FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT P.MENGOZZI

fremsat den 6. september 2011[1]

1. I modsætning til i størstedelen af de andre europæiske medlemsstater er det i Det Forenede Kongerige almindelig praksis, at forsikringspolicen for motorkøretøjer hovedsageligt indeholder oplysninger om det forsikrede køretøj, men i virkeligheden er en *personlig* police, som dækker skader forårsaget af indehaveren af policen og eventuelt andre personer, som i policen står angivet som personer, der har lov til at føre køretøjet. Hvis ulykken er forårsaget af en fører, som ikke har lov til at føre køretøjet, skal forsikringen betale skadeserstatning til de skadelidte, som det pålægges af EU-retten, men kan gøre regres over for forsikringstager, som har ladet en person uden tilladelse føre køretøjet.

2. Den foreliggende sag tager udgangspunkt i dette særlige forsikringssystem. Særligt for de to forhold, der skal undersøges af den forelæggende ret, er det faktum, at én og samme person kan optræde som både skadelidt og forsikringstager, som har givet en person uden tilladelse, som har forårsaget en ulykke, lov til at føre køretøjet. Som skadelidt har denne person, som hovedregel, ret til skadeserstatning. Som forsikringstager, der har givet en person uden tilladelse lov til at føre køretøjet, kan man i henhold til loven være forpligtet til at tilbagebetale det beløb, der er udbetalt til de skadelidte, til forsikringsselskabet. Konkret set betyder det, at forsikringstager ikke modtager noget fra forsikringsselskabet, da det beløb, han måtte få udbetalt som skadelidte, modregnes det beløb, han skal betale til forsikringsgiveren som »uagtsom« forsikringstager. Den nationale ret beder Domstolen afgøre, om en sådan situation er forenelig med EU-retten.

I — Retsforskrifter

A — *EU-ret*

3. De præjudicielle spørgsmål er forelagt Domstolen under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring

1 — Originalsprog: italiensk.

for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (herefter »direktivet«) [2]. Dette direktiv var ikke trådt i kraft på tidspunktet for de omstændigheder, som den nationale ret skal træffe afgørelse om. Det drejer sig dog om et konsoliderende direktiv, der i én tekst har samlet reglerne i fire tidligere direktiver [3], uden at ændre deres indhold. Af praktiske årsager henviser jeg også til den konsoliderede tekst samtidig med, at jeg hver gang angiver de tilsvarende bestemmelser i de tidligere direktiver.

4. 3. [4], 14. [5] og 15. [6] betragtning til direktivet har følgende ordlyd:

»(3) Medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at erstatningsansvaret for motorkøretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring. Der træffes inden for rammerne af disse foranstaltninger bestemmelse om, hvilke skader der dækkes samt om forsikringens nærmere vilkår.

[…]

(14) Det er nødvendigt at indføre bestemmelse om, at et organ skal garantere, at skadelidte opnår erstatning, dersom det køretøj, som har forårsaget ulykken, er uforsikret eller ukendt. […]

[…]

(15) Af hensyn til skadelidtes interesser bør virkningerne af en klausul om ansvarsfraskrivelse begrænses til forholdet mellem forsikringsselskabet og den for ulykken

2 — EUT L 263, s. 11.

3 — Det drejer sig om Rådets (første) direktiv 72/166/EØF af 24.4.1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EFT 1972 II, s. 345), Rådets andet direktiv 84/5/EØF af 30.12.1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT L 8, s. 17), Rådets tredje direktiv 90/232/EØF af 14.5.1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT L 129, s. 33) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EØF af 16.5.2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (Fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv) (EFT L 181, s. 65).

4 — Svarer til anden betragtning til andet direktiv 84/5/EØF.

5 — Identisk, i den citerede del, med sjette betragtning til andet direktiv 84/5/EØF.

6 — Praktisk talt identisk med syvende betragtning til andet direktiv 84/5/EØF.

ansvarlige. Dersom køretøjet er stjålet eller tilegnet ved vold, kan medlemsstaterne bestemme, at ovennævnte organ skal yde skadelidte erstatning.«

5. Artikel 3 i direktiv 2009/103/EF foreskriver en generel pligt til at ansvarsforsikre køretøjer både mod skade på ting og personer.

6. Artikel 12, stk. 1 [7], i direktiv 2009/103/EF bestemmer følgende:

»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.«

7. Samme artikel 12, stk. 3, andet afsnit [8], bestemmer, at »[n]ærværende artikel [hverken berører] erstatningsansvaret eller skadesbeløbet«.

