Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 10 juni 2021 *

”Begäran om förhandsavgörande – Obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon – Direktiv 2009/103/EG – Artikel 1 leden 1 och 2 – Artikel 3 första, andra och sista styckena – Begreppet fordon – Skyldighet att ha försäkring som omfattar sakskador – Innebörd – Trafikolycka där ett ledat fordon vars delar omfattas av separata obligatoriska försäkringar är inblandat – Skador på en påhängsvagn orsakade av det dragfordon som påhängsvagnen var kopplad till när olyckan inträffade – Tolkning av den nationella lagstiftningen enligt vilken den obligatoriska ansvarsförsäkringen för dragfordonet inte täcker dessa skador”

I mål C-923/19,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Tribunal Supremo (Högsta domstolen, Spanien) genom beslut av den 28 november 2019, som inkom till domstolen den 17 december 2019, i målet

Van Ameyde España SA

mot

GES, Seguros y Reaseguros SA,

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden E. Regan samt domarna M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos och I. Jarukaitis (referent),

generaladvokat: M. Bobek,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– Van Ameyde España SA, genom M.I. Castizo Reyes, procuradora, och V. Muñoz Mundina, abogado,

* Rättegångsspråk: spanska.

– GES, Seguros y Reaseguros SA, genom A.M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, och J.A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado,

– Spaniens regering, genom M.J. Ruiz Sánchez, i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom H. Tserepa-Lacombe och J. Rius, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 23 februari 2021 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 3 sista stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EUT L 263, 2009, s. 11), jämförd med artikel 1 i samma direktiv.

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Van Ameyde España SA (nedan kallat Van Ameyde) och GES, Seguros y Reaseguros SA (nedan kallat GES Seguros) angående en begäran om ersättning för sakskador på en påhängsvagn i samband med en trafikolycka där ett ledat fordon var inblandat.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

3 I skälen 1–3 och 20 i direktiv 2009/103 anges följande:

”(1) Rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet [(EGT L 103, 1972, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 111)], rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon [(EGT L 8, 1984, s. 17; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 90)], rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon [(EGT L 129, 1990, s. 33; svensk specialutgåva, område 13, volym 19, s. 189)], Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring) [(EGT L 181, 2000, s. 65)] har ändrats flera gånger på väsentliga punkter …. För att skapa klarhet och överskådlighet bör dessa fyra direktiv samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166…, 84/5…, 88/357/EEG och 90/232… samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26… om ansvarsförsäkring för motorfordon [EUT L 149, 2005, s. 14] kodifieras.

(2) Ansvarsförsäkring för motorfordon (motorfordonsförsäkring) har stor betydelse för EU-medborgarna, både som försäkringstagare och som skadelidande. Även för försäkringsföretagen är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den står för en stor del av skadeförsäkringsrörelsen inom [Europeiska unionen]. Motorfordonsförsäkringen påverkar också den fria rörligheten för personer och fordon. …

(3) Varje medlemsstat bör vidta de åtgärder som är ändamålsenliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.

…

(20) De skadelidande vid olyckshändelser med motorfordon bör tillförsäkras jämförbar behandling, oavsett var inom [unionen] skadan inträffar.”

4 Artikel 1 i direktivet innehåller följande definitioner:

”I detta direktiv avses med

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

2. *skadelidande*: personer som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av fordon,

…”

5 Artikel 3 i direktivet, med rubriken ”Obligatorisk försäkring av motorfordon”, har följande lydelse:

”Om inte annat följer av artikel 5 ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring.

Försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för de åtgärder som avses i första stycket.

…

Den försäkring som avses i första stycket ska obligatoriskt omfatta både sakskador och personskador.”

6 I artikel 5 i samma direktiv, med rubriken ”Undantag från obligatorisk försäkring av motorfordon”, föreskrivs följande:

”1. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för särskilda fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata. En lista över sådana personer ska upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till [Europeiska] kommissionen.

…

2. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för särskilda slag av fordon eller fordon med särskild registreringsskylt. En lista över sådana fordonsslag och fordon ska upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen.

