Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

30. marts 2023 *

»Præjudiciel forelæggelse – tilnærmelse af lovgivningerne – lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer – direktiv 2009/103/EF – artikel 3 – lovpligtig forsikring af motorkøretøjer – artikel 18 – direkte krav – rækkevidde – fastsættelse af erstatningens størrelse – hypotetiske omkostninger – mulighed for at stille visse betingelser til udbetalingen af erstatningen – salg af køretøjet«

I sag C-618/21,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (retten i første instans i Warszawa, Polen) ved afgørelse af 30. august 2021, indgået til Domstolen den 30. september 2021, i sagen

AR

mod

PK S.A.,

CR,

og

BF,

mod

SI S.A.,

og

ZN

mod

MB S.A.,

og

* Processprog: polsk.

NK sp. z o.o. s.k.

mod

PK S.A.,

og

KP

mod

SI S.A.,

og

RD sp. z o.o.

mod

EZ S.A.,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, E. Regan, og dommerne D. Gratsias (refererende dommer), M. Ilešič, I. Jarukaitis og Z. Csehi,

generaladvokat: J. Richard de la Tour,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– AR ved radca prawny R. Lewandowski,

– RD sp. z o.o. ved radca prawny G. Stasiak,

– SI S.A. ved radca prawny M. Nycz,

– den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,

– den tjekkiske regering ved M. Smolek og J. Vláčil, som befuldmægtigede,

– den tyske regering ved J. Möller, P. Busche og M. Hellmann, som befuldmægtigede,

– Europa-Kommissionen ved U. Małecka, B. Sasinowska og H. Tserepa–Lacombe som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 15. december 2022,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EUT 2009, L 263, p. 11), sammenholdt med dette direktivs artikel 3.

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med seks tvister, henholdsvis AR mod PK S.A. samt CR, BF mod SI S.A., ZN mod MB S.A., NK sp. z o.o. s.k. mod PK S.A., KP mod SI samt RD sp. z o.o. mod EZ S.A. – mellem ejere af køretøjer og forsikringsselskaberne, hvori de personer, der var ansvarlige for skaderne på disse køretøjer, var ansvarsforsikrede – vedrørende krav om erstatning for tab forvoldt som følge af disse skader.

Retsforskrifter

EU-retten

3 30. betragtning til direktiv 2009/103 har følgende ordlyd:

»Retten til at påberåbe sig en forsikringsaftale og rette et krav direkte mod forsikringsselskabet har væsentlig betydning for beskyttelsen af skadelidte ved en ulykke, som involverer et motorkøretøj. Med henblik på at fremme en effektiv og hurtig sagsbehandling samt i videst mulig[t] omfang at undgå omkostningskrævende søgsmål, bør alle skadelidte ved ulykker forvoldt af motorkøretøjer have ret til at rejse krav direkte over for det selskab, hvor skadevolder er ansvarsforsikret.«

4 Dette direktivs artikel 3 med overskriften »Lovpligtig forsikring af motorkøretøjer« foreskriver følgende:

»Hver medlemsstat træffer med forbehold af artikel 5 passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring.

Der træffes inden for rammerne af de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger bestemmelse om, hvilke skader der dækkes samt om forsikringens nærmere vilkår.

[…]

Den forsikring, der er omhandlet i stk. 1, skal dække tingsskade såvel som personskade.«

5 I henhold til direktivets artikel 5 kan hver medlemsstat gøre undtagelse fra artikel 3 for bestemte offentlige eller private fysiske og juridiske personer eller for bestemte arter af køretøjer eller for køretøjer, der er forsynet med særligt kendemærke.

6 Samme direktivs artikel 9 med overskriften »Mindstebeløb« fastsætter i stk. 1:

»Medlemsstaterne skal med forbehold af eventuelle bestemmelser om mere omfattende forsikringsdækning, der måtte gælde i medlemsstaterne, kræve den i artikel 3 omhandlede lovpligtige forsikring for mindst følgende beløb:

a) ved personskade en mindstedækning på 1 000 000 EUR pr. skadelidt eller 5 000 000 EUR for hvert uheld, uanset antallet af skadelidte

b) ved tingsskade 1 000 000 EUR for hvert uheld, uanset antallet af skadelidte.