8. Artikel 13, stk. 1, i samme direktiv [9] har følgende ordlyd:

»De enkelte medlemsstater træffer passende foranstaltninger for at sikre, at enhver lovbestemmelse eller enhver klausul i en forsikringspolice, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 3, og som bestemmer, at forsikringen ikke dækker nedenstående personers anvendelse af eller kørsel med køretøjet, med henblik på anvendelse af artikel 3 ikke har nogen indvirkning på krav fra tredjemand, der lider skade ved en ulykke:

a) personer, som hverken udtrykkeligt eller stiltiende har tilladelse hertil

[…]

Den i første afsnit, litra a), omhandlede bestemmelse eller klausul kan imidlertid gøres gældende over for personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, såfremt forsikringsselskabet kan bevise, at de vidste, at køretøjet var stjålet.

[…]«

9. Artikel 10 [10] i direktiv 2009/103/EF refererer til situationer, hvor det køretøj, som har forårsaget en skade, er uforsikret eller ukendt. I sådanne situationer foreskriver direktivet, at medlemsstaterne skal oprette eller godkende et organ, som kan yde erstatning til skadelidte

7 — Svarer til artikel 1, stk. 1, i tredje direktiv 90/232/EØF.

8 — Svarer til artikel 1a, stk. 2, i tredje direktiv 90/232/EØF.

9 — Svarer, i den citerede del, til artikel 2, stk. 1, i andet direktiv 84/5/EØF.

10 — Svarer til artikel 1, stk. 4-7, i andet direktiv 84/5/EØF.

i ulykker. Stk. 2, andet afsnit, i samme artikel foreskriver følgende:

»Medlemsstaterne kan imidlertid udelukke personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, fra organets intervention, når organet kan bevise, at de vidste, at dette ikke var forsikret.«

B — *National ret*

10. Den nationale lovgivning, som gøres gældende i denne sag, er Road Traffic Act 1988 (herefter»RTA«). Særligt section 151(8) foreskriver, at et forsikringsselskab, såfremt det har betalt et beløb for erstatningsansvaret for en person, der ikke er dækket af en police, kan inddrive det udbetalte beløb hos forsikringstager, som har forårsaget ulykken, eller givet lov til brug af køretøjet, som har forårsaget ulykken.

II — De faktiske omstændigheder og præjudicielle spørgsmål

11. Sagen for den forelæggende ret opstår som følge af en forening af appellerne i to forskellige tvister, hvor der er truffet modstridende afgørelser af to forskellige retsorganer i første instans.

12. De to sager er på visse områder forskellige, men har de vigtigste retlige elementer til fælles. I begge sager har forsikringstager givet en person, som ikke var anført i forsikringsaftalen som en person med tilladelse til at føre køretøjet, og som ikke selv var forsikret, lov til at føre køretøjet — en motorcykel i den ene sag og en bil i den anden. I begge tilfælde skete der en ulykke, hvor forsikringstager som passager led fysiske skader.

13. De omhandlede forsikringsselskaber har i begge tilfælde nægtet at betale skadeserstatning til de to skadelidte på baggrund af muligheden i RTA's section 151(8) for at fremsætte regreskrav mod forsikringstager for de udbetalte beløb for skader forårsaget af en person, som forsikringstager havde givet lov til at føre køretøjet, og som ikke havde tilladelse hertil. I sager som disse, som den nationale ret skal træffe afgørelse i, mener forsikringsselskaberne, at pligten til at yde skadeserstatning til de skadelidte og muligheden for at gøre regres over for forsikringstager ophæver hinanden, idet skadelidte og den person, der kan gøres regres mod, er én og samme person.

14. I denne situation har den forelæggende ret, der har konstateret et muligt problem med foreneligheden med EU-retten, udsat sagen og anmodet Domstolen om en præjudiciel afgørelse af følgende spørgsmål:

»1) Skal artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, i [direktiv 2009/103/EF] fortolkes således, at de udelukker nationale bestemmelser med den virkning i henhold til den relevante nationale lovgivning, at en skadelidt i forbindelse med et færdselsuheld ikke er dækket af forsikringen under omstændigheder, hvor

a) uheldet er forvoldt af en fører, der ikke er forsikret

b) skadelidte gav føreren, der ikke er forsikret, lov til at føre køretøjet

c) skadelidte var passager i køretøjet på uheldstidspunktet, og

d) skadelidte var forsikret til at føre det pågældende køretøj.

Det ønskes navnlig oplyst:

i) Er en sådan national bestemmelse en bestemmelse, som bestemmer, at »forsikringen ikke dækker«, i den i [artikel 13, stk. 1, i direktiv 2009/103/EF] omhandlede forstand?

ii) Under omstændighederne i denne sag er den forsikredes [11] tilladelse til den, der ikke er forsikret, da »udtrykkelig eller stiltiende tilladelse« som omhandlet i [artikel 13, stk. 1, litra a), i direktiv 2009/103/EF]?

iii) Påvirkes svaret på dette spørgsmål af det forhold, at nationale organer, der skal yde erstatning i tilfælde af skade forvoldt af ukendte køretøjer eller køretøjer, der ikke er forsikrede, i henhold til [artikel 10 i direktiv 2009/103/EF] kan udelukke personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, fra organets intervention, når organet kan bevise, at de

11 — I det præjudicielle spørgsmål tales der om »forsikringsselskabet«. Det ser ud til at være en skrivefejl.

vidste, at dette ikke var forsikret?

