DOMSTOLENS DOM (andra avdelningen)

den 17 mars 2011 *

I mål C-484/09,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, framställd av Tribunal da Relação do Porto (Portugal) genom beslut av den 24 november 2009, som inkom till domstolen den 30 november 2009, i målet

Manuel Carvalho Ferreira Santos

mot

Companhia Europeia de Seguros SA,

meddelar

DOMSTOLEN (andra avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden J.N. Cunha Rodrigues samt domarna A. Arabadjiev (referent), A. Rosas, A. Ó Caoimh och P. Lindh,

* Rättegångsspråk: portugisiska.

generaladvokat: V. Trstenjak,
justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Portugals regering, genom L. Inez Fernandes, i egenskap av ombud,

— Tysklands regering, genom T. Henze och J. Möller, båda i egenskap av ombud,

— Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av L. Ventrella, avvocato dello Stato,

— Österrikes regering, genom C. Pesendorfer, i egenskap av ombud,

— Europeiska kommissionen, genom N. Yerrell och M. Telles Romão, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 7 december 2010 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 3.1 i rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EGT L 103, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 111) (nedan kallat första direktivet), av artikel 2.1 i rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 8, 1984, s. 17; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 90) (nedan kallat andra direktivet), och av artikel 1 i 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, s. 33; svensk specialutgåva, område 13, volym 19, s. 189) (nedan kallat tredje direktivet).

2 Begäran har framställts i mål mellan Manuel Carvalho Ferreira Santos (nedan kallad Manuel Carvalho) och Companhia Europeia de Seguros SA (nedan kallat Europeia de Seguros), angående ersättning från Europeia de Seguros, enligt ansvarsförsäkringen för motorfordon, för skador som åsamkats Manuel Carvalho vid en kollision mellan det egna fordonet och ett fordon vars civilrättsliga ansvar täcks av Europeia de Seguros.

Tillämpliga bestämmelser

Unionslagstiftningen

3 Artikel 3.1 i första direktivet har följande lydelse:

”[V]arje medlemsstat [skall] vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor skall bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.”

4 I artikel 2.1 i andra direktivet föreskrivs följande:

”Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att lagregler och villkor i vissa försäkringsavtal inte skall, såvitt avser tillämpningen av artikel 3.1 i [första direktivet] …, tillämpas på ersättningskrav från tredje man som orsakats skador vid en trafikolycka. Detta gäller de avtal, utfärdade i enlighet med artikel 3.1 i [första direktivet] …, som föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs av

— personer som inte har uttryckligt eller underförstått tillstånd härtill,

— personer som inte har körkort för det ifrågavarande fordonet, eller

personer som bryter mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets skick och säkerhet.

Bestämmelser eller villkor som avses i första stycket får dock göras gällande gentemot personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om försäkringsgivaren kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet.

Medlemsstaterna skall kunna avstå från att tillämpa bestämmelserna i första stycket beträffande olyckshändelser som inträffar inom deras territorium, om och i den utsträckning den skadelidande kan erhålla ersättning för skadan från ett socialförsäkringsorgan."

5 Artikel 1 i tredje direktivet har följande lydelse:

"Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1 andra stycket i [andra direktivet] …, skall den försäkring som avses i artikel 3.1 i [första direktivet] … omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren.

...”

6 I artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG (EUT L 149, s. 14), med rubriken ”Ändring av direktiv 90/232/EEG”, föreskrivs följande:

”Direktiv 90/232/EEG ändras på följande sätt:

…

2) Följande artikel skall införas:

’*Artikel 1a*

Den försäkring som avses i artikel 3.1 i [första direktivet] skall 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 skall inte påverka vare sig skadeståndsansvaret eller skadebeloppet.’

…”

7 I artikel 12 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, s. 11), med rubriken ”Specifika kategorier av skadelidande”, föreskrivs följande:

”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.

…

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.”

Den nationella lagstiftningen

8 I artikel 503.1 i den portugisiska civillagen föreskrivs följande:

”Den som utövar den faktiska kontrollen över ett vägtrafikfordon och använder det för egen räkning, även om det sker genom ett ombud, är ansvarig för de skador som de risker som är förknippade med fordonet ger upphov till, även när det inte är i trafik.”

9 Artikel 504.1 i samma lag har följande lydelse:

”Ansvar för skador som fordon orsakar gäller i förhållande till tredje man och passagerare.”