[…]«

7 Artikel 18 i direktiv 2009/103, der har overskriften »Direkte krav«, har følgende ordlyd:

»Medlemsstaterne sikrer, at skadelidte ved ulykker, der er forårsaget af et køretøj, som er dækket af en forsikring som omhandlet i artikel 3, kan rejse krav direkte mod det forsikringsselskab, som skadevolderen er ansvarsforsikret i.«

Polsk ret

8 Artikel 363, stk. 1, i ustawa – Kodeks cywilny (civile lovbog) af 23. april 1964 (Dz. U. af 1964, nr. 16, pos. 93) i den affattelse, der finder anvendelse på tvisten i hovedsagen (herefter »civillovbogen«), foreskriver:

»Erstatning for skade bør ske efter den skadelidtes valg, enten ved at genoprette den tidligere tilstand eller ved at betale et passende beløb. Hvis det er umuligt at genoprette den tidligere tilstand, eller genoprettelsen vil medføre uforholdsmæssigt store vanskeligheder eller omkostninger for skadevolderen, er skadelidtes krav dog begrænset til en økonomisk erstatning.«

9 Civillovbogens artikel 822, stk. 1 og 4, fastsætter:

»1. Forsikringsselskabet forpligter sig gennem ansvarsforsikringsaftalen til at betale den i aftalen fastsatte erstatning for skader forvoldt tredjemand, over for hvem forsikringstageren eller den forsikrede er erstatningsansvarlig.

[…]

4. Enhver, som har ret til erstatning for en skade, der følger af en begivenhed, som er omfattet af ansvarsforsikringen, kan rejse krav direkte over for forsikringsselskabet.«

Tvisterne i hovedsagerne og de præjudicielle spørgsmål

10 Der verserer seks tvister for den forelæggende ret, Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (retten i første instans i Warszawa, Polen). Fem af disse tvister vedrører henholdsvis sagsøgerne BF, ZN, NK, KP og RD, som hver især har nedlagt påstand om erstatning for den skade, de har lidt som følge af skader på deres køretøjer som følge af en trafikulykke. I den sjette sag har AR nedlagt påstand om erstatning for den skade, som blev påført hans køretøj, fordi en garageport faldt ned over det.

11 Sagsøgerne i hovedsagerne har opgjort deres tab på grundlag af reparationsomkostninger, der svarer til den anslåede markedsværdi af de originale reservedele og den arbejdskraft, der er nødvendig for at reparere de beskadigede køretøjer. For så vidt som reparationen af de pågældende køretøjer endnu ikke er foretaget, har den forelæggende ret kvalificeret disse reparationsomkostninger som »hypotetiske«. De sagsøgte i hovedsagerne, dvs. de forsikringsselskaber, som de personer, der skal yde erstatning til sagsøgerne i hovedsagerne, er ansvarsforsikret i, har gjort gældende, at denne erstatning ikke kan overstige det faktisk lidte tab beregnet efter en såkaldt »differentialmetode«. Ifølge denne metode skal dette beløb svare til forskellen mellem den værdi, som det beskadigede køretøj havde haft, hvis uheldet ikke var sket, og den aktuelle værdi af dette køretøj i beskadiget tilstand. Ifølge disse forsikringsselskaber kan reparationsomkostningerne kun tages i betragtning, hvis det godtgøres, at de rent faktisk er afholdt.

12 Den forelæggende ret har anført, at erstatningen for skader i henhold til national ret har til formål at tildele skadelidte et beløb, der svarer til forskellen mellem værdien af det beskadigede aktiv og den værdi, som sidstnævnte ville have haft, hvis skaden ikke var indtrådt, uden at give skadelidte mulighed for at øge værdien af sin ejendom.