2) Afhænger svaret på spørgsmål 1 af, om den pågældende tilladelse

(a) byggede på faktisk viden om, at den pågældende fører ikke var forsikret, eller (b) byggede på en formodning om, at føreren var forsikret, eller [afhænger det af], (c) om den pågældende tilladelse blev givet af en forsikret person, som ikke tænkte herover?««

III — Første præjudicielle spørgsmål

A — *Indledende betragtninger*

15. Det skal påpeges, at det i nærværende sag ikke handler om, hvorvidt der foreligger et civilretligt ansvar for skaderne forvoldt på skadelidte. Som det fremgår af en undersøgelse af de gældende regler, berører EU-retten ikke de nationale bestemmelser i medlemsstaterne vedrørende ansvar og skadesopgørelse.

16. Generelt skal analysen af de retlige konsekvenser ved enhver skadevoldende handling i forbindelse med motorkøretøjer foregå i to faser. I den første fase skal man fastslå, om der foreligger et civilretligt ansvar. Såfremt der foreligger et civilretligt ansvar, skal man herefter gå videre til anden fase af analysen, som vedrører forsikringsselskabernes udbetaling af erstatning. Det er kun denne anden fase, der i princippet vedrører EU-retten, jf. dog pligten til at garantere den effektive virkning af direktivet [12]. Det skal påpeges, at det kan være svært at sondre mellem de to faser, og det er ikke udelukket, at Domstolen i fremtiden vil blive bedt om at klarlægge dette spørgsmål yderligere.

17. De af den nationale ret forelagte spørgsmål i nærværende sag vedrører netop ovennævnte anden fase, hvilket fremgår af indholdet. Det problem, der skal løses, drejer sig

12 — Jf. to lignende sager, hvor Domstolen har redegjort for den ikke altid nemme sondring mellem EU-bestemmelserne om forsikringsdækning og de nationale bestemmelser om civilretligt ansvar, dom af 17.3.2011, sag C-484/09, Carvalho Ferreira Santos, Sml. I, s. 1821, og af 9.6.2011, sag C-409/09, Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, Sml. I, s. 4955.

ikke om, hvorvidt der foreligger et civilretligt ansvar, men om, hvorvidt forsikringsselskabet er forpligtet til at betale skadeserstatning, og om grænserne for denne forpligtelse. Der hersker ingen tvivl om, at svaret på disse spørgsmål skal søges i fortolkningen af direktivets bestemmelser, hvis anvendelsesområde de faktiske omstændigheder i nærværende sag er omfattet af.

B — *Det præjudicielle spørgsmål*

18. Med det første spørgsmål har den nationale ret nærmere bestemt anmodet Domstolen om at udtale sig om forenelighed en med EU-retten af de nationale regler, der giver et forsikringsselskab ret til ikke at betale skadeserstatning til skadelidte, når følgende tre omstændigheder alle gør sig gældende: a) Uheldet er forvoldt af en fører, der ikke er forsikret, b) skadelidte er forsikret, og c) den forsikrede gav føreren, der ikke er forsikret, lov til at føre køretøjet.

19. Det skal med det samme påpeges, at de omhandlede forsikringsselskaber beskriver situationen med andre ord end den forelæggende ret. De insisterer således på, at det i det foreliggende tilfælde ikke drejer sig om, at de nægter at betale eller anerkende den forsikringsmæssige dækning. Den nationale lov tillader helt enkelt forsikringsselskaberne, under de særlige omstændigheder, der gør sig gældende i sagen, at søge regres hos forsikringstager for de beløb, der udbetales til skadelidte som følge af ulykken. Da forsikringstager og skadelidte i denne sag er én og samme person, er den manglende betaling ifølge forsikringsselskaberne en følge af en umiddelbar modregning mellem det beløb, der betales til skadelidte, og det beløb, som der kan søges regres for hos den »uagtsomme« forsikringstager [13].

20. Omvendt mener den nationale ret, at en sådan sondring er søgt, og at den nationale lov skal fortolkes således, at den helt enkelt får til følge, at forsikringsselskabet slet ikke betaler nogen skadeserstatning til skadelidte ved ulykken.