10 I artikel 506 i den portugisiska civillagen föreskrivs följande:

”1. Om en fordonskollision orsakar skador på båda eller på det ena fordonet, utan att någon av förarna anses vara vållande, delas ansvaret i förhållande till respektive fordons medverkan till risken för skadornas uppkomst. Om skadorna endast har orsakats av det ena fordonet, utan att någon av förarna kan anses ha vållat dessa, är endast den person som orsakat skadorna ersättningsskyldig.”

”2. I tveksamma fall ska båda fordonen anses ha medverkat till skadorna i samma utsträckning och båda förarna ska anses vållande till lika stora delar.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

11 Den 5 augusti 2000 kolliderade en moped som framfördes av Manuel Carvalho med en personbil som framfördes av Américo Paulo Nogueira Teixeira. Manuel Carvalho, som ådrog sig traumatisk hjärnskada, blev inlagd på sjukhus och var sängliggande under flera månader. Sedan dess har han inte varit förmögen att utöva ett yrke.

12 Till följd av olyckan väckte Manuel Carvalho talan mot Europeia de Seguros, där Américo Paulo Nogueira Teixeira hade tecknat sin ansvarsförsäkring för motorfordon. Manuel Carvalho yrkade ersättning med 154 456,36 euro för den ekonomiska och ideella skada som han anser sig ha lidit.

13 Den hänskjutande domstolen fann att ingen av förarna kunde anses ha vållat skadorna. Vid tvivel om fordonens del i skadorna vid olyckan, ska därför artikel 506.2 i den portugisiska civillagen tillämpas och var och en av förarnas civilrättsliga ansvar bestämmas till 50 procent.

14 Enligt nämnda domstol begränsas ansvaret för den som har framfört det fordon som har orsakat skadorna i proportion till hur mycket den skadelidandes fordon har medverkat till nämnda skador. Begränsningen av detta ansvar medför således att Europeia de Seguros ersättning till den skadelidande enligt ansvarsförsäkringen för motorfordon begränsas i motsvarande utsträckning.

15 Den hänskjutande domstolen menar att den omständigheten att en skadelidande förare själv har medverkat till skadorna vid kollisionen inte kan frånta vederbörande dess ställning som skadelidande i den mening som avses i artikel 1.2 i första direktivet. Den skadelidande föraren omfattas därför, vad gäller ersättning för personskada, av principen om skydd för skadelidande i trafikolyckor som domstolen slog fast i dom av den 30 juni 2005 i mål C-537/03, Candolin m.fl. (REG 2005, s. I-5745).

16 Domstolen fann på grundval av denna princip, att de nationella lagstiftningar som tillåter en nedsättning eller begränsning av ersättningen till skadelidande i trafikolyckor i de fall de skadelidande har medverkat till skadan inte är förenliga med unionsrätten, eftersom artikel 3.1 i första direktivet, artikel 2.1 i andra direktivet och artikel 1 i tredje direktivet därigenom fråntas sin ändamålsenliga verkan.

17 Den hänskjutande domstolen angav i synnerhet att, samtidigt som den tillstod att det civilrättsliga ansvaret hör till medlemsstaternas behörighetsområde, det följer av domstolens praxis att medlemsstaterna ska utöva denna behörighet i enlighet med unionsrätten. Detta innebär att en nedsättning av ersättningen till den skadelidande från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon får göras endast i undantagsfall och efter en bedömning i det enskilda fallet.

18 Med hänsyn till domstolens praxis hyser den hänskjutande domstolen tvivel om förenligheten av det system för civilrättsligt ansvar som tillämpas i målet vid den nationella domstolen med ovannämnda bestämmelser i unionsrätten.

19 Tribunal da Relação do Porto beslutade mot bakgrund av dessa förhållanden att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till domstolen:

”Är möjligheten att vid fordonskollision fördela ansvaret för risken att skada uppkommer i proportion till hur mycket var en har medverkat till skadan (artiklarna 506.1 och 506.2 i civillagen), när ingen av förarna anses vara vållande till skadehändelsen och en av förarna åsamkas person- och sakskador (den skadelidande som begär ersättning) – en fördelning som direkt påverkar det ersättningsbelopp som utges till den skadelidande för sakskador och ideella skador som uppkommit till följd av de personskador han har åsamkats, eftersom denna ansvarsfördelning innebär motsvarande minskning av ersättningsbeloppet –, oförenlig med gemenskapsrätten, och närmare bestämt artikel 3.1 i första direktivet …, artikel 2.1 i andra direktivet … och artikel 1 i tredje direktivet …, i enlighet med domstol[ens] tolkning av dessa bestämmelser?”

