Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (sjätte avdelningen)

den 20 juli 2017 *

”Begäran om förhandsavgörande – Ansvarsförsäkring för motorfordon – Direktiv 72/166/EEG – Artikel 3.1 – Andra direktivet 84/5/EEG – Artikel 2.1 – Försäkringsavtal som ingåtts på grundval av felaktiga uppgifter om äganderätten till motorfordonet eller om vem som normalt framför fordonet – Försäkringstagare – Inget ekonomiskt intresse av att ingå avtalet – Försäkringsavtalets nullitet – Rättsverkan i förhållande till skadelidande tredje man

I mål C-287/16,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Supremo Tribunal de Justiça (Högsta domstolen, Portugal) genom beslut av den 4 maj 2016, som inkom till domstolen den 23 maj 2016, i målet

Fidelidade-Companhia de Seguros SA

mot

Caisse Suisse de Compensation,

Fundo de Garantia Automóvel,

Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira,

Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann,

Catarina Ferreira Seemann,

José Batista Pereira,

Teresa Rosa Teixeira,

meddelar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden E. Regan samt domarna A. Arabadjiev (referent) och C.G. Fernlund,

generaladvokat: P. Mengozzi,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

* Rättegångsspråk: portugisiska.

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Portugals regering, genom L. Inez Fernandes, M. Figueiredo och M. Rebelo, samtliga i egenskap av ombud,

— Europeiska kommissionen, genom P. Costa de Oliveira och K.-Ph. Wojcik, 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 3.1 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, 1972, 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, 1990, s. 33; svensk specialutgåva, område 13, volym 19, s. 189) (nedan kallat tredje direktivet).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Fidelidade-Companhia de Seguros SA å ena sidan och Caisse Suisse de Compensation, Fundo de Garantia Automóvel (bilgarantifonden), Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann, Catarina Ferreira Seemann, José Batista Pereira och Teresa Rosa Teixeira å andra sidan. Målet rör frågan huruvida det är förenligt med ovannämnda bestämmelser med en nationell lagstiftning som innebär att ett försäkringsavtal som har ingåtts på grundval av felaktiga uppgifter om äganderätten till motorfordonet eller om vem som normalt framför fordonet är en nullitet.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

3 I artikel 3.1 i första direktivet föreskrivs följande:

”[V]arje medlemsstat [ska] 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. Försäkringens omfattning och villkor skall bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.”

4 Sjätte och sjunde skälen i andra direktivet har följande lydelse:

”Det är nödvändigt att tillskapa ett organ som garanterar att skadelidande inte blir utan ersättning, när det fordon som orsakat skadan är oförsäkrat eller oidentifierat. Det är viktigt att den skadelidande får möjlighet att direkt och i första hand vända sig till detta organ, dock utan att ändring sker i de bestämmelser som tillämpas i medlemsstaterna med avseende på om den ersättning som utbetalas av

detta organ är subsidiär eller ej eller beträffande bestämmelser som gäller vid subrogation. Medlemsstaterna bör emellertid ha möjlighet att förordna om vissa begränsade undantag beträffande utbetalning av ersättning från detta organ och att ersättning för sakskador orsakade av oidentifierade fordon skall begränsas eller innehållas, detta med hänsyn till risken för bedrägeri.

Det ligger i de skadelidandes intresse att rättsverkningarna av särskilda friskrivningsklausuler begränsas till förhållandet mellan försäkringsgivaren och den person som varit vållande till olyckshändelsen. För fall då ett fordon stulits eller tillgripits med våld får medlemsstaterna föreskriva att ersättning skall utbetalas av det ovannämnda organet.”

5 I artikel 1.4 i andra direktivet föreskrivs att varje medlemsstat ska inrätta eller auktorisera ett organ (nedan kallat det nationella organet) med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen ska ersätta, för sakskador och personskador orsakade av oidentifierade eller oförsäkrade fordon. Tredje stycket i denna bestämmelse har följande lydelse:

”Medlemsstaterna får … förordna att ersättning från detta organ inte skall ske till förmån för personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om organet kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var oförsäkrat.”

6 I artikel 2.1 i andra direktivet anges 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, eller

— 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.