21. Fortolkningen af den nationale ret er naturligvis forbeholdt den forelæggende ret, men jeg mener ikke, at svaret på spørgsmålene i den konkrete sag ændrer sig væsentligt, uanset hvilket af de to førnævnte synspunkter man anlægger. Under alle omstændigheder er EU-retten til hinder for, at forsikringsselskabet i situationer som dem, der er forelagt den forelæggende ret til afgørelse, kan nægte skadelidte skadeserstatning for de lidte skader i

13 — Jeg skal forbigående påpege, at forsikringsselskaberne med denne udlægning af sagen implicit indrømmer, at der ikke er problemer angående det civilretlige ansvar, men kun angående den forsikringsmæssige dækning. Hvis der ikke forelå et civilretligt ansvar, kunne forsikringsselskaberne helt enkelt nægte at betale på baggrund af en sådan omstændighed.

en ulykke. Jeg skal i det følgende forsøge at forklare hvorfor.

22. Som ovenfor nævnt, har EU-retten vedrørende civilretligt ansvar for motorkøretøjer ikke til formål at harmonisere medlemsstaternes bestemmelser om civilretligt ansvar. Den har et mere begrænset, men alligevel dobbeltformål, idet den sigter mod dels at sikre den frie bevægelighed for køretøjer og deres passagerer, dels at de skadelidte i en ulykke får en ensartet behandling, uanset hvor selve ulykken sker [14]. Med andre ord, og selv om direktivet, som det fremgår, giver plads til, at den nationale ret selv kan foretage en skønsmæssig vurdering på området for civilretligt ansvar, så bestemmer det samtidig, at skadelidte ved uheld under alle omstændigheder skal sikres, om ikke samme behandling i alle medlemsstater (det ville kræve en harmonisering også af reglerne vedrørende ansvar, hvilket lovgiveren derimod har foretrukket af undgå), så i det mindste en »ensartet« standard inden for hele Den Europæiske Union. Det står ikke helt klart, om dette princip i direktivet kan have indflydelse på de skønsbeføjelser, som medlemsstaterne har på det civilretlige område. Under alle omstændigheder falder spørgsmålet om civilretligt ansvar, som nævnt ovenfor, uden for rammerne af nærværende tvist.

23. I den foreliggende sag står det klart, at de situationer, der ligger til grund for tvisten, henhører under reglerne i artikel 13, stk. 1, litra a), i direktiv 2009/103/EF. Forsikringsselskaberne forsøger at undgå at skulle betale erstatning på baggrund af lovbestemmelser/aftalevilkår baseret på den omstændighed, at personen, der førte køretøjet, ikke havde tilladelse hertil. I henhold til ovennævnte regel er lignende bestemmelser eller klausuler uforenelige med EU-retten [15]. Med henblik på skadeserstatning er ejeren/forsikringstager, som ikke førte køretøjet, under alle omstændigheder en »tredjepart«, som er beskyttet af førnævnte bestemmelse. I tilfælde af en ulykke skal alle andre personer end føreren, der har forårsaget ulykken, betragtes som »tredjepart« [16]. Med generaladvokat Geelhoeds ord »overgår retsforholdet mellem forsikringstager og forsikringsgiver til skadevolder« [17] i denne situation.

24. En undersøgelse af retspraksis bekræfter og underbygger det ovenfor anførte.

14 — Dom af 28.3.1996, sag C-129/94, Ruiz Bernáldez, Sml. I, s. 1829, præmis 13 og 14, af 14.9.2000, sag C-348/98, Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira, Sml. I, s. 6711, præmis 23 og 24, og af 30.6.2005, sag C-537/03, Candolin m.fl., Sml. I, s. 5745, præmis 17.

15 — Jf. også i denne retning punkt 42 ff. i nærværende forslag til afgørelse.

16 — Jf. dommen i sagen Candolin m.fl., nævnt ovenfor i fodnote 14, præmis 33.

17 — Forslag til afgørelse af 10.3.2005 i sagen Candolin m.fl., nævnt ovenfor i fodnote 14, punkt 54.

25. Den forelæggende ret påpeger med rette, at de forhold, der skal prøves i den foreliggende sag, har betydelige ligheder med sagen Candolin m.fl., som Domstolen traf afgørelse om i 2005 [18]. I den sag tillod den nationale finske lovgivning forsikringsselskaberne at nægte eller begrænse skadeserstatningen til skadelidte ved en ulykke, såfremt sidstnævnte havde medvirket til at forårsage skaden. I sagen Candolin m.fl. drejede spørgsmålet sig navnlig om flere personer, bl.a. ejeren af køretøjet, som var steget ind i køretøjet, på trods af at de vidste, at føreren var spirituspåvirket.

26. Domstolen fastslog i det tilfælde, at en sådan national lov ikke kunne betragtes som værende forenelig med EU-retten. Årsagen er, at de gældende EU-retlige bestemmelser som udgangspunkt pålægger forsikringsselskaberne at betale skadeserstatning til skadelidte og angiver nogle få undtagelser fra denne regel, som skal fortolkes restriktivt [19]. Som følge heraf har Domstolen fastslået, at alle situationer, der ikke falder ind under de anførte undtagelser i direktivet, skal medføre skadeserstatning til skadelidte ved en ulykke.