13 Den forelæggende ret har præciseret, at den erstatning, der skal betales til ejeren af et beskadiget køretøj, ifølge polsk retspraksis skal beregnes på grundlag af de hypotetiske reparationsomkostninger for dette køretøj, uanset om køretøjets ejer faktisk har fået det repareret eller har til hensigt at få det repareret. En erstatning, der tager hensyn til sådanne hypotetiske reparationsomkostninger, som langt overstiger størrelsen af den lidte skade som fastsat på grundlag af differentialmetoden, tildeles selv skadelidte, der allerede har solgt deres beskadigede køretøj, og som derfor ikke vil anvende denne erstatning til at få køretøjet repareret. Ifølge den forelæggende ret medfører denne praksis en ugrundet berigelse af disse personer til skade for alle de andre forsikringstagere, som forsikringsselskaberne lader bære omkostningerne ved disse for høje erstatninger, idet de afkræves stadig højere forsikringspræmier.

14 Ifølge den forelæggende ret kan denne retspraksis, der er kritisabel, idet den gør det muligt for skadelidte i visse tilfælde at øge værdien af sin ejendom, begrundes i den særlige beskyttelse af ofre for trafikulykker, der følger af EU-retten. Den finder det derfor nødvendigt at afklare omfanget af skadelidtes rettigheder som følge af retten til at rejse krav direkte mod forsikringsselskabet i henhold til artikel 18 i direktiv 2009/103.

15 Den forelæggende ret er navnlig i tvivl om rækkevidden af sidstnævnte ret, henset til den omstændighed, at et søgsmål, der anlægges mod skadevolderen i henhold til polsk ret, efter skadelidtes valg kan vedrøre enten betaling af en økonomisk godtgørelse eller reparation af det beskadigede køretøj, dvs. en naturalydelse, mens civillovbogens artikel 822, stk. 1, bestemmer, at et forsikringsselskab kun kan være debitor for en pengeydelse.

16 Den forelæggende ret ønsker således oplyst, om EU-retten er til hinder for nationale bestemmelser, der bevirker, at skadelidte, som ønsker at rejse krav direkte mod forsikringsselskabet, fratages en af de måder at opnå skadeserstatning på, som er fastsat i den nationale lovgivning. Den forelæggende ret er for sin del tilbøjelig til at mene, at EU-retten skal fortolkes således, at dette spørgsmål skal besvares bekræftende.

17 Den forelæggende ret er imidlertid ligeledes i tvivl om genstanden for skadelidtes direkte krav mod forsikringsselskabet, hvorved denne person kræver reparation af sit køretøj. Det er nemlig muligt enten at se bort fra den regel, der følger af civillovbogens artikel 822, stk. 1, hvorefter

forsikringsselskabets ydelse kun kan være af økonomisk art, og således gøre det muligt for skadelidte at kræve, at forsikringsselskabet betaler for reparationen af dennes beskadigede køretøj, eller at give skadelidte ret til at kræve, at forsikringsselskabet – i stedet for at betale for reparationen – udbetaler de til dette formål nødvendige midler.

18 Den forelæggende ret er tilbøjelig til at foretrække den anden mulighed. Ikke desto mindre er den også i tvivl om, hvorvidt EU-retten er til hinder for anvendelsen af nationale bestemmelser, der gør det muligt at knytte betingelser til udbetalingen til skadelidte af de midler, der er nødvendige for at få dennes køretøj repareret, med henblik på at forhindre, at skadelidte kan anvende disse midler til formål, der ikke har noget at gøre med den nævnte reparation, og at den pågældende drager fordel af en situation, hvor dennes formue forøges som følge af ulykken. Den forelæggende ret er desuden i tvivl om, hvorvidt retten til at kræve, at forsikringsselskabet udbetaler de nødvendige midler til reparation af et beskadiget køretøj, også skal indrømmes ejeren af et sådant køretøj, som allerede har solgt det, således at det er fysisk umuligt for den pågældende at få det repareret.

19 Endelig er den forelæggende ret af den opfattelse, at svarene på de præjudicielle spørgsmål ligeledes er relevante for afgørelsen af den tvist, hvori AR er sagsøger i hovedsagen, selv om en skade på et køretøj, som er forårsaget af en garageport, der falder ned, ikke er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2009/103. Det forekommer den således rimeligt, henset til »princippet om lighed for loven«, at anvende de samme principper på en sådan tvist som dem, der finder anvendelse på de øvrige tvister i hovedsagerne.