Tolkningsfrågan

20 Den hänskjutande domstolen har ställt frågan för att få klarhet i huruvida artikel 3.1 i första direktivet, artikel 2.1 i andra direktivet och artikel 1 i tredje direktivet ska tolkas så, att de utgör hinder för en nationell lagstiftning i vilken det – när det vid en kollision mellan två fordon uppstår skador som ingen av förarna anses vara vållande till – föreskrivs en proportionell ansvarsfördelning för skadorna utifrån vart och ett av fordonens medverkan till desamma, samt att graden av medverkan delas lika i tveksamma fall.

21 Den portugisiska regeringen har framhållit att den skadelidandes rätt till ersättning, i enlighet med artiklarna 483 och 499 i den portugisiska civillagen, är direkt och proportionellt kopplad till graden av civilrättsligt ansvar som slås fast med stöd av artikel 506 i nämnda lag.

22 Den tyska, den italienska och den österrikiska regeringen har gjort gällande att det framgår av såväl målsättningen med som lydelsen i det första, det andra och det tredje direktivet att de inte syftar till att harmonisera medlemsstaternas system för civilrättsligt ansvar. Unionslagstiftarens målsättning har i stället varit att bestämma omfattningen av den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon och inte det system för civilrättsligt ansvar som tillämpas vid olyckor där nämnda fordon är inblandade.

23 Härav följer således att frågan huruvida kriterierna för ansvar för skada – som definieras i nationella lagstiftningar om civilrättsligt ansvar – är förenliga med unionsrätten inte omfattas av tillämpningsområdet för det första och det andra direktivet. Tillämpningen av dessa direktiv förutsätter att frågan om skadeersättningens storlek har avgjorts i bestämmelserna om civilrättsligt ansvar.

24 Domstolen erinrar om att det framgår av ingressen till både första och andra direktivet, att målsättningen med dessa är dels att säkerställa fri rörlighet såväl för fordon som är normalt hemmahörande inom unionen som för personer som färdas i dem, dels att säkerställa att personer som lider förlust eller skada vid olyckor som orsakas av dessa fordon behandlas på ett likvärdigt sätt, oavsett på vilken plats inom unionen som olyckan inträffat (dom av den 28 mars 1996 i mål C-129/94, Ruiz Bernáldez, REG 1996, s. I-1829, punkt 13, och av den 14 september 2000 i mål C-348/98, Mendes Ferreira och Delgado Correia Ferreira, REG 2000, s. I-6711, punkt 24).

25 I detta syfte har det genom första direktivet, vilket framgår av dess åttonde skäl, införts ett system som bygger på förutsättningen att alla motorfordon som är normalt hemmahörande i unionen är försäkrade. I artikel 3.1 i nämnda direktiv föreskrivs att varje medlemsstat ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring (domen i det ovannämnda målet Mendes Ferreira och Delgado Correia Ferreira, punkt 25).

26 Enligt den ursprungliga lydelsen av denna artikel ankom det på medlemsstaterna att bestämma vilka skador som skulle omfattas och de närmare villkoren för obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon. I syfte att minska kvarvarande skillnader mellan de olika medlemsstaternas lagstiftningar rörande omfattningen av denna obligatoriska försäkring, vilket framgår av tredje skälet i andra direktivet, föreskrevs i dess artikel 1 att försäkringen obligatoriskt skulle omfatta både sakskador och personskador upp till vissa belopp. Genom artikel 1 i tredje direktivet utsträcktes detta obligatoriska skydd till att även omfatta personskador hos alla passagerare med undantag av föraren (domen i det ovannämnda målet Mendes Ferreira och Delgado Correia Ferreira, punkt 26).

27 Artikel 3.1 i första direktivet, såsom den har preciserats och kompletterats genom andra och tredje direktivet, medför således en skyldighet för medlemsstaterna att säkerställa att fordon som är normalt hemmahörande inom deras territorium omfattas av ansvarsförsäkring, varvid det har preciserats vilka typer av skador och vilka skadelidande som denna försäkring ska omfatta (domen i det ovannämnda målet Mendes Ferreira och Delgado Correia Ferreira, punkt 27).

28 Domstolen har redan uttalat sig om de slutsatser som bör dras av denna skyldighet vad gäller ersättningen, från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon, för skador som drabbar tredje man enligt den försäkrades civilrättsliga ansvar.