…”

7 Artikel 12 i direktiv 2009/103, med rubriken ”Specifika kategorier av skadelidande”, har följande lydelse:

”1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 13.1 andra stycket, ska den försäkring som avses i artikel 3 omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren.

2. Familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till annan person som är civilrättsligt ansvarig vid en trafikolycka, och vars ansvarighet omfattas av en sådan försäkring som avses i artikel 3, får inte på grund av sådan släktskap undantas från försäkringsskydd för personskador.

3. Den försäkring som avses i artikel 3 ska omfatta personskador och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt.

Denna artikel ska inte påverka vare sig skadeståndsansvaret eller skadebeloppet.”

Spansk rätt

8 Artikel 1 i texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (den konsoliderade lagen om civilrättsligt ansvar och ansvarsförsäkring för motorfordon), som antogs genom Real Decreto Legislativo 8/2004 (kungligt lagstiftningsdekret 8/2004), av den 29 oktober 2004 (BOE nr 267 av den 5 november 2004, s. 36662), i den lydelse som är aktuell i det nationella målet (nedan kallad lagen om motorfordonsförsäkring), har rubriken ”Civilrättsligt ansvar”. I artikel 1.1 anges följande:

”Den som framför ett motorfordon är, till följd av den risk som framförandet av ett sådant fordon medför, ansvarig för skador som orsakas personer eller egendom till följd av framförandet.

…

I händelse av sakskador är föraren ansvarig gentemot tredje man om föraren har ett civilrättsligt ansvar enligt bestämmelserna i artikel 1902 och följande artiklar i Código Civil [(civillagen)], artikel 109 och följande artiklar i Código Penal [(strafflagen)], och bestämmelserna i denna lag.

…

Ägaren till ett fordon ansvarar, även om han eller hon inte själv framför fordonet, för de person- och sakskador som föraren orsakat om ägaren står i relation till föraren på något av de sätt som avses i artikel 1903 i [civillagen] och artikel 120.5 i [strafflagen]. Detta ansvar upphör om ägaren kan styrka att han har visat all den aktsamhet som kan förväntas av honom för att förhindra skadan.

…”

9 Artikel 2 i lagen om motorfordonsförsäkring har rubriken ”Obligatorisk försäkring”. I artikel 2.1 första stycket föreskrivs följande:

”En ägare till ett motorfordon som är normalt hemmahörande i Spanien är skyldig att teckna och inneha en försäkring för varje fordon som han eller hon är ägare till, som täcker det

skadeståndsansvar som avses i artikel 1 med ett belopp upp till gränsen för den obligatoriska försäkringen. Ägaren är emellertid befriad från denna skyldighet när ett försäkringsavtal har tecknats av någon annan person som har intresse av det och som har angett på vilken grund denna person har tecknat försäkringen.”

10 Artikel 5 i denna lag har rubriken ”Materiellt tillämpningsområde samt undantag”. I artikel 5.2 föreskrivs följande:

”Den obligatoriska försäkringen ska heller inte omfatta sakskador på det försäkrade fordonet, på egendom som transporterats med detta fordon eller på egendom som tillhör försäkringstagaren, den försäkrade, ägaren eller föraren [av fordonet], eller deras make eller maka eller biologiska eller ingifta släktingar i upp till tredje ledet.”

11 I artikel 1.1 i Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (förordningen om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon), som antogs genom Real Decreto 1507/2008 (kungligt dekret 1507/2008) av den 12 september 2008 (BOE nr 222 av den 13 september 2008, s. 37487) (nedan kallad förordningen om obligatorisk motorfordonsförsäkring), föreskrivs följande:

”Vad gäller skadeståndsansvaret vid motorfordonstrafik och skyldigheten att inneha obligatorisk försäkring, avses med ’motorfordon’ alla fordon som är ägnade att framföras i vägtrafik och som är motordrivna, inklusive mopeder, specialfordon, släpfordon och påhängsvagnar … Släpfordon, påhängsvagnar och särskilda maskiner som är avsedda att dras vars högsta tillåtna vikt inte överstiger 750 kg är undantagna från försäkringsplikten …”