20 På denne baggrund har Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (retten i første instans i Warszawa) besluttet at udsætte sagerne og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 18 i [direktiv 2009/103], sammenholdt med artikel 3 heri, fortolkes således, at disse bestemmelser er til hinder for nationale regler, hvorefter den skadelidte – der kan anlægge direkte søgsmål om erstatning for skade på sit køretøj forårsaget af brug af motorkøretøjer mod det forsikringsselskab, hvor skadevolderen har sin ansvarsforsikring – kun kan opnå erstatning fra forsikringsselskabet svarende til det faktiske og aktuelle tab i den pågældendes ejendom, dvs. forskellen mellem køretøjets værdi før ulykken og værdien af det beskadigede køretøj, forhøjet med allerede afholdte rimelige omkostninger til reparation af køretøjet og andre allerede afholdte og rimelige omkostninger som følge af ulykken, imens skadelidte – hvis han søgte erstatning direkte fra skadevolderen – kunne vælge at fremsætte krav om, at køretøjet bringes tilbage til den stand, det var i før skaden (udbedres personligt af skadevolderen eller af et værksted mod den pågældendes betaling for reparationen) i stedet for erstatning?

2) Hvis det ovenstående spørgsmål besvares bekræftende, skal artikel 18 i [direktiv 2009/103], sammenholdt med artikel 3 heri, fortolkes således, at disse bestemmelser er til hinder for nationale regler, hvorefter den skadelidte – der kan anlægge direkte søgsmål om erstatning for skade på sit køretøj forårsaget af brug af motorkøretøjer mod det forsikringsselskab, hvor skadevolderen har sin ansvarsforsikring – kun kan opnå erstatning fra forsikringsselskabet svarende til det faktiske og aktuelle tab i den pågældendes ejendom, dvs. forskellen mellem køretøjets værdi før ulykken og værdien af det beskadigede køretøj, forhøjet med allerede afholdte rimelige omkostninger til reparation af køretøjet og andre allerede afholdte og rimelige omkostninger som følge af ulykken, imens skadelidte – hvis han anlagde sag direkte mod skadevolderen – kunne vælge at fremsætte krav om, at køretøjet bringes tilbage til den stand, det var i før skaden (og ikke blot om betaling af udgifterne hertil) i stedet for erstatning?

3) Hvis det første spørgsmål besvares bekræftende, og det andet spørgsmål besvares benægtende, skal artikel 18 i [direktiv 2009/103], sammenholdt med artikel 3 heri, fortolkes således, at disse bestemmelser er til hinder for nationale regler, hvorefter det forsikringsselskab, over for hvilket ejeren af et køretøj, der blev beskadiget i forbindelse med dets brug, har fremsat et krav om betaling af hypotetiske omkostninger, som han ikke har afholdt, men ville have skullet afholde, hvis han havde [besluttet] sig for at bringe køretøjet tilbage til den tilstand, det var i før ulykken, kan:
   a) gøre denne betaling betinget af, at skadelidte beviser, at han rent faktisk har til hensigt at reparere køretøjet på en bestemt måde med en bestemt mekaniker til en bestemt pris på reservedele og serviceydelser og overføre midlerne til denne reparation direkte til denne mekaniker (eller sælger af eventuelle reservedele, der er nødvendige for reparationen) med et forbehold om tilbagebetaling, hvis det formål, hvortil disse midler blev udbetalt, ikke kan nås, og hvis ikke, da:
   b) gøre denne betaling betinget af, at forbrugeren forpligter sig til, inden for den aftalte frist, at godtgøre, at han har brugt de udbetalte midler til at reparere køretøjet eller at tilbagebetale dem til forsikringsselskabet, og hvis ikke, da:
   c) efter udbetalingen af disse midler med angivelse af formålet med udbetalingen (måden for deres anvendelse) og udløbet af den nødvendige periode, inden for hvilken den skadelidte kunne reparere køretøjet, kræve af skadelidte, at denne kan påvise anvendelsen af disse midler til reparation eller tilbagebetaling

   for at eliminere muligheden for skadelidtes uretmæssige berigelse som følge af skaden?

