Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 20 maj 2021 *

”Begäran om förhandsavgörande – Ansvarsförsäkring för motorfordon – Direktiv 2009/103/EG – Artikel 3 – Försäkringen ska obligatoriskt omfatta sakskador – Räckvidd – En medlemsstats lagstiftning som begränsar skyldigheten att täcka kostnaderna för bogsering av skadade fordon till att endast avse sådana kostnader som uppkommit inom medlemsstaten, och parkeringskostnaderna till att endast avse sådana kostnader som blivit nödvändiga till följd av en brottmålsutredning eller av något annat skäl”

I mål C-707/19,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Distriktsdomstolen i Łódź centrum, Polen) genom beslut av den 2 september 2019, som inkom till domstolen den 23 september 2019, i målet

K.S.

mot

A.B.,

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

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

generaladvokat: A. Rantos,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– A.B., genom M. Samocik, radca prawny,

– Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,

– Lettlands regering, inledningsvis genom V. Soņeca och K. Pommere, därefter genom K. Pommere, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: polska.

– Österrikes regering, genom J. Schmoll och M. Winkler-Unger, båda i egenskap av ombud,

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

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 3 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).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan K.S. och A.B. Målet rör en talan om ersättning för parkeringskostnader i Lettland och kostnader för bogsering till Polen av ett fordon jämte släpvagn som skadats till följd av en trafikolycka i Lettland.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

3 I skälen 2 och 20 i direktiv 2009/103 anges följande:

”(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. Det bör därför vara ett viktigt mål för [unionens] åtgärder på området för finansiella tjänster att den inre marknaden för motorfordonsförsäkring förstärks och befästs.

…

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

4 Artikel 1 i det direktivet, med rubriken ”Definitioner”, har följande lydelse:

”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 I artikel 3 i det direktivet, som har rubriken ”Obligatorisk försäkring av motorfordon”, föreskrivs följande:

”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.

Varje medlemsstat ska vidta de åtgärder som är lämpliga för att försäkringsavtalet ska täcka även följande:

a) Förlust eller skada som orsakas inom en annan medlemsstats territorium, enligt där gällande lag.

…

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

Lettisk rätt

6 I artikel 28 i Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (lag om obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av motorfordon avsedda för färd på land) av den 7 april 2004 (*Latvijas Vēstnesis*, 2004, nr 65), i den lydelse som är tillämplig i det nationella målet (nedan kallad den lettiska lagen om obligatorisk motorfordonsförsäkring), föreskrivs följande:

”Kostnaderna i samband med bortförandet av fordonet eller bilvraket utgör kostnaderna för att föra fordonet eller bilvraket från den plats där trafikolyckan skedde till den ort där fordonsägaren eller den behöriga användaren som framförde fordonet vid tidpunkten för trafikolyckan är bosatt eller till reparationsplatsen i Republiken Lettland. Om det inom ramen för en brottmålsutredning eller av något annat skäl är nödvändigt att parkera fordonet eller bilvraket på en parkeringsplats, ska de skador som täcks även inbegripa kostnaderna för att forsla bort fordonet eller bilvraket till en lämplig parkeringsplats samt parkeringskostnaderna.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

7 Den 30 oktober 2014 inträffade en trafikolycka i staden K. (Lettland), under vilken ett fordon med släpvagn, som tillhörde K.S. och som var registrerade i Polen, skadades. På grund av skadorna fördes fordonet och släpvagnen till en parkeringsplats och bogserades därefter till Polen.

8 Parkeringskostnaderna i Lettland uppgick till 6 020 polska zloty (PLN) (cirka 1 292 euro) och kostnaderna för bogsering till Polen uppgick till 32 860 PLN (cirka 7 054 euro).

9 Till följd av ersättningsanspråk som framställts av K.S. betalade A.B., som är det försäkringsbolag där skadevållaren var försäkrad, ut ersättning med 4 492,44 PLN (cirka 964 euro) för bogseringskostnader i Lettland. A.B. vägrade däremot att betala någon ersättning för parkeringskostnader i Lettland och kostnader för bogsering utanför Lettland.

10 Den 23 januari 2017 väckte K.S. talan vid Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Distriktsdomstolen i Łódź centrum, Polen), den hänskjutande domstolen, och yrkade att A.B. skulle förpliktas att jämte dröjsmålsränta betala sammanlagt 28 527,56 PLN (cirka 6 124 euro) för kostnader för bogsering utanför Lettland samt 6 020 PLN (cirka 1 292 euro) för parkeringskostnader i Lettland.

11 Till sitt försvar gjorde A.B. gällande att bolaget enligt lettisk rätt endast var skyldigt att ersätta kostnaderna för bogsering i Lettland och för parkeringskostnader som hade samband med ett straffrättsligt förfarande eller något annat förfarande.