27. I den sammenhæng er det irrelevant, at en af de skadelidte er ejeren af køretøjet, som er med som passager. Den eneste person, som direktivet i princippet ikke tilkender nogen ret til skadeserstatning fra forsikringen, er føreren, mens alle øvrige passagerer skal være dækket [20]. Ifølge Domstolens retspraksis har skadelidte i en ulykke *altid* ret til skadeserstatning fra forsikringsselskabet, undtagen i de tilfælde, der falder ind under de anførte undtagelser i direktivet. Da det i den foreliggende sag står klart, at den ikke falder ind under de udtrykkeligt angivne undtagelser i direktivet, bekræfter anvendelsen af retspraksis i dommen i sagen Candolin m.fl., at de to forsikringstagere, som har ladet førere uden tilladelse føre deres køretøjer, under alle omstændigheder har ret til skadeserstatning for de lidte skader.

28. Det kan anfægtes, at Domstolen i dommen i sagen Candolin m.fl. ikke fastslog, hvem der var indehaver af forsikringspolicen, hvilket derimod er en vigtig omstændighed i nærværende sag. Det skal dog påpeges, at dette aspekt ikke i praksis forekommer relevant, idet Domstolen udtrykkeligt fastslog, at *den eneste sondring, der er tilladt i direktivet*, når ingen af ovennævnte undtagelser, som udelukker erstatning, kan gøres gældende,

18 — Dommen i sagen Candolin m.fl., nævnt ovenfor i fodnote 14.

19 — Dommen i sagen Candolin m.fl., nævnt ovenfor i fodnote 14, præmis 21.

20 — Dommen i sagen Candolin m.fl., nævnt ovenfor i fodnote 14, præmis 31-33.

er sondringen mellem føreren og de øvrige passagerer, og således udgør alle andre personer end føreren i henhold til direktivet »tredjepart«, der har ret til skadeserstatning. Hvorom alting er, fremgår det ikke, at de faktiske omstændigheder i dommen i sagen Candolin m.fl. adskiller sig fra det typiske tilfælde, hvor ejeren af køretøjet også er indehaver af forsikringspolicen [21]. Man må i øvrigt ikke glemme, at forsikringspolicerne som nævnt i størstedelen af medlemsstaterne begrænser sig til at dække et køretøj, uden at det angives, hvem der har tilladelse til at føre køretøjet.

29. Selv om den forelæggende ret anerkender relevansen af Domstolens praksis, som ovenfor nævnt, er den dog i tvivl på dette område, hvilket har foranlediget den til at fremsætte sine præjudicielle spørgsmål. Jeg mener dog, at denne tvivl er ubegrundet, og at retspraksis i sagen Candolin m.fl. udgør et referencepunkt også i nærværende sag.

30. Den forelæggende rets primære argument for at sætte spørgsmålstegn ved anvendelsen af retspraksis i sagen Candolin m.fl., eller, hvis sandheden skal siges, at berettige sin tvivl om, hvorvidt denne retspraksis er korrekt, består i den ulige behandling — såfremt Domstolens fortolkning godtages — som måtte opstå mellem de passagerer, der er involveret i en ulykke som den i den foreliggende sag på den ene side, og på den anden side de passagerer, som steg ind i et uforsikret køretøj velvidende, at det var uforsikret. I den foreliggende sag skulle der med anvendelse af retspraksis i sagen Candolin m.fl. tilkendes erstatning til forsikringstageren, som har givet en person uden tilladelse lov til at føre køretøjet, mens der i tilfælde med personer, der stiger ind i et køretøj uden forsikring og er velvidende, at det ikke er forsikret, i henhold til direktivets artikel 10, stk. 2, gives mulighed for at nægte disse personer skadeserstatning.

31. Hvad angår denne formodede ulige behandling, mener jeg, at der skal anlægges to synspunkter. Først og fremmest kan situationen med det forsikrede køretøj og det uforsikrede køretøj, som Kommissionen f.eks. har gjort gældende, ikke sammenlignes. For uforsikrede køretøjer foreskriver direktivet en obligatorisk udbetaling af erstatning fra de organer, som medlemsstaterne har udpeget, med henblik på under alle omstændigheder at garantere et vist dækningsniveau for skadelidte. Reglerne vedrørende uforsikrede køretøjer kan således med rette betragtes som undtagelser og kan derfor være anderledes end de regler, der finder anvendelse på behørigt forsikrede køretøjer.

21 — Generaladvokat Geelhoed er i sit forslag til afgørelse i denne sag, nævnt ovenfor i fodnote 17, klart gået ud fra denne forudsætning (jf. punkt 54 i forslaget til afgørelse).