12 Artikel 19 i förordningen om obligatorisk motorfordonsförsäkring har rubriken ”Flera skador och personer som orsakat skadan”. I artikel 19.2 föreskrivs följande:

”Om tredje man åsamkas skador till följd av en olycka i vilken två eller flera fordon med respektive obligatorisk försäkring är inblandade, ska varje försäkringsgivare för de ansvariga fordonen bidra till att de lagstadgade skyldigheterna fullgörs, med beaktande av vart och ett av de inblandade fordonens ansvar om detta kan fastställas eller, om så inte är fallet, i enlighet med vad som överenskommits i avtalen mellan försäkringsbolagen; i annat fall ska varje försäkringsgivare bidra i proportion till de berörda fordonens motorstyrka.

Om de två inblandade fordonen utgörs av ett dragfordon och ett släpfordon eller en påhängsvagn som kopplats till dragfordonet, eller två släpfordon eller påhängsvagnar, och det inte kan avgöras vilket ansvar vart och av fordonen bär, ska varje försäkringsgivare bidra till att skyldigheterna fullgörs i enlighet med villkoren i avtalen mellan försäkringsgivarna, eller, om inget avtal har ingåtts, i förhållande till den årliga riskpremien för vart och ett av de fordon som anges i försäkringsbrevet.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

13 Den 3 april 2014 inträffade en trafikolycka i vilken ett ledat fordon bestående av ett dragfordon (nedan kallat dragfordonet) och en påhängsvagn (nedan kallad påhängsvagnen) var inblandat. Vid olyckan skadades påhängsvagnen. Det är utrett att det var dragfordonets förares vårdslöshet som orsakade olyckan och att skadorna på påhängsvagnen uteslutande kan tillskrivas dragfordonets förare.

14 Dragfordonet ägdes av Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, ett bolag bildat enligt portugisisk rätt, och var försäkrad genom den obligatoriska ansvarsförsäkringen hos bolaget Açoreana, även det bildat enligt portugisisk rätt, som i Spanien representerades av Van Ameyde. Påhängsvagnen ägdes av Caixarenting SAU, som hade leasat den till Primafrío SL. Primafrío SL hade, för att täcka materiella skada på påhängsvagnen, tecknat en försäkring hos GES Seguros. Den obligatoriska ansvarsförsäkringen för påhängsvagnen hade tecknats hos Seguros Bilbao SA, som inte är part i målet vid den hänskjutande domstolen.

15 GES Seguros betalade ut ett belopp om 34 977,33 euro till Primafrío som ersättning för skadorna på påhängsvagnen. GES Seguros väckte därefter, den 13 mars 2015, talan vid Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (Förstainstansdomstol nr 1 i La Palma del Condado, Spanien) och yrkade att Van Ameyde skulle förpliktas att betala skadestånd med detta belopp jämte lagstadgad ränta. Till stöd för sin talan gjorde GES Seguros bland annat gällande att dragfordonet och påhängsvagnen, enligt den lagstiftning som var i kraft vid tidpunkten för omständigheterna i nationella målet, var separata fordon som tillhörde olika ägare och som var och en omfattades av en obligatorisk ansvarsförsäkring, vilket innebar att påhängsvagnen varken kunde betraktas som dragfordonets last eller som egendom som transporterades av dragfordonet, i den mening som avses i artikel 5.2 i lagen om motorfordonsförsäkring. GES Seguros ansåg därför att undantaget från kravet på obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon, som föreskrivs i nämnda bestämmelse, inte var tillämpligt. Van Ameyde bestred talan.

16 Talan ogillades genom dom av den 14 juli 2016 med motiveringen att påhängsvagnen skulle betraktas som last eller egendom som transporterades av dragfordonet. GES Seguros överklagade domen till Audiencia Provincial de Huelva (Provinsdomstolen i Huelva, Spanien), som biföll överklagandet genom dom av den 22 december 2016.