…”

7 I fjärde skälet i tredje direktivet föreskrivs följande:

”De skadelidande vid olyckshändelser med motorfordon bör tillförsäkras jämförbar behandling, oavsett var inom gemenskapen skadan inträffar.”

8 I artikel 1 första stycket i detta direktiv föreskrivs följande:

”Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1 andra stycket i direktiv 84/5/EEG, skall den försäkring som avses i artikel 3.1 i [första direktivet] omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren.”

Portugisisk rätt

9 Första direktivet införlivades med portugisisk rätt genom Decreto-Lei no 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (lagdekret nr 522/85 om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon) av den 31 december 1985. I detta lagdekret, i dess lydelse enligt Decreto-Lei no 72-A/2003 – Lei do Seguro Obrigatório (lagdekret nr 72-A/2003 om lag om obligatorisk försäkring) av den 14 april 2003, vilket var i kraft vid tiden för omständigheterna i det nationella målet (nedan kallat lagdekret nr 522/85), föreskriver artikel 1.1, i följande ordalag, en skyldighet att försäkra ett motordrivet markfordon:

”Den som kan ådra sig civilrättsligt skadeståndsansvar för ekonomisk och icke ekonomisk skada till följd av personskada eller sakskada som tredje man åsamkats av ett motordrivet markfordon, dess släpfordon eller påhängsvagnar, är skyldig att inneha en ansvarsförsäkring i enlighet med bestämmelserna i detta lagdekret för att dessa fordon ska få användas.”

10 Artikel 2 i lagdekret nr 522/85, som handlar om vem som är skyldig att inneha försäkringen, lyder enligt följande:

”1 – Den som äger ett motorfordon är skyldig att ingå avtal om försäkring, utom i fall av nyttjanderätt, försäljning med återtagandeförbehåll eller leasing, i vilka fall denna skyldighet övergår på nyttjaren, köparen respektive leasingtagaren.

2 – När en annan person ingår ett avtal om försäkring av motorfordonet som uppfyller kraven i detta lagdekret, anses den skyldighet som åligger de personer som avses i punkten ovan vara uppfylld under avtalets giltighetstid.

…”

11 I artikel 14 i samma lagdekret, avseende möjligheterna att göra gällande undantag gentemot de skadelidande, föreskrivs följande:

”Utöver undantags- och hävningsbestämmelserna i detta lagdekret kan försäkringsgivaren gentemot de skadelidande endast göra gällande att avtalet avslutats i enlighet med artikel 13.1 eller att avtalet sagts upp eller är ogiltigt enligt gällande rätt om dessa omständigheter föregår tidpunkten för skadorna.”

12 Avdelning XV i den portugisiska handelslagen innehåller bestämmelser om försäkringar. Artiklarna 428 och 429 lyder enligt följande:

”Artikel 428 För vems räkning ett avtal om försäkring kan ingås

Avtal om försäkring kan ingås för egen räkning eller för tredje mans räkning.

1. Försäkringen är ogiltig om den person för vem eller i vars namn avtalet om försäkring ingicks saknar intresse i det försäkrade föremålet.

2. Om det inte anges i försäkringsavtalet att det har ingåtts för annans räkning, anses det ha ingåtts för den avtalsslutande partens räkning.

…

Artikel 429 Oriktiga uppgifter och utelämnanden som ogiltighetsgrunder

Lämnande av oriktiga uppgifter eller avsiktligt utelämnande av uppgifter som den försäkrade eller den som ingår avtalet om försäkring känner till och som skulle ha kunnat ha en inverkan på avtalets existens eller avtalsvillkoren gör försäkringen ogiltig.

Enda stycket. Om uppgifterna lämnats i strid mot tro och heder kan försäkringsgivaren kräva betalning av försäkringspremien.”

Bakgrund till tvisten och tolkningsfrågan

13 Den 20 maj 2004 ägde en trafikolycka rum mellan ett motorfordon som framfördes av José Manuel Teixeira Pereira och ägdes av Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira och en motorcykel som framfördes av dess ägare, Eric Seemann. Förarna i båda fordonen omkom i olyckan.

14 Caisse Suisse de Compensation väckte den 11 januari 2010 talan mot Fundo de Garantia Automóvel (bilgarantifonden) och Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, och yrkade ersättning för det belopp på 285 980,54 euro som hade utbetalats till familjemedlemmarna till försäkringstagaren Eric Seemann.