32. For det andet forekommer det generelt temmelig diskutabelt fra et fortolkningsmæssigt synspunkt at foreslå, at en forskel i behandlingen afhjælpes ved at mindske det niveau af beskyttelse, der tilkendes i den »privilegerede« situation, så det stemmer overens med det niveau, der tilkendes i den »ugunstige« situation. Sædvanligvis gør det modsatte sig gældende, og fortolkeren forsøger under alle omstændigheder, hvis det er muligt, at behandle situationer med mindre beskyttelse på samme måde som situationer, hvor beskyttelsen er højere.

33. Hvis man godtager den tese, som foreslås af den forelæggende ret, ifølge hvilken den nationale lovgivning, der finder anvendelse på sagens faktiske omstændigheder, foreskriver, at forsikringsselskabet ikke er forpligtet til at yde skadeserstatning til skadelidte, fremgår det direkte og klart af retsforskrifterne og Domstolens retspraksis, at EU-retten er til hinder for en sådan national lovgivning.

34. Som ovenfor nævnt, ville en sådan konklusion på den anden side heller ikke skulle ændres, hvis man vælger den tese, som den nationale ret afviste, men som forsikringsselskaberne fremførte, og ifølge hvilken det ikke drejer sig om at nægte at betale skadeserstatning, men blot om en kompensation mellem erstatningen og det beløb, der kan søges regres for hos den »uagtsomme« forsikringstager.

35. Det skal påpeges, at medlemsstaternes bestemmelser ifølge retspraksis — selv om EU-retten generelt tillader, at den nationale lovgivning i visse tilfælde giver forsikringsselskaberne mulighed for at søge regres hos forsikringstager [22] — ikke må undergrave virkningen af direktivet [23], som bygger på det grundlæggende princip, at forsikringsselskaberne altid skal betale skadeserstatning til andre skadelidte end føreren [24].

36. Eftersom direktivet ikke harmoniserer de nationale regler om civilretligt ansvar, er det indlysende, at de faktiske omstændigheder i forbindelse med de enkelte hændelser skal tages i betragtning, f.eks. med henblik på fastsættelse af erstatningsbeløbet. Under alle omstændigheder skal en eventuel nedsættelse af erstatningen — ud over at der er tale om undtagelsestilfælde — bedømmes fra sag til sag og kan ikke fastsættes i henhold til generelle og abstrakte kriterier [25]. Som Kommissionen har påpeget under retsmødet, kan det i ekstreme tilfælde føre til en nedsættelse af erstatningen svarende til selve erstatningsbeløbet, dvs. en udbetaling på nul. Dette skal dog ske på baggrund af en bedømmelse af alle sagens

22 — Ruiz Bernáldez-dommen, nævnt ovenfor i fodnote 14, præmis 23.

23 — Dommen i sagen Candolin m.fl., nævnt ovenfor i fodnote 14, præmis 28. Jf. også dom af 19.4.2007, sag C-356/05, Farrell, Sml. I, s. 3067, præmis 34, og dommen i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, nævnt ovenfor i fodnote 12, præmis 28.

24 — Ruiz Bernáldez-dommen, nævnt ovenfor i fodnote 14, præmis 18.

25 — Dommen i sagen Candolin m.fl., nævnt ovenfor i fodnote 14, præmis 29 og 30, og i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, nævnt ovenfor i fodnote 12, præmis 29.

omstændigheder, og det faktum alene, at man har givet en person uden tilladelse lov til at føre køretøjet, er ikke tilstrækkeligt til at lade erstatningen bortfalde helt. Det skal også påpeges, at en passagers medvirken til forvoldelse af skaden, ifølge Domstolen, ikke kan ligge til grund for en urimelig nedsættelse af erstatningen [26].

37. Med andre ord fører Domstolens praksis på området nødvendigvis til den konklusion, at bestemmelserne i artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, i direktiv 2009/103/EF indebærer, at i tilfælde, hvor én og samme person er både skadelidte og uagtsom forsikringstager, skal den første egenskab af skadelidte gå forud for den anden. Medmindre det drejer sig om et af de forhold, hvor direktivet udtrykkeligt foreskriver mulighed for at nægte at udbetale erstatning, skal skadelidte i en ulykke tilkendes skadeserstatning.

38. Denne fortolkning af fællesskabslovgivningen er den eneste, der er forenelig med retsforskrifterne og retspraksis, men den efterlader unægteligt nogle inkonsekvente områder. Det skal navnlig indrømmes, at det, selv om et forsikringsselskab ikke kan søge regres hos en uagtsom forsikringstager for erstatningsbeløb, som denne tilkendes som skadelidt, derimod er muligt at søge regres for eventuelle beløb udbetalt til *andre* skadelidte i samme ulykke. En sådan situation synes dog ikke uforenelig med direktivets ånd, navnlig set i lyset af ønsket om at beskytte de skadelidte.

