DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)
den 14 september 2000 *

I mål C-348/98,

angående en begäran enligt artikel 177 i EG-fördraget (nu artikel 234 EG), från Tribunal da Comarca de Setúbal (Portugal), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga målet mellan

Vitor Manuel Mendes Ferreira och Maria Clara Delgado Correia Ferreira

och

Companhia de Seguros Mundial Confiança SA,

angående tolkningen av 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) och 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),

* Rättegångsspråk: portugisiska.

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden D.A.O. Edward samt domarna L. Sevón (referent), P.J.G. Kapteyn, P. Jann och H. Ragnemalm,

generaladvokat: G. Cosmas,

justitiesekreterare: R. Grass,

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

— makarna Ferreira, genom advokaten M.H. Macau Ferreira, Montemor-o-Novo,

— Companhia de Seguros Mundial Confiança SA, genom advokaten J. Geraldes, Lissabon,

— Italiens regering, genom professor U. Leanza, chef för utrikesministeriets avdelning för diplomatiska tvister, i egenskap av ombud, biträdd av O. Fiumara, avvocato dello Stato,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom juridiske chefsrådgivaren A. Caeiro, juridiske rådgivaren C. Tufvesson och F. de Sousa Fialho, rättstjänsten, samtliga i egenskap av ombud,

med hänsyn till referentens rapport,

och efter att den 21 oktober 1999 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Tribunal da Comarca de Setúbal har genom beslut av den 15 juli 1998, som inkom till domstolens kansli den 24 september samma år, i enlighet med artikel 177 i EG-fördraget (nu artikel 234 EG) ställt sju frågor om tolkningen av 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 det andra direktivet) och 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 det tredje direktivet).

2 Frågorna har uppkommit i en tvist mellan Vitor Manuel Mendes Ferreira och hans hustru Maria Clara Delgado Correia Ferreira, å ena sidan, och försäkringsbolaget Companhia de Seguros Mundial Confiança SA (nedan kallat Mundial Confiança), å andra sidan, rörande ersättning för den skada de har lidit till följd av en trafikolycka.

Gemenskapslagstiftningen

3 I 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 det första direktivet) föreskrivs följande:

"[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 Artikel 1.1 och 1.2 i det andra direktivet har följande lydelse:

"1. Den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG skall obligatoriskt omfatta både sakskador och personskador.

2. Varje medlemsstat skall, om högre garantier inte gäller där, kräva att den obligatoriska försäkringen ger ersättning med minst följande:

— 350 000 ecu för personskador, om det finns endast en skadelidande. Om mer än en skadelidande omfattas av samma skadehändelse skall detta belopp multipliceras med antalet skadelidande.

— 100 000 ecu för sakskador vid varje skadehändelse, oavsett antalet skadelidande.

Medlemsstaterna får, i stället för nämnda minimibelopp, föreskriva ett minimibelopp om 500 000 ecu för personskador, om mer än en skadelidande omfattas av samma skadehändelse, eller ett minsta sammantaget belopp om 600 000 ecu för personskador och sakskador vid varje skadetillfälle, oavsett antalet skadelidande eller skadornas art."

5 I artikel 3 i samma direktiv föreskrivs följande:

"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 1.1, får inte på grund av sådan släktskap undantas från försäkringsskydd för personskador."

6 Följande föreskrivs i artikel 5 i nämnda direktiv, i dess lydelse enligt bilaga I del IX F, med rubriken "Försäkringar", i Akten om anslutningsvillkoren för Konungariket Spanien och Portugisiska republiken samt om anpassningarna av fördragen (EGT 1985, L 302, s. 23 och s. 218; svensk version: Handlingar om anslutning till Europeiska gemenskaperna, 1987, volym II, s. 412):

"1. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 1987 vidta de ändringar i sina nationella bestämmelser som behövs för att följa detta direktiv.

...