4) Hvis det første spørgsmål besvares bekræftende og det andet spørgsmål besvares benægtende, skal artikel 18 i [2009/103], sammenholdt med artikel 3 heri, [da] fortolkes således, at disse bestemmelser er til hinder for nationale regler, hvorefter den skadelidte – som ikke længere er ejer af det beskadigede køretøj, fordi han har solgt det mod betaling og derfor ikke kan reparere køretøjet længere – ikke kan kræve, at skadevolderens ansvarsforsikringsselskab betaler reparationsomkostninger, der ville have været nødvendige for at tilbageføre det beskadigede køretøj til dets tilstand før skaden, og den skadelidtes krav er begrænset til at kræve erstatning fra forsikringsselskabet for det faktiske og aktuelle tab af ejendom, dvs. forskellen mellem værdien af køretøjet i dets oprindelige stand før ulykken og beløbet opnået ved salg af køretøjet, og forhøjet med allerede afholdte og rimelige omkostninger til reparation af køretøjet og andre allerede afholdte rimelige omkostninger som følge af ulykken?«

Spørgsmålet, om anmodningen om præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling

21 RD har i sit indlæg for Domstolen gjort gældende, at anmodningen om præjudiciel afgørelse ikke kan antages til realitetsbehandling, eftersom de præjudicielle spørgsmål reelt har til formål at rejse tvivl om de nærmere bestemmelser for behandlingen af skader, der forvoldes ved færdsel med motorkøretøjer, i forbindelse med ansvarsforsikring som fastsat i polsk ret. Den polske regering har for sin del anført, at de søgsmål, der ligger til grund for tvisterne i hovedsagerne, ikke vedrører reparation af sagsøgerne i hovedsagernes køretøjer, men udbetaling af en økonomisk godtgørelse til disse, således at de to første spørgsmål skal anses for at være hypotetiske og derfor ikke kan antages til realitetsbehandling.

22 I denne henseende fremgår det ganske vist af Domstolens praksis, at medlemsstaterne på EU-rettens nuværende udviklingstrin principielt frit – inden for rammerne af deres erstatningsansvarsordninger – navnlig for så vidt angår skader, der forvoldes af motorkøretøjer,

og som der skal betales erstatning for, kan fastsætte omfanget af erstatningen for disse skader og de personer, som har krav på nævnte erstatning (dom af 20.5.2021, K.S. (Udgifter til bugsering af et beskadiget køretøj), C-707/19, EU:C:2021:405, præmis 25 og den deri nævnte retspraksis).

23 I det foreliggende tilfælde vedrører de præjudicielle spørgsmål imidlertid ikke de områder, der er nævnt i den foregående præmis. Med sine spørgsmål ønsker den forelæggende ret nemlig nærmere bestemt oplyst, om artikel 18 i direktiv 2009/103 skal fortolkes således, at den er til hinder for en medlemsstats lovgivning, der fastsætter visse nærmere regler for, hvordan personer, som har lidt skade som følge af en trafikulykke, kan gøre deres ret til at rejse krav direkte mod det forsikringsselskab, som skadevolderen er ansvarsforsikret i, gældende.

24 Desuden er den polske regerings argument om, at de søgsmål, der ligger til grund for tvisterne i hovedsagerne, ikke vedrører reparation af de pågældende beskadigede køretøjer, men udbetaling af en økonomisk godtgørelse, ikke tilstrækkeligt til at godtgøre, at den forelæggende rets to første spørgsmål er af hypotetisk karakter.

25 Det fremgår nemlig af oplysningerne fra denne ret, som er sammenfattet i denne doms præmis 13-17, at den er klar over, at de søgsmål, der ligger til grund for tvisterne i hovedsagerne, vedrører betaling af en økonomisk godtgørelse. Den forelæggende ret ønsker imidlertid navnlig oplyst, om artikel 18 i direktiv 2009/103 skal fortolkes således, at når en medlemsstats lovgivning fastsætter, at skadelidte efter eget valg kan kræve, at skadevolder betaler en økonomisk godtgørelse eller betaler for istandsættelse af det beskadigede køretøj, kan denne person under udøvelse af sin ret til at rejse krav direkte mod det forsikringsselskab, som skadevolderen er ansvarsforsikret i, kræve en økonomisk erstatning af dette forsikringsselskab, som ikke beregnes på grundlag af den såkaldte »differentialmetode«, men på grundlag af de omkostninger, der er nødvendige for at reparere det nævnte køretøj.