17 Nämnda domstol fann att undantaget från kravet på obligatorisk försäkring i artikel 5.2 i lagen om motorfordonsförsäkring vad gäller sakskador på egendom som transporteras i det försäkrade fordonet inte var tillämpligt och att påhängsvagnens skador följaktligen täcktes av dragfordonets obligatoriska ansvarsförsäkring. Enligt nämnda domstol kunde påhängsvagnen inte betraktas som dragfordonets last, eftersom det berörda undantaget inte avser skador som åsamkats egendom som transporteras ”av” det försäkrade fordonet, utan egendom som transporteras ”i” det försäkrade fordonet.

18 Van Ameyde överklagade denna dom av den 22 december 2016 till Tribunal Supremo (Högsta domstolen, Spanien), den hänskjutande domstolen, och gjorde gällande att skador på påhängsvagnen enligt artikel 5.2 inte omfattas av dragfordonets obligatoriska ansvarsförsäkring. Van Ameyde gjorde i detta avseende bland annat gällande att dragfordonet och påhängsvagnen bildade en ”funktionell enhet” när olyckan inträffade.

19 Den hänskjutande domstolen har påpekat att det, trots att dragfordonet och påhängsvagnen är självständiga fordon och därmed ska omfattas av var sin obligatorisk försäkring, inte finns någon uttrycklig bestämmelse i direktiv 2009/103 om hur ansvaret ska fastställas, varken gentemot tredje man eller inbördes, om det inträffar en olycka där ett ledat fordon bestående av dessa två delar är inblandat. Den hänskjutande domstolen har emellertid preciserat att det ansvar som hänför sig till de olika delarna av ett ledat fordon enligt dess egen rättspraxis är solidariskt gentemot skadelidande tredje man och att artikel 19.2 i förordningen om obligatorisk motorfordonsförsäkring reglerar den interna ansvarsfördelningen. I denna bestämmelse anges emellertid inte hur försäkringsgivarna för olika fordon som ingår i ett ledat fordon ska fördela ansvaret när, såsom i det mål som är anhängigt vid den, de skador som ett av dessa fordon

tillfogas uteslutande beror på det andra fordonet. Det är således inte möjligt att med stöd av nämnda bestämmelse besvara frågan huruvida sakskadorna på påhängsvagnen ska täckas av dragfordonets obligatoriska ansvarsförsäkring.

20 Den hänskjutande domstolen har i detta avseende hänvisat till artikel 5.2 i lagen om motorfordonsförsäkring och angett att de motsatta tolkningar av denna bestämmelse som valts i första och andra instans även återfinns i rättspraxis från Audiencias Provinciales (provinsdomstolarna). Den hänskjutande domstolen, som ska avgöra detta mål, vill få klarhet i huruvida en tolkning av nämnda bestämmelse som innebär att ett dragfordons obligatoriska ansvarsförsäkring inte täcker skador på den påhängsvagn som är kopplad till dragfordonet, under sådana omständigheter som de som är aktuella i det mål som den hänskjutande domstolen ska avgöra, antingen på grund av att påhängsvagnen kan likställas med dragfordonets last eller med egendom som transporteras av dragfordonet, eller på grund av att nämnda dragfordon och nämnda påhängsvagn bildar ett enda fordon vars respektive obligatoriska försäkring endast täcker sakskador som tillfogas annan tredje man än ägaren av ett av dessa fordon, försvagar eller minskar det skydd för sakskador som omfattas av den obligatoriska motorfordonsförsäkring och som föreskrivs i artikel 3 sista stycket i direktiv 2009/103, jämförd med artikel 1 i direktivet.

21 Mot denna bakgrund beslutade Tribunal Supremo (Högsta domstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till EU-domstolen:

”Utgör artikel 3 sista stycket, jämförd med artikel 1, i … direktiv 2009/103… hinder för en tolkning av en nationell bestämmelse (artikel 5.2 i lagen om motorfordonsförsäkring) enligt vilken, i ett fall som i det nationella målet, skadorna på en påhängsvagn inte anses omfattas av den obligatoriska försäkringen för det dragfordon påhängsvagnen är kopplad till, på grund av att påhängsvagnen likställs med egendom som transporteras i dragfordonet, eller på grund av att dragfordonet och påhängsvagnen anses bilda ett enda fordon med avseende på sakskadorna?”