12 Den hänskjutande domstolen har inledningsvis konstaterat att enligt konventionen om tillämplig lag för trafikolyckor, som ingicks i Haag den 4 maj 1971, är det lagen i den stat där olyckan inträffade, det vill säga lettisk lag, som är tillämplig i målet.

13 Eftersom det i artikel 28 i den lettiska lagen om obligatorisk motorfordonsförsäkring inte föreskrivs någon skyldighet att täcka vare sig kostnaderna för bogsering av ett skadat fordon, när bogseringen äger rum utanför Lettland, eller kostnaderna för parkering av fordonet, såvida dessa inte motiveras av en brottsutredning eller av något annat skäl, vill den hänskjutande domstolen få klarhet i räckvidden av artikel 3 i direktiv 2009/103. Enligt denna bestämmelse har medlemsstaterna en allmän skyldighet att se till att motorfordon omfattas av ansvarsförsäkring.

14 Den hänskjutande domstolen har uppgett att artikel 3 inte preciserar omfattningen av den obligatoriska försäkring som varje medlemsstat ska föreskriva i fråga om civilrättsligt ansvar till följd av användning av motorfordon. I andra stycket i denna bestämmelse anges endast att försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för ”de åtgärder som avses i första stycket”, i vilket föreskrivs en skyldighet för varje medlemsstat att vidta ”de åtgärder som är lämpliga”.

15 Den hänskjutande domstolen vill således få klarhet i huruvida uttrycket ”de åtgärder som är lämpliga” ska tolkas så, att varje medlemsstat ska föreskriva att den obligatoriska försäkringen ska omfatta samtliga skador.

16 Den hänskjutande domstolen har i detta avseende understrukit att räckvidden av detta uttryck, i den polska språkversionen, förefaller vara mindre ingripande än i de engelska och franska språkversionerna. Polsk rättspraxis och doktrin uttalar sig under alla omständigheter, när det gäller ansvarsförsäkring för motorfordon, till förmån för principen om full skadeersättning.

17 Den hänskjutande domstolen har påpekat att enligt artikel 3 fjärde stycket i direktiv 2009/103 ska ansvarsförsäkringen för motorfordon obligatoriskt omfatta både sakskador och personskador. Enligt den hänskjutande domstolen råder det emellertid inget tvivel om att sådana kostnader för bogsering och parkering som är i fråga i det nationella målet utgör sakskador till följd av olyckan. Villkoret om orsakssamband är därför enligt den hänskjutande domstolens uppfattning otvivelaktigt uppfyllt och utgången av tvisten beror endast på tolkningen av den lettiska lagen om obligatorisk motorfordonsförsäkring.

18 En bokstavstolkning av artikel 28 i denna lag skulle emellertid kunna vara oförenlig med syftet med artikel 3 i direktiv 2009/103, eftersom en sådan tolkning skulle kunna leda till en situation där ansvarsförsäkringen inte omfattar sakskada till följd av en trafikolycka.

19 En person som är hemmahörande i en annan medlemsstat än Lettland och som råkat ut för en trafikolycka i Lettland skulle nämligen kunna förlora sin rätt till ersättning för sakskada bestående i kostnaderna för bogsering av det skadade fordonet till ursprungslandet och i kostnaderna för parkering av fordonet i Lettland fram till dess att fordonet bogserats bort för reparation.

20 Under dessa omständigheter beslutade Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Distriktsdomstolen i Łódź centrum) att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till EU-domstolen:

”1) Ska artikel 3 i [direktiv 2009/103] tolkas så, att varje medlemsstat, inom ramen för kravet på att ’vidta de åtgärder som är lämpliga’ ska se till att den ansvarsförsäkring som ett försäkringsföretag lämnar ska täcka hela skadan, inbegripet sådana effekter av skadan som behovet av att bogsera den skadelidandes fordon till dennes hemland och kostnaderna för det ofrånkomliga behovet av att parkera fordonet?

2) Om denna fråga besvaras jakande, kan detta ansvar på något sätt begränsas genom medlemsstaternas lagstiftning?”

Prövning av tolkningsfrågorna

21 Den hänskjutande domstolen har ställt sina två frågor, vilka ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artikel 3 i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att den utgör hinder för en nationell bestämmelse enligt vilken den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon omfattar skador i form av kostnader för bogsering av det skadade fordonet och kostnader för tvångsparkering av fordonet endast om bogseringen har ägt rum inom denna medlemsstat och parkeringen är nödvändig inom ramen för en brottmålsutredning eller av något annat skäl. För det fall denna fråga besvaras jakande vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida den artikeln ska tolkas så, att en medlemsstat på något sätt får begränsa den ansvarigheten.