2. De sålunda ändrade bestämmelserna skall börja tillämpas senast den 31 december 1988.

3. Trots bestämmelsen i punkt 2 gäller följande:

a) Spanien; Grekland och Portugal skall ha en frist, som löper fram till den 31 december 1995, för att höja försäkringstäckningen till de i artikel 1.2 fastställda beloppen. Om de utnyttjar denna möjlighet, skall försäkringstäckningen enligt de i nämnda artikel fastställda beloppen utgöra

— mer än 16 procent senast den 31 december 1988,

— 31 procent senast den 31 december 1992.

..."

7 Enligt artikel 1 första stycket i det tredje direktivet "skall den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren".

8 Följande föreskrivs i artikel 6 i det tredje direktivet:

"1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 1992....

2. Med avvikelse från punkt 1

— skall Grekland, Spanien och Portugal ha tid på sig att senast den 31 december 1995 följa artiklarna 1 och 2,

..."

Målet vid den nationella domstolen och tillämplig nationell lagstiftning

9 Det framgår av begäran om förhandsavgörande att en bil som tillhörde Vitor Manuel Mendes Ferreira, och som kördes av ett av hans barn, den 12 februari 1995 råkade ut för en olycka som ledde till att ett annat av hans barn, som var 12 år och var passagerare i bilen, avled. Inget annat fordon var inblandat i olyckan. Det preciseras i begäran om förhandsavgörande att föraren inte hade begått något fel (handlat culpöst).

10 Vitorio Manuel Mendes Ferreira hade genom försäkringsavtal tecknat en ansvarsförsäkring för fordonet hos Mundial Confiança.

11 Vitorio Manuel Mendes Ferreira och hans maka väckte talan vid den nationella domstolen om att Mundial Confiança skulle förpliktas att till dem utge ersättning för de skador de lidit. Försäkringsbolaget bestred yrkandet med motiveringen att det enligt då gällande portugisisk rätt inte fanns någon ersättningsskyldighet för dessa skador.

12 Det framgår härvid av begäran om förhandsavgörande att det i artikel 504.2 i den portugisiska civillagen (nedan kallad civillagen), i dess lydelse vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna, föreskrevs att transportören vid gratistransporter i allmänhet endast var ansvarig för skador som uppkommit på grund av dennes culpa. De portugisiska domstolarna har tolkat denna bestämmelse så, att en passagerare som transporteras gratis är tvungen att bevisa att föraren av det skadevållande fordonet har handlat culpöst för att få ersättning.

13 Enligt den nationella domstolen har artikel 504 i civillagen ändrats genom lagdekret 14/96 av den 6 mars 1996 i syfte att anpassa nationell rätt till det tredje direktivet, och särskilt till artikel 1 i detsamma. I artikel 504.3 i civillagen föreskrivs framdeles en möjlighet för passagerare som transporteras gratis att göra gällande strikt ansvar, om än endast för personskada.

14 Den nationella domstolen har vidare förklarat att även om passagerare som transporteras gratis enligt den nationella lagstiftningen vid den tidpunkten skulle ha tillerkänts rätt till ersättning vid strikt ansvar, begränsar artikel 508.1 i civillagen storleken på ersättningen vid trafikolyckor, om den ansvarige inte har handlat culpöst, till två gånger det belopp som de portugisiska domstolar som dömer i andra instans kan fastställa. Nämnda belopp fastställdes år 1987 till 2 000 000 PTE, och det har inte ändrats sedan dess. Detta innebär att den högsta ersättning som kan utdömas då det inte föreligger culpa uppgår till 4 000 000 PTE.

15 Den nationella domstolen har ställt sig frågan om medlemsstaterna med hänsyn till artiklarna 1.2 och 5.3 i det andra direktivet, i dess lydelse enligt anslutningsakten, för skadestånd för trafikolyckor där den ansvarige föraren inte har handlat culpöst kan fastställa en maximigräns som är lägre än den minimigräns för ersättningsbelopp som föreskrivs i nämnda direktiv. Enligt den nationella domstolen görs det i det andra direktivet inte någon distinktion mellan

civilrättsligt ansvar på grund av att den ansvarige föraren har handlat culpöst och strikt ansvar.