Prövning av tolkningsfrågan

22 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 3 sista stycket i direktiv 2009/103, jämförd med artikel 1 leden 1 och 2 i samma direktiv, ska tolkas så, att den utgör hinder för en tolkning av den nationella lagstiftningen som innebär att den obligatoriska ansvarsförsäkringen för ett dragfordon inte täcker, och därmed inte ersätter, de materiella skador som dragfordonet tillfogar den påhängsvagn som var kopplad till den när olyckan inträffade, på grund av att denna påhängsvagn, vid bedömningen av rätten till ersättning för skadorna, anses utgöra egendom som transporteras av dragfordonet eller tillsammans med dragfordonet anses bilda ett enda fordon.

23 EU-domstolen påpekar inledningsvis att direktiv 2009/103, såsom framgår av skäl 1 i direktivet, har kodifierat tidigare direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, utan att innehållet i dessa direktiv har ändrats. Rättspraxis avseende dessa tidigare direktiv kan följaktligen överföras på tolkningen av motsvarande bestämmelser i direktiv 2009/103 (dom av den 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 35).

24 I artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 föreskrivs att varje medlemsstat, om inte annat följer av artikel 5 i direktivet, ska vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring. I artikel 3 andra stycket i direktivet anges att försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för de åtgärder som avses i artikel 3 första stycket. I artikel 3 sista stycket preciseras att den försäkring som avses i första stycket obligatoriskt ska omfatta både sakskador och personskador. I artikel 5.2 föreskrivs bland annat att varje medlemsstat, på de villkor som anges i denna bestämmelse, får göra undantag från bestämmelserna i nämnda artikel 3 i fråga om vissa slag av fordon.

25 Det kan för det första påpekas, såsom EU-domstolen redan har konstaterat, att artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103, som har en mycket allmänt hållen lydelse, innebär att medlemsstaterna är skyldiga att i sina interna rättsordningar införa en allmän försäkringsplikt för fordon (dom av den 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 36 och där angiven rättspraxis).

26 Varje medlemsstat ska således, om inte annat följer av de undantag som föreskrivs i artikel 5 i detta direktiv, se till att varje fordon som är normalt hemmahörande inom medlemsstatens territorium omfattas av ett avtal som tecknats med ett försäkringsbolag för att, inom de gränser som fastställts i unionsrätten, garantera det civilrättsliga ansvaret för nämnda fordon (dom av den 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 37 och där angiven rättspraxis).

27 Begreppet ”fordon” definieras i artikel 1 led 1 i direktiv 2009/103 som ”varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat”.

28 Det framgår otvetydigt av dessa bestämmelsers ordalydelse att såväl ett dragfordon som en släpvagn eller en påhängsvagn, var och en för sig, utgör ett ”fordon” i den mening som avses i denna bestämmelse, och att var och en följaktligen, med förbehåll för att den medlemsstat där de är normalt hemmahörande kan utnyttja den möjlighet till undantag som föreskrivs i artikel 5 i detta direktiv, ska omfattas av ett avtal som tecknats med ett försäkringsbolag för att, inom de gränser som fastställts i unionsrätten, garantera det civilrättsliga ansvar som följer av deras framförande i trafiken.