22 EU-domstolen erinrar om att det i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 föreskrivs att varje medlemsstat 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 föreskrivs dessutom att försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för de åtgärder som avses i första stycket. I artikelns sista stycke föreskrivs att den försäkring som avses i första stycket ska obligatoriskt omfatta både sakskador och personskador.

23 Skyldigheten att tillse att den obligatoriska ansvarsförsäkringen omfattar skador som motorfordon har åsamkat tredje man skiljer sig från frågan om i vilken mån dessa skador ska ersättas till följd av den försäkrades civilrättsliga skadeståndsansvar. Medan den förstnämnda företeelsen regleras och säkerställs i unionslagstiftningen, regleras den sistnämnda företeelsen i huvudsak i nationell rätt (dom av den 23 oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 28 och där angiven rättspraxis).

24 Unionslagstiftningen syftar således inte till att harmonisera medlemsstaternas bestämmelser om civilrättsligt skadeståndsansvar, eftersom det i princip står medlemsstaterna fritt att fastställa vilket system för civilrättsligt skadeståndsansvar som ska tillämpas vid trafikolyckor (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 29 och där angiven rättspraxis).

25 På unionsrättens nuvarande stadium är medlemsstaterna följaktligen i princip fria att inom ramen för sina system för civilrättsligt skadeståndsansvar fastställa i synnerhet vilka skador som orsakats av motorfordon som ska ersättas, omfattningen av ersättningen för dessa skador och vilka personer som har rätt till sådan ersättning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 32).

26 Medlemsstaterna ska emellertid utöva sina befogenheter på detta område med iakttagande av unionsrätten, och de nationella bestämmelserna om ersättning vid trafikolyckor får inte medföra att unionsrätten förlorar sin ändamålsenliga verkan (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 31 och där angiven rättspraxis).

27 EU-domstolen erinrar om att direktiv 2009/103 syftar till att säkerställa skyddet för skadelidande vid olyckor orsakade av motorfordon; detta syfte har konstant eftersträvats och getts en allt större vikt av unionslagstiftaren (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 47). Det framgår även av skälen 2 och 20 i det direktivet att motorfordonsförsäkringen ”påverkar … den fria rörligheten för personer och fordon”. EU-domstolen har härvid preciserat att syftet med unionslagstiftningen om ansvarsförsäkring för motorfordon, där direktiv 2009/103 ingår, dels är 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 var inom unionen olyckan inträffat (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 26 och där angiven rättspraxis, och dom av den 20 juni 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, punkt 33 och där angiven rättspraxis).

28 I förevarande mål framgår följande av den hänskjutande domstolens uppgifter. I artikel 28 i den lettiska lagen om obligatorisk motorfordonsförsäkring föreskrivs visserligen en skyldighet för den försäkringsgivare som meddelat ansvarsförsäkringen att täcka kostnaderna för bogsering av det skadade fordonet eller bilvraket från olycksplatsen till den ort där fordonsägaren eller den godkända användare som framförde fordonet vid olyckstillfället är bosatt, eller till den plats där fordonet ska repareras. Denna skyldighet gäller emellertid endast om bogseringen äger rum inom Lettland. Även om försäkringsgivaren enligt denna artikel 28 är skyldig att täcka kostnaderna för parkering av det skadade fordonet, gäller detta endast under förutsättning att parkeringskostnaderna varit nödvändiga ”i samband med en brottmålsutredning eller av något annat skäl”.

29 Vad för det första gäller bogseringskostnaderna konstaterar EU-domstolen följande. En medlemsstats lagstiftning, såsom den som är aktuell i det nationella målet, kan leda till en situation där en person – vars fordon som normalt är hemmahörande i en annan medlemsstat skadas till följd av en olycka som inträffat i den förstnämnda medlemsstaten och för vilken det civilrättsliga ansvaret för fordon som normalt är hemmahörande i den förstnämnda medlemsstaten har gjorts gällande – från försäkringsgivaren endast kommer att få ut en del av den ersättning för sakskada som föreskrivs för skador på fordon som normalt är hemmahörande i den förstnämnda medlemsstaten.

30 I den mån det i en sådan lagstiftning föreskrivs att endast kostnader för bogsering i den aktuella medlemsstaten ska täckas, så innebär det att en person i en sådan situation som den som gäller för K.S. kommer att få dessa bogseringskostnader endast delvis ersatta om fordonet bogseras och repareras i den medlemsstat där denna person är bosatt. Vad däremot gäller en liknande olycka för en person som är bosatt i den medlemsstat där olyckan ägt rum, kommer denna person att ha rätt att från försäkringsgivaren få full täckning för kostnaderna för bogsering av fordonet fram till den ort där han eller hon är bosatt eller till den plats där fordonet ska repareras i den medlemsstaten.