26 Det følger heraf, at den forelæggende rets spørgsmål vedrører fortolkningen af EU-retten og ikke er af hypotetisk karakter.

27 Det skal ikke desto mindre fastslås, at tvisten i hovedsagen mellem AR på den ene side og PK samt CR på den anden side ifølge den forelæggende rets oplysninger vedrører erstatning for skader forårsaget af, at en garageport faldt ned på et køretøj.

28 Direktiv 2009/103 har til formål at sikre beskyttelsen af ofrene for ulykker forvoldt af motorkøretøjer, hvilket formål konstant er blevet forfulgt og styrket af EU-lovgiver (jf. i denne retning dom af 20.5.2021, K.S. (Udgifter til bugsering af et beskadiget køretøj), C-707/19, EU:C:2021:405, præmis 27 og den deri nævnte retspraksis).

29 Det er imidlertid åbenbart, at erstatningsansvaret for opsynspersonen for en garage, efter at garagens port er faldet ned på et motorkøretøj, ikke udspringer af en skade forvoldt af det pågældende køretøj, men af en skade, som er påført dette køretøj som følge af, at en del af en bygning er faldet ned. Det følger heraf, således som den forelæggende ret selv har medgivet, at de faktiske omstændigheder, der ligger til grund for tvisten i hovedsagen mellem AR på den ene side og PK samt CR på den anden side, ikke er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2009/103.

30 Den forelæggende ret har ikke desto mindre anført, at det, henset til »princippet om lighed for loven«, forekommer den rimeligt at anvende de samme regler på tvisten som dem, der finder anvendelse på de øvrige tvister i hovedsagerne. For så vidt som den forelæggende ret således begrænser sig til at overveje de konsekvenser, der kan følge af nærværende dom i medfør af et

princip, der er anerkendt i polsk ret, er det tilstrækkeligt at bemærke, at Domstolen inden for rammerne af proceduren i henhold til artikel 267 TEUF hverken har kompetence til at fortolke national ret eller til at anvende retsregler på en bestemt situation, idet disse opgaver udelukkende påhviler den forelæggende ret (jf. i denne retning kendelse af 3.9.2020, Vikingo Fővállalkozó, C-610/19, EU:C:2020:673, præmis 68 og den deri nævnte retspraksis, og af 9.1.2023, A.T.S. 2003, C-289/22, EU:C:2023:26, præmis 29). Følgelig er disse betragtninger ikke tilstrækkelige til at godtgøre, at der er en forbindelse mellem genstanden for den første tvist og den ønskede fortolkning af EU-retten.

31 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det følgelig fastslås, at anmodningen om præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling, undtagen for så vidt angår tvisten mellem AR på den ene side og PK samt CR på den anden side, med hensyn til hvilken den skal afvises.

Om de præjudicielle spørgsmål

32 Med sine spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 18 i direktiv 2009/103, sammenholdt med dette direktivs artikel 3, skal fortolkes således, at bestemmelsen er til hinder for en national lovgivning, som i tilfælde, hvor den person, hvis køretøj er blevet beskadiget som følge af en trafikulykke, rejser krav direkte mod det forsikringsselskab, som skadevolderen er ansvarsforsikret i, fastsætter betaling af en økonomisk godtgørelse som eneste mulighed for at opnå erstatning fra dette forsikringsselskab og, i givet fald, hvilke forpligtelser der følger af disse bestemmelser for så vidt angår de nærmere regler for beregningen af denne erstatning og betingelserne for dens udbetaling.

33 Artikel 3 i direktiv 2009/103 fastsætter en forpligtelse for hver medlemsstat til med forbehold for de undtagelser, som medlemsstaterne kan fastsætte i medfør af dette direktivs artikel 5, at træffe passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring.

34 I denne henseende bemærkes indledningsvis, at i mangel af angivelser om det modsatte fra den forelæggende ret vedrører de fem tvister i hovedsagen, for hvilke det er blevet fastslået, at anmodningen om præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling, ikke personer eller køretøjer, med hensyn til hvilke Republikken Polen har gjort brug af de undtagelsesbeføjelser, der gives ved denne artikel 5.