15 Svarandena invände att talan inte kunde väckas mot dem, eftersom det vid tidpunkten för olyckan förelåg ett giltigt försäkringsavtal med det bolag som i dag heter Fidelidade-Companhia de Seguros (nedan kallat försäkringsbolaget), vilket täckte det civilrättsliga ansvaret för motorfordonet. Efter det att försäkringsbolaget hade anmanats att inträda i målet gjorde det gällande att avtalet om ansvarsförsäkring för motortrafik var ogiltigt, eftersom försäkringstagaren, den dag då avtalet ingicks, hade lämnat de oriktiga uppgifterna att han ägde fordonet och att han var den som normalt framförde det.

16 Domstolen i första instans fastställde att försäkringsavtalet var ogiltigt och att den bristande giltigheten kunde åberopas mot de skadelidande. Tribunal da Relação do Porto (Appellationsdomstolen i Porto), till vilken underrättens dom överklagades, fann att försäkringsavtalet visserligen var ogiltigt, men att den bristande giltigheten dock inte kunde åberopas mot de skadelidande. Försäkringsbolaget överklagade domen från Tribunal da Relação do Porto (Appellationsdomstolen i Porto) till Supremo Tribunal de Justiça (Högsta domstolen, Portugal) och gjorde gällande att försäkringsavtalet var en nullitet och att den omständigheten kunde åberopas mot den skadelidande, Eric Seemann, och Caisse Suisse de Compensation.

17 Vad gäller tolkningen av det första, det andra och det tredje direktivet avseende bilförsäkring finner den hänskjutande domstolen att det råder osäkerhet om huruvida det är möjligt att mot de skadelidande göra gällande att ett försäkringsavtal är en nullitet enligt artikel 428.1 i den portugisiska handelslagen.

18 Praxis från Supremo Tribunal de Justiça (Högsta domstolen) rymmer nämligen flera skilda tolkningar. Enligt en första strömning är försäkringsavtalet en nullitet när försäkringstagaren oriktigt har uppgett sig äga fordonet och vara den som normalt framför det, i syfte att förmå försäkringsbolaget att ingå ett avtal om ansvarsförsäkring och/eller att ingå avtalet enligt villkor som är mindre betungande för den försäkrade. Att avtalet anses vara en nullitet beror framför allt på att det rättsliga kravet avseende försäkringstagarens ”intresse” i artikel 428.1 i den portugisiska handelslagen inte är uppfyllt. Enligt denna strömning i rättspraxis kan, med tillämpning av artikel 14 i lagdekret nr 522/85, en sådan nullitet göras gällande mot de skadelidande. Detta synsätt tar i beaktande att den skadelidande under alla omständigheter åtnjuter skydd via bilgarantifonden.

19 Enligt den andra strömningen utgör möjligheten för tredje man att ingå ett avtal om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon ett undantag från det rättsliga kravet avseende försäkringstagarens ”intresse”. Problemet ska således angripas utifrån de särskilda regler som gäller för lämnandet av oriktiga uppgifter vid ingåendet av ett försäkringsavtal. Enligt dessa regler föreligger endast ogiltighet i relativ mening som inte kan göras gällande mot den skadelidande.

20 Mot denna bakgrund beslutade Supremo Tribunal de Justiça (Högsta domstolen, Portugal) att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till EU-domstolen:

”Utgör artikel 3.1 i första direktivet, artikel 2.1 i [andra direktivet] och artikel 1 i [tredje direktivet] hinder för en nationell lagstiftning som föreskriver att när oriktiga uppgifter om äganderätten till motorfordonet eller om vem som normalt framför det har lämnats, medför detta att försäkringsavtalet är en nullitet, eftersom den som ingick avtalet då saknar ekonomiskt intresse av användningen av motorfordonet och de inblandade (försäkringstagaren, ägaren till motorfordonet och den som normalt framför motorfordonet) agerade bedrägligt i avsikt att täcka riskerna med att använda fordonet genom att i) ingå ett avtal som försäkringsgivaren inte hade ingått om den hade känt till vem försäkringstagaren var, och ii) betala en lägre premie än vad som skulle ha krävts om åldern på den person som normalt framförde motorfordonet hade beaktats?”