31 Det framgår av fast rättspraxis att en nationell bestämmelse som föreskriver en åtskillnad grundad på bosättningskriteriet riskerar att i första hand missgynna medborgare i andra medlemsstater. Personer som inte är bosatta i medlemsstaten är nämligen som regel inte heller medborgare i medlemsstaten (se, analogt, dom av den 6 februari 2014, Navileme och Nautizende, C-509/12, EU:C:2014:54, punkt 14 och där angiven rättspraxis).

32 EU-domstolen konstaterar därmed att en sådan lagstiftning som den som är i fråga i det nationella målet utgör en diskriminering på grund av bosättningsmedlemsstat mellan personer som åsamkats skada.

33 Det är visserligen riktigt att det i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103, i det att det däri hänvisas till ”de åtgärder som är lämpliga”, inte föreskrivs att varje medlemsstat ska se till att försäkringsföretagen, i fråga om obligatorisk ansvarsförsäkring, täcker samtliga skador. En begränsning av den obligatoriska försäkringens täckning av skador som vållats av motorfordon kan emellertid inte motiveras enbart på grundval av den medlemsstat där den skadelidande är bosatt. Den omständigheten att den skadelidande är bosatt i en annan medlemsstat än den där olyckan inträffade kan nämligen inte i sig motivera att försäkringsgivaren behandlar skador på olika sätt, med hänsyn till de skyddsmål som eftersträvas med detta direktiv (se punkt 27 ovan).

34 Detta konstaterande påverkar emellertid inte varje medlemsstats rätt att, utan att tillämpa kriterier som hänvisar till landets eget territorium, begränsa ersättningen för bogseringskostnader, i synnerhet när tekniska reparationshjälpmedel finns tillgängliga på en plats som ligger väsentligt närmare än den plats dit bogsering begärs och när kostnaderna för bogsering i en annan medlemsstat därför framstår som oproportionerliga.

35 Vad för det andra gäller parkeringskostnaderna gör EU-domstolen följande bedömning. Det framgår inte av handlingarna i målet att det i den nationella lagstiftningen – i det att det däri föreskrivs täckning för kostnader för parkering som är nödvändig ”inom ramen för en brottmålsutredning eller av något annat skäl” – görs någon åtskillnad mellan personer som är bosatta i Lettland och personer som är bosatta i en annan medlemsstat. Det ankommer emellertid på den hänskjutande domstolen att pröva huruvida omständigheterna i det nationella målet avser en situation där parkeringen av fordonet ska anses vara ”nödvändig” av ”något annat skäl”, och huruvida det i detta avseende verkligen inte föreligger någon skillnad i behandling beroende på var ägaren eller innehavaren av det skadade fordonet är bosatt.

36 Mot bakgrund av det ovan anförda ska tolkningsfrågorna besvaras enligt följande: Artikel 3 i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att

– den utgör hinder för en bestämmelse i en medlemsstat enligt vilken den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon obligatoriskt omfattar skador i form av kostnader för bogsering av det skadade fordonet endast i den mån bogseringen ägt rum i den medlemsstaten. Detta konstaterande påverkar inte den medlemsstatens rätt att begränsa ersättningen för bogseringskostnader, utan att därvid tillämpa kriterier som hänvisar till landets eget territorium, och

– den inte utgör hinder för en bestämmelse i en medlemsstat enligt vilken denna försäkring obligatoriskt omfattar skador i form av parkeringskostnader för det skadade fordonet endast om parkeringen varit nödvändig inom ramen för en brottmålsutredning eller av något annat skäl, under förutsättning att denna begränsning av försäkringsskyddet tillämpas utan åtskillnad i behandling beroende på i vilken medlemsstat ägaren eller innehavaren av det skadade fordonet är bosatt.

Rättegångskostnader

37 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 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 ska tolkas så, att

– **den utgör hinder för en bestämmelse i en medlemsstat enligt vilken den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon obligatoriskt omfattar skador i form av kostnader för bogsering av det skadade fordonet endast i den mån bogseringen ägt rum i den medlemsstaten. Detta konstaterande påverkar inte den medlemsstatens rätt att begränsa ersättningen för bogseringskostnader, utan att därvid tillämpa kriterier som hänvisar till landets eget territorium, och**

– **den inte utgör hinder för en bestämmelse i en medlemsstat enligt vilken denna försäkring obligatoriskt omfattar skador i form av parkeringskostnader för det skadade fordonet endast om parkeringen varit nödvändig inom ramen för en brottmålsutredning eller av något annat skäl, under förutsättning att denna begränsning av försäkringsskyddet tillämpas utan åtskillnad i behandling beroende på i vilken medlemsstat ägaren eller innehavaren av det skadade fordonet är bosatt.**

Underskrifter