29 När det gäller frågan huruvida en släpvagn eller en påhängsvagn förlorar sin egenskap av ”fordon” i den mening som avses i artikel 1 led 1 i direktiv 2009/103 när den är kopplad till ett dragfordon, eller huruvida den enhet som bildas av dragfordonet och denna släpvagn eller påhängsvagn, efter det att vagnen kopplats till dragfordonet, endast bildar ett enda fordon i den mening som avses i denna bestämmelse, på så sätt att nämnda släpvagn eller påhängsvagn således inte kan klassificeras som fordon, kan det konstateras att lydelsen i artikel 1 led 1 i direktivet inte stöder ett sådant antagande. Preciseringen att ett släpfordon, ”även om det inte är tillkopplat” omfattas av begreppet ”fordon” i den mening som avses i nämnda artikel 1 led 1 och användningen av konjunktionen ”samt” mellan de båda delarna av definitionen av detta begrepp visar tydligt att släpvagnar, liksom påhängsvagnar, utgör en självständig kategori av ”fordon” i den mening som avses i denna bestämmelse, vilken skiljer sig från kategorin ”varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet”, och att dess kvalificering som fordon är oberoende av om den är kopplad till ett annat fordon, i den mening som avses i bestämmelsen.

30 Att anse att en släpvagn eller en påhängsvagn, när vagnen är kopplad till ett dragfordon, utgör egendom som transporteras av detta dragfordon eller tillsammans med dragfordonet bildar ett enda fordon och därmed förlorar sin egen egenskap av fordon, i den mening som avses i artikel 1 led 1 i direktiv 2009/103, skulle dessutom vara oförenligt med den omständigheten att definitionen av begreppet ”fordon” i den mening som avses i denna bestämmelse är oberoende av hur det berörda fordonet används eller kan användas, och därmed strida mot den objektiva avgränsningen av detta begrepp (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkterna 38 och 39 och där angiven rättspraxis). Det skulle även vara oförenligt med den omständigheten att omfattningen av skyldigheten att teckna en ansvarsförsäkring för motorfordon av rättssäkerhetsskäl behöver fastställas i förväg, det vill säga innan det berörda fordonet eventuellt blir inblandat i en olycka (dom av den 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 40).

31 Det skulle nämligen äventyra förutsebarheten, stabiliteten och kontinuiteten hos den försäkringsplikt som föreskrivs i artikel 3 första stycket i detta direktiv om en släpvagn eller en påhängsvagn förlorade sin egenskap av ”fordon”, i den mening som avses i artikel 1 led 1 i direktiv 2009/103, när den är kopplad till ett dragfordon. Försäkringsplikten måste emellertid iakttas för att garantera rättssäkerheten (se, analogt, dom av den 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny z siedzibą, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 52).

32 Av detta följer att det inte är förenligt med artikel 1 led 1 i direktiv 2009/103 att anse att en släpvagn eller en påhängsvagn, när den är kopplad till dragfordon, utgör egendom som transporteras av detta dragfordon eller tillsammans med detta dragfordon bildar ett enda fordon, och därmed förlorar sin egenskap av ”fordon” i den mening som avses i denna bestämmelse. Med förbehåll för att den medlemsstat i vilken släpvagnen eller påhängsvagnen är normalt hemmahörande använder sig av möjligheten i artikel 5 i direktiv 2009/103, omfattas varje släpvagn eller påhängsvagn följaktligen av den försäkringsplikt som anges i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103, oavsett om vagnen är kopplad till ett annat fordon eller ej.

33 I förevarande fall framgår det emellertid av handlingarna i målet att det nationella målet visserligen rör frågan hur en påhängsvagn ska kvalificeras när den är kopplad till ett dragfordon, men att denna kvalificering saknar samband med den försäkringsplikt som föreskrivs i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103, såsom denna skyldighet har införlivats med spansk rätt. Det är för övrigt utrett att det tecknats en obligatorisk ansvarsförsäkring för vart och ett av de två fordon som är aktuella i det nationella målet. Däremot framgår det även av handlingarna i målet att denna kvalificering, som följer av en tolkning av den nationella lagstiftning som är aktuell i det nationella målet, får till följd att ägaren eller innehavaren av en påhängsvagn som skadats under sådana omständigheter som de som är aktuella i det nationella målet inte kommer att få ersättning för dessa skador av försäkringsgivaren för det dragfordon som drog påhängsvagnen när olyckan inträffade. Denna tolkning avser således, med förbehåll för de kontroller som det ankommer på den hänskjutande domstolen att göra, omfattningen av de skadelidandes rätt till ersättning på grund av den försäkrades civilrättsliga ansvar.