16 Tribunal da Comarca de Setúbal har därför vilandeförklarat målet och ställt följande tolkningsfrågor till domstolen:

"1) Innebär artikel 3 i direktiv 84/5/EEG att den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon skall täcka skador hos familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren av fordonet, även när dessa familjemedlemmar transporteras gratis och det endast är fråga om strikt ansvar och inte om ansvar på grund av culpa, eller kan en medlemsstat utesluta dessa fall från ersättningsskyldighet?

2) Är de garanterade minimibelopp som föreskrivs i artikel 1.2 i nämnda direktiv 84/5 även tillämpliga på fall där det är fråga om strikt ansvar och inte om ansvar för culpa, eller kan en medlemsstat lagstifta om att de maximala ersättningsbeloppen skall vara lägre än dessa minimibelopp i fall då föraren av det fordon som orsakat olyckan inte har handlat culpöst?

3) Skall en nationell domstol tolka den inhemska rätten så att den står i överensstämmelse med bestämmelserna i ett direktiv, såväl i ett fall av bristfälligt införlivande som i ett fall där redan existerande bestämmelser i inhemsk rätt har bibehållits?

4) Gäller detta även om en sådan tolkning skulle strida mot en allmänt vedertagen uppfattning i fråga om de inhemska bestämmelsernas innebörd

och räckvidd, och även om en sådan tolkning skulle vara förenlig med den nationella lagstiftarens avsikter, vilka dock inte kommit till uttryck i lagtexten?

5) Skall en nationell domstol göra en sådan tolkning i överensstämmelse med bestämmelserna i gemenskapsdirektivet, även i en tvist som uteslutande rör enskilda?

6) Skall en nationell domstol tolka den inhemska rätten i överensstämmelse med artikel 1 i direktiv 90/232/EEG, även i ett fall där olyckan har inträffat före utgången av den tidsfrist som medlemsstaten medgivits för att införliva denna bestämmelse med den nationella rättsordningen?

7) Om det inte anses möjligt att tolka den inhemska rätten så att den står i överensstämmelse med bestämmelserna i ett direktiv, är då den nationella domstolen skyldig att på grund av gemenskapsrättens företräde underlåta att tillämpa de inhemska bestämmelser som är oförenliga med direktivet, även när det är fråga om en tvist som uteslutande rör enskilda?"

Den första frågan

17 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 3 i det andra direktivet innebär att den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon skall täcka personskador hos familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren av fordonet eller till annan person som är civilrättsligt ansvarig vid en trafikolycka, och vars ansvarighet omfattas av den obligatoriska motorfordonsförsäkringen (nedan kallade familjemedlemmar till

försäkringstagaren eller föraren), även när dessa familjemedlemmar transporteras gratis och utan hänsyn till huruvida föraren har vållat olyckan.

18 Kärandena i målet vid den nationella domstolen har gjort gällande att artikel 3 i det andra direktivet och artikel 1 i det tredje direktivet föreskriver strikt ansvar för skada hos personer som transporteras gratis i bil och förarens familjemedlemmar. Dessa bestämmelser har direkt effekt och går före inhemsk rätt.

19 Mundial Confiança har hävdat att den hänskjutande domstolen har blandat ihop systemet för obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon som avses i de olika direktiven och det privaträttsliga systemet för civilrättsligt ansvar, där det inte har skett någon tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftningar. Enligt försäkringsbolaget har artikel 3 i det andra direktivet som enda syfte att ålägga medlemsstaterna att undanröja skillnader i behandling, skillnader som har ansetts orättmätiga vad avser nationella lagstiftningar om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon, såsom framgår av övervägandena i nämnda direktiv.

20 Försäkringsbolaget menar att eftersom det i den nya portugisiska lagstiftningen om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon, det vill säga lagdekret 522/85 av den 31 december 1985, inte längre föreskrivs att familjemedlemmar till försäkringstagaren eller föraren inte omfattas av sådan försäkring, såsom tidigare föreskrevs, har Republiken Portugal på ett korrekt sätt införlivat bestämmelserna i artikel 3 i det andra direktivet när den anslöt sig till Europeiska gemenskaperna.