C — *Medlemsstaternes skønsbeføjelser i forbindelse med i spørgsmål om bestemmelser om civilretligt ansvar*

39. Det skal i øvrigt bemærkes, at de seneste domme, der er afsagt af Domstolen [27], hvori det blev fastslået, at den portugisiske lovgivning er forenelig med direktivet på området for civilretligt ansvar for motorkøretøjer, ikke er til hinder for den løsning, som jeg har foreslået. Den portugisiske ordning for civilretligt ansvar giver i nogle tilfælde mulighed for ikke at betale erstatning til skadelidte ved trafikuheld. Det gælder særligt i tilfælde, hvor man kan udelukke enhver form for skyld fra førernes side.

40. Som Domstolen påpegede i de nævnte domme [28], drejede sagerne sig om

26 — Dommen i sagen Candolin m.fl., nævnt ovenfor i fodnote 14, præmis 29.

27 — Jeg henviser til dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos og i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, begge nævnt ovenfor i fodnote 12.

28 — Dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos, nævnt ovenfor i fodnote 12, præmis 39, og i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, nævnt ovenfor i fodnote 12, præmis 34.

selve eksistensen af et civilretligt ansvar i forbindelse med de pågældende ulykker. Problematikken hørte således ind under et område, der i princippet overlades fuldt ud til medlemsstaternes eget skøn. I den foreliggende sag tages der, som allerede nævnt, derimod udgangspunkt i en forudsætning om, at der foreligger et civilretligt ansvar, og de præjudicielle spørgsmål drejer sig udelukkende om forsikringsselskabets udbetaling af erstatning. Det er således ikke et spørgsmål om civilretligt ansvar, men snarere et spørgsmål om regulering af forsikringsselskabernes rolle, der henhører under direktivets bestemmelser.

41. Det skal derudover også bemærkes, at udelukkelsen af et civilretligt ansvar i de ovenfor nævnte domme var resultatet af de nationale domstoles bedømmelse fra sag til sag. Omvendt kan den nationale ret i de tilfælde, der ligger til grund for den foreliggende sag, give forsikringsselskaberne mulighed for generelt at nægte at betale i alle de tilfælde, hvor en person uden tilladelse i henhold til policen har fået lov til at føre køretøjet. En sådan generel udelukkelse ser således også, som det fremgår ovenfor, ud til at være i modstrid med pligten til at foretage en bedømmelse fra sag til sag, som fastslået i retspraksis [29].

D — *Tilladelsen i henhold til direktivets artikel 13, stk. 1*

42. Inden behandlingen af det første præjudicielle spørgsmål afsluttes, findes der et sidste aspekt, som fortjener at blive berørt forbigående, og det er det argument, som netop forsikringsselskaberne og Det Forenede Kongeriges regering har fremført i deres skriftlige bemærkninger, om, at den i direktivets artikel 13, stk. 1, nævnte »tilladelse« ikke vedrører forsikringsselskabets, men forsikringstagers tilladelse. Som følge heraf ville de vilkår i forsikringsaftalerne, som ville miste virkning i medfør af artikel 13, være dem, der udelukker dækning i tilfælde, hvor køretøjet er blevet ført af personer uden tilladelse fra ejeren. Omvendt vil de bestemmelser eller klausuler, der udelukker dækning i tilfælde, hvor køretøjet føres af personer uden tilladelse fra forsikringsselskabet, som det er tilfældet i den foreliggende sag, stadig være gældende.

43. Ovennævnte fortolkning er efter min opfattelse uacceptabel.

44. Først og fremmest, og som det med rette påpeges, udgør kørsel med et køretøj uden ejerens tilladelse normalt et tyveri, og i tyveritilfælde foreskriver direktivet særlige regler indeholdt i samme artikel 13. Medlemsstaterne kan navnlig i forbindelse med stjålne køretøjer beslutte, at erstatningen skal betales af det nationale organ, der oprettes i medfør af artikel 10 til at betale skadeserstatning for skader forvoldt af ukendte eller uforsikrede

29 — Jf. punkt 34 ovenfor i nærværende forslag til afgørelse.

køretøjer, i stedet for af forsikringsselskabet. Disse særlige regler i forbindelse med tyveri foranlediger en til at mene, at det, hvis lovgiveren kun havde denne omstændighed i tankerne ved udarbejdelse af artikel 13, stk. 1, litra a), ville have været angivet tydeligere.

45. Ved en teleologisk fortolkning af direktivet og i lyset af målet om at beskytte skadelidte, mener jeg, at reglen, som foreskriver tilsidesættelse af aftalevilkår, der udelukker forsikringsdækning ved manglende »tilladelse«, skal fortolkes bredt, således at den omfatter alle situationer, hvor den person, der fører et køretøj, ikke er berettiget hertil, fordi vedkommende ikke har fået tilladelse hertil af forsikringsselskabet, køretøjets ejer eller forsikringstager. I alle disse tilfælde skal forsikringsdækning dog garanteres med henblik på at beskytte skadelidte, og forsikringsselskabet kan i princippet ikke unddrage sig erstatningspligten.