29 Med beaktande av målsättningen att skydda de skadelidande, vilken bekräftats i de ifrågavarande direktiven, har domstolen slagit fast att det strider mot artikel 3.1 i första direktivet att en försäkringsgivare hos vilken ansvarsförsäkring för motorfordon tecknats kan göra gällande lagregler eller avtalsvillkor för att vägra ersätta tredje man som lidit skada till följd av en olycka som har orsakats av det försäkrade fordonet (se, för ett liknande resonemang, domarna i de ovannämnda målen Ruiz Bernáldez, punkt 20, och Candolin m.fl., punkt 18).

30 Domstolen har likaså uttalat att artikel 2.1 första stycket i andra direktivet i detta sammanhang enbart utgör en upprepning av denna skyldighet såvitt gäller bestämmelser och försäkringsvillkor som innebär att försäkringen i vissa särskilda fall inte omfattar det civilrättsliga ansvaret för motorfordons skador på tredje man, när det försäkrade fordonet nyttjas eller framförs av personer som inte har tillstånd att föra fordonet, av personer som inte har körkort eller av personer som bryter mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets skick och säkerhet (domarna i de ovannämnda målen Ruiz Bernáldez, punkt 21, och Candolin m.fl., punkt 19).

31 Det ska emellertid erinras om att ersättning enligt den obligatoriska ansvarsförsäkringen för skador som motorfordon har åsamkat tredje man är skild från den ersättning som utgår till densamme enligt den försäkrades civilrättsliga ansvar. Den förstnämnda företeelsen regleras och säkerställs nämligen i unionslagstiftningen, medan den sistnämnda företeelsen i huvudsak regleras i nationell rätt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 april 2007 i mål C-356/05, Farrell, REG 2007, s. I-3067, punkt 32).

32 Domstolen har i detta hänseende uttalat att det följer av målsättningen med och lydelsen i första, andra och tredje direktivet, att de inte syftar till att harmonisera medlemsstaternas system för civilrättsligt ansvar, och att medlemsstaterna, på unionsrättens nuvarande stadium, är fria att bestämma vilket system för civilrättsligt ansvar som ska tillämpas vid trafikolyckor (domarna i de ovannämnda målen Candolin m.fl., punkt 24, och Farrell, punkt 33).

33 Det framgår av lydelsen i artikel 3.1 i första direktivet att unionslagstiftaren inte avsåg att precisera typen av civilrättsligt ansvar för fordon – ansvar för vållande eller risk – som ska omfattas av den obligatoriska försäkringen.

34 Medlemsstaterna är emellertid skyldiga att säkerställa att det civilrättsliga ansvar som är tillämpligt enligt nationell rätt omfattas av en försäkring som överensstämmer med bestämmelserna i de tre ovannämnda direktiven (domen i det ovannämnda målet Farrell, punkt 33).

35 Vad beträffar bestämmelserna om civilrättsligt ansvar har domstolen funnit att medlemsstaterna ska utöva sina befogenheter under iakttagande av unionsrätten och särskilt av artikel 3.1 i första direktivet, artikel 2.1 i andra direktivet och av artikel 1 i tredje direktivet (domarna i de ovannämnda målen Candolin m.fl., punkt 27, och Farrell, punkt 34).

36 De nationella bestämmelser om civilrättsligt ansvar som styr ersättningen vid trafikolyckor kan således inte frånta dessa bestämmelser deras ändamålsenliga verkan (domarna i de ovannämnda målen Candolin m.fl., punkt 28, och Farrell, punkt 34).

37 Det skulle emellertid vara fallet om den skadelidandes ansvar för skadan – såsom framgår av den bedömning av den skadelidandes medverkan till skadorna som gjorts enligt nationella bestämmelser om civilrättsligt ansvar – innebar att den skadelidandes rätt till ersättning för de skador som den försäkrade ska ersätta enligt den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon automatiskt går förlorad eller begränsas på ett oproportionerligt sätt.

38 Domstolen fann i detta hänseende att en passagerare enligt nationella bestämmelser, med grund i allmänna och abstrakta kriterier, inte kan vägras eller få sin rätt till ersättning från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon begränsad på ett oproportionerligt sätt, endast på grund av passagerarens medverkan till nämnda skador. Det är nämligen endast under särskilda omständigheter och efter en bedömning av det enskilda fallet under iakttagande av unionsrätten som en sådan rätt kan begränsas på ett proportionerligt sätt (domarna i de ovannämnda målen Candolin m.fl., punkt 30, och Farrell, punkt 35).