21 Den italienska regeringen har gjort gällande att det framgår av artikel 3 i det andra direktivet att, vad avser personskador, familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren inte kan uteslutas från försäkringens garantier, på grund av detta släktskap, och detta oavsett huruvida de har transporterats i fordonet

eller inte. Regeringen har vidare, i likhet med kommissionen, anmärkt att de tre direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon har det gemensamt att det inte i något av dem tas hänsyn till huruvida föraren har handlat culpöst, varför det inte görs någon skillnad mellan ansvar för culpa och strikt ansvar.

22 Kommissionen anser att artikel 3 i det andra direktivet skall tolkas så, att när det i tillämplig nationell lagstiftning föreskrivs att försäkringen skall omfatta passagerare som inte är familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren, innebär detta på samma gång att eventuella bestämmelser i lag eller avtal som innebär att familjemedlemmar som skadas vid en trafikolycka inte omfattas av samma skydd inte får tillämpas. Kommissionen anser däremot att om nationell rätt inte föreskriver att passagerare skall omfattas, krävs det enligt artikel 3 i det andra direktivet inte att familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren skall omfattas.

23 Domstolen konstaterar härvid inledningsvis att det framgår av föremålet för de tre direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon, och av ordalydelsen i dessa direktiv, att direktiven inte syftar till att harmonisera medlemsstaternas lagstiftning om civilrättsligt ansvar.

24 Av ingresserna till direktiven i fråga framgår nämligen, såsom domstolen redan har konstaterat i dom av den 28 mars 1996 i mål C-129/94, Ruiz Bernáldez (REG 1996, s. I-1829), punkterna 13—16, att syftet med dessa är dels att säkerställa fri rörlighet såväl för fordon som är normalt hemmahörande inom gemenskapen som för personer som färdas i dessa, 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 gemenskapen som olyckan inträffat (se närmare det femte övervägandet i det andra direktivet och det fjärde övervägandet i det tredje direktivet).

25 I detta syfte har man genom det första direktivet infört ett system som bygger på förutsättningen att alla motorfordon som är normalt hemmahörande inom

gemenskapens territorium är försäkrade (åttonde övervägandet). I artikel 3.1 i nämnda direktiv föreskrivs att varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av en ansvarsförsäkring.

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. I syfte att minska kvarvarande skillnader mellan de olika medlemsstaternas lagstiftning rörande omfattningen av denna obligatoriska försäkring (tredje övervägandet i det andra direktivet) föreskrevs i artikel 1 i det andra direktivet att försäkringen obligatoriskt skulle omfatta både sakskador och personskador upp till vissa belopp, och i artikel 3 preciserades att familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren inte fick undantas från försäkringsskydd för personskador, på grund av detta släktskap. Genom artikel 1 i det tredje direktivet utsträcktes detta obligatoriska skydd till att även omfatta personskador hos alla passagerare med undantag av föraren.

27 Artikel 3.1 i det första direktivet, såsom denna artikel har preciserats och kompletterats genom det andra och det tredje direktivet, innebär således en skyldighet för medlemsstaterna att garantera 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 skall omfatta. I bestämmelsen anges däremot inte vilken typ av civilrättsligt ansvar — strikt ansvar eller ansvar för culpa — som försäkringen skall täcka.

28 I avsaknad av gemenskapslagstiftning i vilken det preciseras vilken typ av civilrättsligt ansvar för motorfordon som skall omfattas av den obligatoriska försäkringen är medlemsstaterna i princip behöriga att själva välja vilket system för civilrättsligt ansvar som skall tillämpas vid trafikolyckor.

29 Av detta följer att medlemsstaterna, på gemenskapsrättens nuvarande stadium, är fria att bestämma vilket system för civilrättsligt ansvar som skall tillämpas vid trafikolyckor, men att de samtidigt är skyldiga att säkerställa att det civilrättsliga ansvar som är tillämpligt enligt inhemsk rätt omfattas av en försäkring som överensstämmer med bestämmelserna i de tre ovannämnda direktiven.