Prövning av tolkningsfrågan

21 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga 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 som resulterar i en möjlighet att, under sådana förhållanden som i det nationella målet, mot skadelidande tredje män göra gällande den omständigheten att ett avtal om ansvarsförsäkring för motorfordon är ogiltigt på grund av de oriktiga uppgifter som försäkringstagaren från början lämnat om vem som äger motorfordonet och vem som normalt framför det, eller på grund av att den person för vem eller i vars namn försäkringsavtalet ingicks saknade ekonomiskt intresse av att ingå avtalet.

22 Det framgår av ingressen till både första och andra direktivet att målsättningen med dessa direktiv dels är att säkerställa fri rörlighet såväl för fordon som är normalt hemmahörande inom Europeiska unionen som för de personer som färdas i dem, dels är att säkerställa att personer som lider 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 23 oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 26 och där angiven rättspraxis).

23 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 normalt är hemmahörande inom deras territorium omfattas av ansvarsförsäkring, och preciserar bland annat vilka typer av skador och vilka skadelidande tredje män som denna försäkring ska omfatta (dom av den 1 december 2011, Churchill Insurance Company Limited och Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 28).

24 Vad gäller rättigheterna för tredje män som lidit skada utgör artikel 3.1 i första direktivet hinder mot att ett försäkringsbolag gör gällande lagregler eller avtalsvillkor för att vägra ersätta en sådan tredje man till följd av en olycka som har orsakats av det försäkrade fordonet (dom av den 1 december 2011, Churchill Insurance Company Limited och Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 33 och där angiven rättspraxis).

25 Domstolen har även slagit fast att artikel 2.1 första stycket i andra direktivet enbart utgör en upprepning av denna skyldighet såvitt gäller lagregler och villkor i ett sådant avtal om försäkring som avses i denna artikel, vilka innebär att ansvarsförsäkringen för motorfordon inte omfattar skada som

tredje män åsamkats av fordon som 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 (dom av den 1 december 2011, Churchill Insurance Company Limited och Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 34 och där angiven rättspraxis).

26 I artikel 2.1 andra stycket i andra direktivet anges visserligen som undantag från denna skyldighet att försäkringsbolaget inte behöver utge ersättning till vissa skadelidande som själva har försatt sig i situationen i fråga, det vill säga personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om försäkringsgivaren kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet. Som domstolen redan konstaterat kan emellertid undantag från artikel 2.1 första stycket i andra direktivet endast göras i just denna särskilda situation (dom av den 1 december 2011, Churchill Insurance Company Limited och Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 35).

27 Således får det anses att den omständigheten att försäkringsbolaget har ingått avtalet på grundval av utelämnanden eller oriktiga uppgifter från försäkringstagarens sida inte kan ge bolaget rätt att göra gällande lagbestämmelser om avtals ogiltighet och åberopa denna ogiltighet mot en skadelidande tredje man i syfte att undgå sin skyldighet enligt artikel 3.1 i första direktivet att ersätta den skadelidande tredje mannen till följd av en olycka som har orsakats av det försäkrade fordonet.

28 Samma sak gäller den omständigheten att försäkringstagaren inte är den person som normalt framför fordonet.

29 Domstolen har nämligen slagit fast att den omständigheten att ett fordon framförs av en person som inte anges i försäkringsavtalet för detta fordon, särskilt mot bakgrund av syftet med det första, det andra och det tredje direktivet att skydda skadelidande vid trafikolyckor, inte kan medföra att ett sådant fordon är oförsäkrat i den mening som avses i artikel 1.4 tredje stycket i andra direktivet (dom av den 1 december 2011, Churchill Insurance Company Limited och Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 40).

30 Den hänskjutande domstolen har i detta sammanhang också frågat EU-domstolen huruvida ett försäkringsbolag har rätt att, när det finns en obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon och i syfte att slippa fullgöra sin skyldighet att ersätta en tredje man som lidit skada till följd av en olycka som har orsakats av det försäkrade fordonet, åberopa en sådan lagbestämmelse som artikel 428.1 i den portugisiska handelslagen, enligt vilken ett försäkringsavtal är ogiltigt för det fall den person för vem eller i vars namn försäkringsavtalet ingicks saknade ekonomiskt intresse av att ingå avtalet.