35 Hvad angår skadelidtes ret til at rejse krav direkte mod forsikringsselskabet, som er fastsat i artikel 18 i direktiv 2009/103, bemærkes, at denne bestemmelse ikke er til hinder for, at det i den nationale lovgivning er fastsat, at denne måde at opnå erstatning på kun kan bestå i ydelser af økonomisk art.

36 Det skal nemlig bemærkes, at det fremgår af 30. betragtning til dette direktiv, at denne ret består i at give skadelidte mulighed for at påberåbe sig en forsikringsaftale og rette et krav direkte mod forsikringsselskabet. Det følger heraf, at et sådant krav kun kan dreje sig om, at skadevolderens forsikringsselskab direkte til den skadelidte præsterer den ydelse, som dette forsikringsselskab skulle have leveret til den forsikrede inden for rammerne af forsikringsaftalen.

37 Når forsikringsselskabets ydelse, således som den er defineret i forsikringsaftalen, udelukkende er økonomisk, er direktivets artikel 18 således ikke til hinder for, at det direkte krav, som skadelidte rejser mod forsikringsselskabet, nødvendigvis vedrører betaling af en økonomisk erstatning.

38 Som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 52 i forslaget til afgørelse, bekræfter den omstændighed, at artikel 9 i direktiv 2009/103 bl.a. fastsætter den obligatoriske minimumsdækning i form af mindstebeløb for erstatning, i denne henseende en sådan fortolkning.

39 I den foreliggende sag er dette tilfældet med de direkte krav, der er rejst i hovedsagen i henhold til dette direktivs artikel 18, eftersom civillovbogens artikel 822, stk. 1, således som det fremgår af de oplysninger, der er fremlagt for Domstolen, fastsætter, at forsikringsselskabets ydelser kun kan være af økonomisk art.

40 I denne sammenhæng vedrører den forelæggende rets spørgsmål ligeledes metoderne til beregning af en sådan økonomisk godtgørelse og fremgangsmåden for udbetalingen heraf, bl.a. med hensyn til muligheden for at underlægge udbetalingen af en sådan erstatning fra forsikringsselskabet overholdelsen af betingelser, der skal sikre, at den skadelidte faktisk bruger erstatningen på reparation af sit køretøj, hvilket udelukker, at denne erstatning kan svare til reparationsomkostningerne for det beskadigede køretøj, når denne person har solgt køretøjet i uforandret stand.

41 I denne henseende skal det bemærkes, at de nationale domstole med føje kan påse, at beskyttelsen af de rettigheder, som Den Europæiske Unions retsorden tilsikrer, ikke indebærer en ugrundet berigelse (dom af 25.3.2021, Balgarska Narodna Banka, C-501/18, EU:C:2021:249, præmis 125 og af 21.3.2023, Mercedes Benz (Ansvar for fabrikanter af køretøjer udstyret med manipulationsanordninger), C-100/21, EU:C:2023:229, præmis 94).

42 På dette grundlag skal det ligeledes bemærkes, at forpligtelsen til ansvarsforsikringsdækning af skader påført tredjemænd med motorkøretøjer må holdes adskilt fra omfanget af erstatningspligten for disse skader i medfør af den forsikredes erstatningsansvar. Den førstnævnte forpligtelse er nemlig sikret og nærmere fastlagt i EU-bestemmelserne, hvorimod den anden forpligtelse i det væsentlige er reguleret af national ret (dom af 20.5.2021, K.S. (Udgifter til bugsering af et beskadiget køretøj), C-707/19, EU:C:2021:405, præmis 23 og den deri nævnte retspraksis).

43 EU-lovgivningen tilsigter således ikke at harmonisere erstatningsansvarsordningerne i medlemsstaterne, idet medlemsstaterne principielt frit kan fastsætte, hvilken erstatningsansvarsordning der skal gælde for skader, der forvoldes ved færdsel med køretøjer (dom af 20.5.2021, K.S. (Udgifter til bugsering af et beskadiget køretøj), C-707/19, EU:C:2021:405, præmis 24 og den deri nævnte retspraksis).