30 Domstolen konstaterar vidare att artikel 3 i det andra direktivet, vad avser ersättning till familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren, föreskriver att dessa personer inte på grund av sådan släktskap får undantas från försäkringsskydd för personskador. Det framgår av nionde övervägandet i det andra direktivet att syftet med denna bestämmelse är att bereda familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren samma skydd som annan tredje man, såvitt gäller personskador.

31 Härav följer att skadelidande inte får uteslutas från skydd enligt den obligatoriska motorfordonsförsäkringen endast av det skälet att de är familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren. Den obligatoriska motorfordonsförsäkringen måste således ge familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren, vilka har råkat ut för en trafikolycka, möjlighet att få ersättning för personskador på samma sätt som andra skadelidande som råkat ut för en sådan olycka.

32 Detta innebär att om en medlemsstat i sin lagstiftning föreskriver att passagerare som transporteras gratis omfattas av en obligatorisk försäkring vad avser personskador, oavsett om fordonets förare har handlat culpöst eller inte, skall detsamma gälla familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren. Om medlemsstatens lagstiftning inte föreskriver ett sådant skydd vad avser passagerares personskador innebär artikel 3 i det andra direktivet inte en skyldighet för

denna medlemsstat att föreskriva sådant skydd för personskador för passagerare som är familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren.

33 Det skall vidare anmärkas att den olycka som tvisten vid den nationella domstolen gäller inträffade den 12 februari 1995, det vill säga före utgången av den tidsfrist som i det tredje direktivet har fastställts för Republiken Portugals del, nämligen den 31 december 1995. Enskilda kan därför inte åberopa detta direktiv vid nationella domstolar (se dom av den 3 mars 1994 i mål C-316/93, Vaneetveld, REG 1994, s. I-763, punkt 16).

34 Domstolen vill dock erinra om att även om det obligatoriska skydd som föreskrivs i artikel 3.1 i det första direktivet, såsom den har preciserats och kompletterats i det andra direktivet, genom artikel 1 i det tredje direktivet har utsträckts till att omfatta personskador som andra personer än föraren råkar ut för, framgår det av punkterna 27—29 i förevarande dom att nämnda artikel inte innehåller regler om vilken typ av civilrättsligt ansvar som den obligatoriska motorfordonsförsäkringen måste täcka.

35 Svaret på den första frågan blir således att artikel 3 i det andra direktivet innebär att den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon måste täcka personskador hos familjemedlemmar till försäkringstagaren eller till föraren, även när dessa familjemedlemmar transporteras gratis oberoende av om föraren som har vållat olyckan har handlat culpöst eller inte, endast i fall då den berörda medlemsstatens lagstiftning föreskriver ett sådant skydd vad avser andra passagerares personskador.

Den andra frågan

36 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artiklarna 1.2 och 5.3 i det andra direktivet, i dess lydelse enligt anslutningsakten, utgör hinder för en nationell lagstiftning som föreskriver högsta ersättningsbelopp, vilka understiger de garanterade minimibelopp som har fastställts i dessa bestämmelser, i fall där föraren som har vållat olyckan inte har handlat culpöst, varför endast strikt ansvar kan komma i fråga.

37 Kärandena i målet vid den nationella domstolen och den italienska regeringen har hävdat att de garanterade minimibelopp som föreskrivs i artikel 1.2 i det andra direktivet är tillämpliga på fall där det är fråga om strikt ansvar och att medlemsstaterna inte har möjlighet att föreskriva maximibelopp för ersättning som är lägre än dessa minimibelopp. Den italienska regeringen har, vad avser minimibeloppen, tillagt att det härvid inte görs någon åtskillnad mellan ansvar för culpa och strikt ansvar.