34 Följaktligen ska det, för det andra, påpekas att det av skälen till direktiv 2009/103 framgår att direktivet, liksom de tidigare direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon, syftar dels till att säkerställa fri rörlighet såväl för motorfordon som är normalt hemmahörande inom unionen som för personer som färdas i dem, dels till att säkerställa att personer som lider förlust eller skada vid olyckor som orsakas av dessa fordon behandlas på ett likvärdigt sätt, oavsett var inom unionen

olyckan har inträffat (dom av den 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 28 och där angiven rättspraxis, och dom av den 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punkt 35).

35 Direktiv 2009/103 medför således en skyldighet för medlemsstaterna att säkerställa att motorfordon som är normalt hemmahörande inom deras territorium omfattas av en ansvarsförsäkring, och det preciseras vilka typer av skador och vilka skadelidande tredje män som försäkringen ska omfatta (dom av den 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 29 och där angiven rättspraxis, och dom av den 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punkt 36).

36 Frågan om skyldigheten att se till att ansvarsförsäkringen täcker skador som motorfordon har tillfogat tredje man skiljer sig emellertid från frågan om i vilken mån dessa skador ska ersättas till följd av den försäkrades civilrättsliga skadeståndsansvar. Den förstnämnda företeelsen regleras och säkerställs nämligen i unionslagstiftningen, medan den sistnämnda i huvudsak regleras i nationell rätt (dom av den 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 30 och där angiven rättspraxis, och dom av den 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punkt 46).

37 Det följer nämligen av målsättningen med och lydelsen av direktiv 2009/103 att direktivet, liksom de direktiv som det kodifierar, inte syftar till att harmonisera medlemsstaternas bestämmelser om civilrättsligt skadeståndsansvar, och att medlemsstaterna, enligt det rådande rättsläget i unionsrätten, är fria att bestämma vilket system för civilrättsligt skadeståndsansvar som ska tillämpas vid trafikolyckor (dom av den 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 31 och där angiven rättspraxis, och dom av den 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punkt 47).

38 Följaktligen är medlemsstaterna, med hänsyn till bland annat artikel 1 led 2 i direktiv 2009/103, på unionsrättens nuvarande stadium, i princip alltjämt fria att, i sina system för civilrättsligt skadeståndsansvar, i synnerhet bestämma vilka skador orsakade av motorfordon som ska ersättas, storleken på ersättningen för dessa skador och vilka personer som har rätt till nämnda ersättning (dom av den 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 32, och dom av den 23 januari 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, punkt 30).

39 Medlemsstaterna är emellertid skyldiga att säkerställa att det civilrättsliga ansvaret för framförandet av motorfordon enligt nationell rätt omfattas av en försäkring som överensstämmer med bestämmelserna i direktiv 2009/103 (dom av den 23 januari 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, punkt 31 och där angiven rättspraxis, och dom av den 7 september 2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, punkt 30).

40 Medlemsstaterna ska dessutom utöva sin behörighet på detta område med iakttagande av unionsrätten och de nationella bestämmelserna om ersättning vid trafikolyckor får inte medföra att detta direktiv förlorar sin ändamålsenliga verkan (dom av den 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 33 och där angiven rättspraxis, och dom av den 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punkt 48).

41 Vad gäller den obligatoriska försäkringens täckning av skador orsakade av motorfordon som ska ersättas enligt det civilrättsliga ansvar som följer av nationell rätt, tillkommer det visserligen medlemsstaterna, enligt artikel 3 andra stycket i direktiv 2009/103, att bestämma vilka skador försäkringen ska omfatta och villkoren för denna försäkring, men denna valfrihet begränsas

genom detta direktiv, på så sätt att försäkringen obligatoriskt ska omfatta vissa skador upp till vissa fastställda minimibelopp. Till dessa skador som försäkringen obligatoriskt ska omfatta hör bland annat sakskador, såsom anges i artikel 3 sista stycket i direktiv 2009/103 (se, analogt, dom av den 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkterna 34 och 37).