44 Således som det er anført i denne doms præmis 22, kan medlemsstaterne på EU-rettens nuværende udviklingstrin inden for rammerne af deres erstatningsansvarsordninger følgelig principielt frit fastsætte navnlig de skader forvoldt af motorkøretøjer, som der skal betales erstatning for, omfanget af erstatningen for disse skader og de personer, som har krav på nævnte erstatning.

45 Imidlertid skal medlemsstaterne udøve deres kompetence på dette område under overholdelse af EU-retten, og de nationale bestemmelser om erstatning af skader som følge af trafikulykker kan ikke fratage EU-lovgivningen dens effektive virkning, bl.a. ved, at den skadelidtes ret til erstatning gennem den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer automatisk udelukkes eller begrænses på uforholdsmæssig vis (jf. i denne retning dom af 20.5.2021, K.S. (Udgifter til bugsering af et beskadiget køretøj), C-707/19, EU:C:2021:405, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis, og af 10.6.2021, Van Ameyde España, C-923/19, EU:C:2021:475, præmis 44 og den deri nævnte retspraksis).

46 I denne henseende bemærkes, at for så vidt som skadelidte ved at udøve sin ret til at rejse krav direkte mod det forsikringsselskab, som skadevolderen er ansvarsforsikret i, kræver levering af den ydelse fra forsikringsselskabet, der er fastsat i forsikringsaftalen, kan udbetalingen af denne ydelse kun underlægges de betingelser, der udtrykkeligt er fastsat i denne aftale.

47 Som generaladvokaten har påpeget i punkt 62 i forslaget til afgørelse, må de betingelser, der er anført i denne doms præmis 40, følgelig ikke bevirke, at forsikringsselskabets forpligtelse i henhold til dette direktivs artikel 3 til at dække den fulde erstatning, som skadevolderen skal yde skadelidte for den skade, som sidstnævnte har lidt, udelukkes eller begrænses, idet den effektive virkning af den ret til at rejse direkte krav, der er fastsat i artikel 18 i direktiv 2009/103, ellers ville blive bragt i fare.

48 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal de forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 18 i direktiv 2009/103, sammenholdt med dette direktivs artikel 3, skal fortolkes således, at

– bestemmelsen ikke er til hinder for en national lovgivning, der i tilfælde, hvor den person, hvis køretøj er blevet beskadiget som følge af en trafikulykke, rejser krav direkte mod det forsikringsselskab, som skadevolderen er ansvarsforsikret i, fastsætter, at den eneste måde, hvorpå der kan opnås erstatning fra dette forsikringsselskab, er ved, at der udbetales en økonomisk erstatning

– bestemmelsen er til hinder for metoder til beregning af denne erstatning og for betingelser for udbetalingen heraf, for så vidt som disse i forbindelse med et direkte krav, der rejses i henhold til denne artikel 18, bevirker, at forsikringsselskabets forpligtelse i henhold til artikel 3 til at dække den fulde erstatning, som skadevolderen skal yde skadelidte for den skade, som sidstnævnte har lidt, udelukkes eller begrænses.

Sagsomkostninger

49 Da sagernes behandling i forhold til hovedsagernes parter udgør et led i de sager, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Femte Afdeling) for ret:

Artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse, sammenholdt med dette direktivs artikel 3.

skal fortolkes således, at

– **bestemmelsen ikke er til hinder for en national lovgivning, der i tilfælde, hvor den person, hvis køretøj er blevet beskadiget som følge af en trafikulykke, rejser krav direkte mod det forsikringsselskab, som skadevolderen er ansvarsforsikret i, fastsætter, at den eneste måde, hvorpå der kan opnås erstatning fra dette forsikringsselskab, er ved, at der udbetales en økonomisk erstatning**

– **bestemmelsen er til hinder for metoder til beregning af denne erstatning og for betingelser for udbetalingen heraf, for så vidt som disse i forbindelse med et direkte krav, der rejses i henhold til denne artikel 18, bevirker, at forsikringsselskabets forpligtelse i henhold til artikel 3 til at dække den fulde erstatning, som skadevolderen skal yde skadelidte for den skade, som sidstnævnte har lidt, udelukkes eller begrænses.**

Underskrifter