39 Målet vid den nationella domstolen rör ersättning enligt det civilrättsliga ansvaret för skador som åsamkats föraren av ett motorfordon vid en kollision mellan detta fordon och ett annat motorfordon där ingen av förarna anses vara vållande. Till skillnad från vad som var fallet i domarna i de ovannämnda målen Candolin m.fl. och Farrell, följer nedsättningen av ersättningen för de skador som föraren lidit inte av en begränsning av ersättningen enligt ansvarsförsäkringen, utan av en begränsning av den försäkrades civilrättsliga ansvar enligt det system för civilrättsligt ansvar som tillämpas.

40 Enligt artikel 506.1 i den portugisiska civillagen delas det civilrättsliga ansvaret proportionerligt mellan förarna utifrån deras medverkan till skadorna, när dessa skador uppkommer till följd av en kollision mellan två fordon där ingen av förarna anses vara

vållande. Vid tvivel om graden av fordonens medverkan till skadorna, föreskrivs det i artikel 506.2 i denna lag att graden av medverkan ska delas lika.

41 Den nationella lagstiftningen som är tillämplig på målet vid den nationella domstolen syftar således till att fördela det civilrättsliga ansvaret för skador vid en kollision mellan två motorfordon när ingen av förarna anses vara vållande.

42 Såsom den portugisiska regeringen har gjort gällande, är det utifrån denna delning av ansvaret som var och en av förarnas ersättningsskyldighet för de skador som uppkom vid kollisionen fastställs, enligt deras respektive civilrättsliga ansvar.

43 Till skillnad från det rättsliga sammanhanget i domarna i de ovannämnda målen Candolin m.fl. respektive Farrell, innebär inte artikel 506 i den portugisiska civillagen att rätten till ersättning från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon automatiskt går förlorad eller begränsas på ett oproportionerligt sätt för skadelidande – i förevarande mål föraren av ett motorfordon, som åsamkats personskada vid kollision med ett annat motorfordon. I bestämmelsen föreskrivs endast att det civilrättsliga ansvaret delas i proportion till fordonens medverkan till skadorna, vilket följaktligen har en inverkan på storleken på ersättningen.

44 Denna bestämmelse påverkar således inte det som unionsrätten är tänkt att säkerställa, att systemet för civilrättsligt ansvar, som tillämpas enligt nationell rätt, omfattas av en försäkring som är förenlig med de tre ovannämnda direktiven.

45 Denna slutsats bekräftas i artikel 1a i tredje direktivet, vilken har införts genom direktiv 2005/14. I den finns en hänvisning – vad avser omfattningen av personskador och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter – till nationell civilrätt. I denna bestämmelse föreskrivs att nämnda skador omfattas av den obligatoriska försäkringen för motorfordon i den mån de skadelidande har rätt till ersättning enligt nationell rätt. Det kan inte förhålla sig annorlunda vad avser en förare av ett motorfordon som är såväl skadelidande som medansvarig för de personskador som han åsamkas till följd av en olycka med ett annat fordon. Det framgår dessutom av artikel 12 i direktiv 2009/103 att den omständigheten att den obligatoriska försäkringen omfattar skador som åsamkas specifika kategorier av skadelidande, bland andra icke-motoriserade trafikanter och passagerare, inte påverkar vare sig skadeståndsansvaret eller skadebeloppet.

46 Mot bakgrund av det ovan anförda ska frågan besvaras enligt följande. Artikel 3.1 i första direktivet, artikel 2.1 i andra direktivet och artikel 1 i tredje direktivet ska tolkas så, att de inte utgör hinder för en nationell lagstiftning i vilken det – när det vid en kollision mellan två fordon uppkommer skador som ingen av förarna anses vara vållande till – föreskrivs en proportionell ansvarsfördelning för skadorna utifrån vart och ett av fordonens medverkan till desamma, samt att graden av medverkan delas lika i tveksamma fall.

Rättegångskostnader

47 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen

att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (andra avdelningen) följande:

Artikel 3.1 i rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, artikel 2.1 i rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon, och artikel 1 i rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon ska tolkas så, att de inte utgör hinder för en nationell lagstiftning i vilken det – när det vid en kollision mellan två fordon uppkommer skador som ingen av förarna anses vara vållande till – föreskrivs en proportionell ansvarsfördelning för skadorna utifrån vart och ett av fordonens medverkan till desamma, samt att graden av medverkan delas lika i tveksamma fall.

Underskrifter