31 Det ska påpekas att en sådan fråga rör de lagstadgade kraven för ett försäkringsavtals giltighet, vilka inte regleras av unionsrätten utan av den nationella rätten i medlemsstaterna.

32 Medlemsstaterna är emellertid skyldiga att säkerställa att det civilrättsliga ansvar som följer av nationell rätt omfattas av en försäkring som överensstämmer med bestämmelserna i de tre ovannämnda direktiven. Det framgår även av domstolens praxis att medlemsstaterna ska utöva sin behörighet på detta område med iakttagande av unionsrätten och att de nationella bestämmelserna om ersättning vid trafikolyckor inte får medföra att det första, det andra och det tredje direktivet förlorar sin ändamålsenliga verkan (dom av den 23 oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkterna 30 och 31 och där angiven rättspraxis).

33 Såsom Europeiska kommissionen har framhållit kan villkor för försäkringsavtalets giltighet, såsom de allmänna bestämmelserna i artiklarna 428.1 och 429 första stycket i den portugisiska handelslagen, inverka på den rätt till ersättning som tillkommer de skadelidande vid olyckor.

34 Sådana bestämmelser kan således leda till att skadelidande tredje män blir utan ersättning och följaktligen begränsa den ändamålsenliga verkan av dessa direktiv.

35 Detta konstaterande påverkas inte av den möjlighet som finns att en ersättning betalas ut till den skadelidande av bilgarantifonden. Ett ingripande från det nationella organ som avses i artikel 1.4 i andra direktivet har nämligen varit tänkt att utgöra en sista utväg som endast aktualiseras i det fall skadorna orsakats av ett fordon som inte uppfyller kravet på försäkring enligt artikel 3.1 i första direktivet, det vill säga ett fordon som inte omfattas av något försäkringsavtal. En sådan begränsning förklaras av att denna bestämmelse, såsom det har erinrats om ovan i punkt 23, innebär att varje medlemsstat, om inte annat följer av de undantag som avses i artikel 4 i detta direktiv, har en skyldighet att säkerställa att ägare eller innehavare av fordon som är normalt hemmahörande inom medlemsstatens territorium ingår ett avtal med ett försäkringsbolag för att garantera vederbörandes civilrättsliga ansvar för nämnda fordon, åtminstone upp till de gränser som följer av unionsrätten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juli 2013, Csonka m.fl., C-409/11, EU:C:2013:512, punkterna 30 och 31).

36 Såsom det har erinrats om ovan i punkt 29 kan den omständigheten att ett fordon framförs av en person som inte anges i försäkringsavtalet för detta fordon inte medföra att ett sådant fordon ska anses vara oförsäkrat i den mening som avses i artikel 1.4 tredje stycket i andra direktivet.

37 Mot bakgrund av det ovan anförda ska tolkningsfrågan besvaras på följande sätt. Artikel 3.1 i första direktivet och artikel 2.1 i andra direktivet ska tolkas så, att de utgör hinder för en nationell lagstiftning som resulterar i en möjlighet att, under sådana förhållanden som i det nationella målet, mot skadelidande tredje män göra gällande den omständigheten att ett avtal om ansvarsförsäkring för motorfordon är ogiltigt på grund av de oriktiga uppgifter som försäkringstagaren från början lämnat om vem som äger motorfordonet och vem som normalt framför det, eller på grund av att den person för vem eller i vars namn försäkringsavtalet ingicks saknade ekonomiskt intresse av att ingå avtalet.

Rättegångskostnader

38 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i de nationella målen 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 (sjätte 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 och artikel 2.1 i rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon ska tolkas så, att de utgör hinder för en nationell lagstiftning som resulterar i en möjlighet att, under sådana förhållanden som i det nationella målet, mot skadelidande tredje män göra gällande den omständigheten att ett avtal om ansvarsförsäkring för motorfordon är ogiltigt på grund av de oriktiga uppgifter som försäkringstagaren från början lämnat om vem som äger motorfordonet och vem som normalt framför det, eller på grund av att den person för vem eller i vars namn försäkringsavtalet ingicks saknade ekonomiskt intresse av att ingå avtalet.

Underskrifter