46. Denne fortolkning påvirkes ikke af, at den pågældende tilladelse kan være »udtrykkelig eller underforstået«. I modsætning til påstanden fra Det Forenede Kongeriges regering kan en tilladelse fra et forsikringsselskab og ikke kun en tilladelse fra en forsikringstager også være underforstået. Det skal bemærkes, at forsikringen i de fleste medlemsstater, som det fremgår ovenfor, kun dækker et køretøj uden angivelse af de personer, der har lov til at føre det. I sådanne tilfælde drejer det sig om en »underforstået« tilladelse fra forsikringsselskabets side til alle potentielle førere af køretøjet.

47. Som Kommissionen har gjort gældende under retsmødet, skal det i øvrigt bemærkes, at de bestemmelser eller klausuler, der henvises til i direktivets artikel 13, stk. 1, litra a)-c), snarere synes at være vejledende frem for udtømmende, set i lyset af især den retspraksis, der har fastslået, at de bestemmelser, der tillader, at forsikringsselskaberne fritages fra at betale erstatning i visse tilfælde, er undtagelsestilfælde, som skal fortolkes restriktivt [30]. Det faktum, at en type af bestemmelse eller klausul ikke udtrykkeligt er angivet i artikel 13, betyder dermed ikke, at den automatisk er forenelig med direktivet.

E — *Forslag til afgørelse i forbindelse med første spørgsmål*

48. Jeg afslutter hermed min behandling af det første præjudicielle spørgsmål og foreslår Domstolen at besvare det ved at kende for ret, at artikel 12, stk. 1, og 13, stk. 1, i direktiv 2009/103/EF skal fortolkes således, at de

30 — Dommen i sagen Candolin m.fl., nævnt ovenfor i fodnote 14, præmis 19.

er til hinder for nationale bestemmelser, som under omstændigheder som dem, der gør sig gældende i hovedsagen, giver et forsikringsselskab mulighed for at nægte at betale skadeserstatning til skadelidte, hvis denne er en forsikringstager, der har været passager i sit eget køretøj, og har tilladt en person, der ikke er dækket af forsikringspolicen, at føre køretøjet.

IV — Andet præjudicielle spørgsmål

49. Med sit andet præjudicielle spørgsmål anmoder den forelæggende ret Domstolen om at præcisere, om den psykologiske tilstand for forsikringstageren, som lod en person uden tilladelse føre køretøjet, er relevant for en besvarelse af det foregående spørgsmål, og særlig om det kan have betydning, om forsikringstager vidste, at den person, som han lod føre køretøjet, ikke var dækket af en forsikring.

50. Som ovenfor anført, er direktivet, som det fortolkes i retspraksis, baseret på tanken om, at forsikringsselskabet i princippet *altid* skal yde skadeserstatning til skadelidte, medmindre en af de i direktivet udtrykkeligt anførte undtagelser finder anvendelse. Med andre ord er forsikringstagers psykologiske tilstand irrelevant hvad angår kravet om under alle omstændigheder at skulle betale skadeserstatning til skadelidte, også når en af dem er den »uagtsomme« forsikringstager.

51. Det forhindrer naturligvis ikke på nogen måde, at medlemsstaterne inden for de ovenfor nævnte grænser kan tage højde for dette element i bestemmelserne om civilretligt ansvar, f.eks. med henblik på fastsættelse af det beløb, som skadelidte kan få udbetalt, eller ved skader på tredjepart, med henblik på fastsættelse af forsikringsselskabernes ret til at søge regres.

52. Jeg foreslår således, at Domstolen besvarer det andet præjudicielle spørgsmål ved at kende for ret, at svaret på det første spørgsmål ikke afhænger af, om forsikringstageren vidste, at den person, som han lod føre køretøjet, ikke var dækket af en forsikring.

V — Forslag til afgørelse

53. På grundlag af de anførte betragtninger foreslår jeg Domstolen at besvare Court of Appeals spørgsmål som følger:

»Artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse skal fortolkes således, at de er til hinder for nationale bestemmelser, som under omstændigheder som dem, der gør sig gældende i hovedsagen, giver et forsikringsselskab mulighed for at nægte at betale skadeserstatning til skadelidte, hvis denne er en forsikringstager, der har været passager i sit eget køretøj, og har tilladt en person, der ikke er dækket af forsikringspolicen, at føre køretøjet.

Besvarelsen af første spørgsmål afhænger ikke af, om forsikringstageren vidste, at den person, som han lod føre køretøjet, ikke var dækket af en forsikring.«