38 Kommissionen har gjort gällande att inget av dessa tre direktiv kan anses avgöra vilket system för ansvar som skall tillämpas. Det nationella systemet kan således vara antingen ett system med strikt ansvar eller ett system med ansvar för culpa. Artikel 1.2 i det andra direktivet skall dock tolkas så, att i fall då ansvaret har fastställts, skall, med hänsyn till principen att ersättningen bör täcka de skador som verkligen har uppkommit, de garanterade minimibelopp som har fastställts i nämnda artikel tillämpas, oavsett vilken typ av ansvarssystem som tillämpas.

39 Av punkterna 27 och 28 i förevarande dom framgår att artikel 3.1 i det första direktivet, såsom den har preciserats och kompletterats genom det andra och det tredje direktivet, särskilt genom artikel 1 det andra direktivet, inte anger vilken typ av civilrättsligt ansvar — strikt ansvar eller ansvar för culpa — som den obligatoriska motorfordonsförsäkringen skall täcka. Eftersom denna fråga inte

regleras i gemenskapsrätten, är medlemsstaterna i princip behöriga att själva välja vilket system för civilrättsligt ansvar som skall tillämpas vid trafikolyckor.

40 Det framgår emellertid av punkt 29 i förevarande dom att det civilrättsliga ansvar som är tillämpligt enligt inhemsk rätt i den berörda medlemsstaten skall omfattas av en försäkring och att denna försäkring skall omfatta de garanterade minimibelopp som fastställts i artiklarna 1.2 och 5.3 i det andra direktivet, i dess lydelse enligt anslutningsakten. Vad avser trafikolyckor som omfattas av detta civilrättsliga ansvar får det således i den nationella lagstiftningen inte föreskrivas maximibelopp för ersättning som är lägre än dessa minimibelopp.

41 Svaret på den andra frågan blir således att artiklarna 1.2 och 5.3 i det andra direktivet, i dess lydelse enligt anslutningsakten, utgör hinder för en nationell lagstiftning som föreskriver högsta ersättningsbelopp som understiger de garanterade minimibelopp som har fastställts i nämnda artiklar, i fall där föraren som har vållat olyckan inte har handlat culpöst, varför endast strikt ansvar kan komma i fråga.

Den tredje—den sjunde frågan

42 Med hänsyn till svaret på de två första frågorna saknar den tredje—den sjunde frågan, vilka rör skyldigheten att tolka inhemsk rätt gemenskapskonformt och huruvida berörda bestämmelser i det andra och det tredje direktivet har direkt effekt, betydelse för hur tvisten vid den nationella domstolen skall lösas. Dessa frågor behöver således inte tas upp till prövning.

Rättegångskostnader

43 De kostnader som har förorsakats den italienska regeringen samt kommissionen, vilka har inkommit med yttranden till domstolen, är inte ersättningsgilla. 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.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

— angående de frågor som genom beslut av den 15 juli 1998 har ställts av Tribunal da Comarca de Setúbal — följande dom:

1) Artikel 3 i rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon innebär att den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon måste täcka personskador hos familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till annan person som är civilrättsligt ansvarig vid en trafikolycka, och vars ansvarighet omfattas av den obligatoriska motorfor-

donsförsäkringen, även när dessa familjemedlemmar transporteras gratis oberoende av om föraren som har vållat olyckan har handlat culpöst eller inte, endast i fall då den berörda medlemsstatens lagstiftning föreskriver ett sådant skydd vad avser andra passagerares personskador.

2) Artiklarna 1.2 och 5.3 i det andra direktivet 84/5, i dess lydelse enligt bilaga I del IX F, med rubriken "Försäkringar", i Akten om anslutningsvillkoren för Konungariket Spanien och Portugisiska republiken samt om anpassningarna av fördragen, utgör hinder för en nationell lagstiftning som föreskriver högsta ersättningsbelopp som understiger de garanterade minimibelopp som har fastställts i nämnda artiklar, i fall där föraren som har vållat olyckan inte har handlat culpöst, varför endast strikt ansvar kan komma i fråga.

Edward Sevón Kapteyn

Jann Ragnemalm

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 14 september 2000.

R. Grass

Justitiesekreterare

D.A.O. Edward

Ordförande på femte avdelningen