42 Det är emellertid inte nödvändigt, för att kunna ge den hänskjutande domstolen ett användbart svar i förevarande mål, att precisera räckvidden av begreppet ”sakskada” i den mening som avses i artikel 3 sista stycket i direktiv 2009/103. Det räcker i stället, vad beträffar frågan vilka personer som har rätt att begära ersättning för sakskada, att erinra om att det av artikel 1 led 2 och artikel 3 första stycket i detta direktiv framgår att det skydd som ska säkerställas enligt detta direktiv omfattar alla personer som enligt det civilrättsliga ansvar som följer av nationell rätt har rätt till ersättning för skada som har orsakats av motorfordon (dom av den 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 42).

43 I artikel 12 i direktiv 2009/103 identifieras specifika kategorier av skadelidande och det föreskrivs att försäkringen obligatoriskt ska täcka personskador som drabbar de kategorier av personer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel och person- och sakskador som drabbar de kategorier av personer som anges i punkten 3 i artikeln om dessa har rätt till ersättning enligt nationell civilrätt. Detta direktiv har inte till syfte att begränsa den personkrets som skyddas, utan har tvärtom inneburit att skyddet obligatoriskt ska omfatta skador som drabbats vissa personer som betraktas som särskilt sårbara (se, för ett liknande resonemang, dom av den 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 43). Det är dock viktigt att konstatera att ägaren eller innehavaren av en påhängsvagn som skadats under sådana omständigheter som de som är aktuella i det nationella målet inte återfinns bland dessa kategorier av skadelidande som enligt direktivet ska omfattas av försäkringsgivarens ansvarsförsäkring för det fordon som orsakat skadorna.

44 Dessutom, även om domstolen vid flera tillfällen har ansett att bestämmelserna i unionsrätten om obligatorisk motorfordonsförsäkring, för att säkerställa deras ändamålsenliga verkan, ska tolkas så att de utgör hinder för nationella bestämmelser som undergräver denna ändamålsenliga verkan, på så sätt att de – genom att automatiskt utesluta eller genom att på ett oproportionerligt sätt begränsa den skadelidandes rätt att få ersättning från den obligatoriska motorfordonsförsäkringen – äventyrar förverkligandet av det mål att skydda skadelidande vid trafikolyckor som ständigt eftersträvats och getts en allt större vikt av unionslagstiftaren (se, för ett liknande resonemang, dom av den 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punkterna 38 och 49 samt där angiven rättspraxis), så gäller detta inte vid tolkningen av en sådan nationell lagstiftning som den som är aktuell i det nationella målet.

45 Ägaren eller innehavaren av en påhängsvagn som skadats under sådana omständigheter som de som är aktuella i det nationella målet kan nämligen varken likställas med dessa personer som av unionslagstiftaren anses vara särskilt sårbara eller ens jämföras med de skadelidande som har motiverat sådana tolkningar av unionsrätten.

46 Mot bakgrund av dessa överväganden ska den ställda frågan besvaras enligt följande. Artikel 3 första, andra och sista styckena i direktiv 2009/103, jämförd med artikel 1 leden 1 och 2 i samma direktiv, ska tolkas så, att den inte utgör hinder för att den nationella lagstiftningen tolkas så, att den obligatoriska ansvarsförsäkringen för ett dragfordon inte omfattar, och därmed inte ersätter, de materiella skador som dragfordonet tillfogat den påhängsvagn som var kopplad till dragfordonet när olyckan inträffade.

Rättegångskostnader

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

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

Artikel 3 första, andra och sista styckena i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, jämförd med artikel 1 leden 1 och 2 i samma direktiv, ska tolkas så, att den inte utgör hinder för att den nationella lagstiftningen tolkas så, att den obligatoriska ansvarsförsäkringen för ett dragfordon inte omfattar, och därmed inte ersätter, de materiella skador som dragfordonet tillfogat den påhängsvagn som var kopplad till dragfordonet när olyckan inträffade.

Underskrifter