (som det er meningen, at dette direktiv skal beskytte) faktisk er fysiske personer, hvad enten der er tale om passagerer, fodgængere, cyklister eller andre trafikanter, men ikke køretøjer som sådan.

48 – Det gælder igen, at for at nå frem til den konklusion, at artikel 5, stk. 2, i lov om forsikring af motorkøretøjer i et tilfælde som det i hovedsagen omhandlede *udelukker*, at skader på sættevognen skal dækkes af det trækkende køretøjs forsikring, skal denne nationale bestemmelse fortolkes først. Jf. punkt 9 og punkt 16 og 17 i dette forslag til afgørelse, hvori der redegøres for de modstridende fortolkninger af denne nationale bestemmelse.

69. Jeg er Kommissionen meget taknemmelig for disse overvejelser. De bidrager faktisk til at understrege det ovenfor anførte generelle punkt [49]: Sådanne spørgsmål og betragtninger falder uden for anvendelsesområdet for direktiv 2009/103. Dette bekræftes af den logiske dissonans (grænsende til det bizarre), der fremkommer, når man forsøger at presse en situation, der ligger uden for en bestemt lovgivningsmæssig ramme, ind i denne ramme. Det eksisterende koncept og logikken tager ganske enkelt ikke højde for og passer således slet ikke til denne situation [50].

70. Sammenfattende forholder det sig således, at for så vidt som hovedformålet med direktiv 2009/103 er opfyldt, idet en medlemsstat i overensstemmelse med forpligtelsen i dette direktivs artikel 3 har indført en pligt til at tegne en ansvarsforsikring for køretøjer og således beskytter potentielle ofre for færdselsulykker og derved fremmer den frie bevægelighed overalt i Den Europæiske Union, er de specifikke betingelser for denne pligt og a fortiori opfyldelsen af dette erstatningsansvar i sager om ulykker med motorkøretøjer fortsat et spørgsmål om anvendelse af EU-retten eller a fortiori af nationale lovbestemmelser, som er tillagt de nationale domstole.

## V. Forslag til afgørelse

71. Jeg foreslår, at Domstolen besvarer det præjudicielle spørgsmål, som Tribunal Supremo (øverste domstol, Spanien) har forelagt, således:

»Hverken artikel 3, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse eller dette direktivs artikel 1, nr. 1), eller artikel 1, nr. 2), fastsætter regler for, hvorvidt man i national ret skal behandle tingsskade, der er forvoldt på en sættevogn, mens den blev anvendt som en del af et sammenkoblet vogntog sammen med et trækkende køretøj, som en hændelse, der skal dækkes af den lovpligtige ansvarsforsikring, der er tegnet for dette trækkende køretøj. Spørgsmålet henhører sammen med alle de andre spørgsmål, der ikke specifikt er omfattet af direktiv 2009/103, under de nationale retsbestemmelser og under de nationale domstoles kompetence.«

49 – Jf. punkt 39-48 i dette forslag til afgørelse.

50 – For endnu en nyere illustration af det samme fænomen jf. f.eks. dom af 10.12.2020, J & S Service (C-620/19, EU:C:2020:1011).