Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
A. BIONDI
fremsat den 25. september 2025[1]

Sag C-490/24

Stichting Koskea, som administrator for ED,
mod
National Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, der driver virksomhed under handelsnavnet Reaal Schadeverzekering NV

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Hoge Raad der Nederlanden (øverste domstol, Nederlandene))

»Præjudiciel forelæggelse – lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer – direktiv 2009/103/EF – artikel 12, stk. 1 – skade forvoldt af et køretøj – forsikringsdækning – udelukkelse af skader, som føreren har lidt, i henhold til direktiv 2009/103 – passagerens medvirken til indtrædelse af de af køretøjet forvoldte skader – indvirkning på kvalifikationen som »fører« – definition – selvstændigt begreb i EU-retten – formål om beskyttelse af skadelidte tredjemænd – retssikkerhed – grænsen mellem erstatningsansvaret på den ene side og ansvarsforsikringen på den anden side«

1. Den igangværende teknologiske udvikling har til formål at aflaste enkeltpersoner for deres belastende eller farlige opgaver. Det førerløse køretøj, som man troede var forbeholdt science fiction-romaner, er blevet til virkelighed. Der kører allerede rundt i San Franciscos og Pekings gader og vil snart også være at finde i London[2]. Der må forventes en betydelig reduktion i antallet af trafikulykker som følge af den reducerede risiko for menneskelige fejl.

[1] – Originalsprog: fransk.

[2] – Jf. »Self-driving vehicles set to be on roads by 2026 as Automated Vehicles Act becomes law« tilgængelig på følgende adresse: https://www.gov.uk/government/news/self-driving-vehicles-set-to-be-on-roads-by-2026-as-automated-vehicles-act-becomes-law (sidst konsulteret den 18.6.2025).

2. Alt imens det afventes, om denne reduktion vil finde sted, fortsætter EU-retten med at levere et vigtigt middel til beskyttelse af ofre for trafikuheld gennem direktiverne om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer [3] (herefter samlet »direktiverne om lovpligtig ansvarsforsikring«). Mens Domstolen allerede flere gange har haft lejlighed til at tage stilling til fortolkningen af disse direktiver for bl.a. at definere begreberne »passagerer« [4] og »færdsel« [5], anmodes Domstolen i denne sag om for første gang at præcisere rækkevidden af begrebet »fører«, idet dette spørgsmål allerede optager adskillige nationale domstole.

I. Tvisten i hovedsagen, de præjudicielle spørgsmål og retsforhandlingerne ved Domstolen

3. I 2016 førte ED, sagsøgeren i hovedsagen, en minibus, der tilhørte en fodboldklub, hvori en tidligere træner i denne klub og nogle spillere fra holdet befandt sig. Minibussen forlod en anden fodboldklubs anlæg for at begive sig videre til en tredje klub, hvor der blev afholdt en fest. Mens minibussen, der blev ført af ED, kørte med en hastighed på ca. 70 km/t, trak træneren, der sad bagved på førerens højre side, pludselig håndbremsen. Minibussen skred og stødte ind i flere piller. Føreren og den holdkammerat, der havde taget plads på det passagersæde, der var foran, blev kastet ud af køretøjet. Holdkammeraten døde som følge af sine kvæstelser. ED blev alvorligt kvæstet og har stadig alvorlige eftervirkninger af denne ulykke.

4. Den fodboldklub, der ejer minibussen, havde tegnet en ansvarsforsikring hos Reaal Schadeverzekering N.V. Klubben havde ligeledes tegnet en forsikring for skader på passagerer og fører hos Nationale Nederlanden [6].

5. For sine egne skader som følge af ulykken forsøgte ED gennem Stichting Koskea-fonden, der nu administrerer ED's aktiver og forsvarer vedkommendes interesser, at få dem dækket hos Nationale Nederlanden. I januar 2020 meddelte dette selskabs advokat ED, at der ikke var nogen dækning i henhold til forsikringen af føreren, fordi det fremgik af politirapporten om omstændighederne i forbindelse med ulykken, at ED havde indtaget alkohol, inden han tog plads ved rattet i minibussen, og at han ikke bar sikkerhedssele. Advokaten anførte ligeledes, at der ikke kunne være tale om dækning i henhold til den lovpligtige ansvarsforsikring, eftersom det følger af artikel 4, stk. 1, i Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (nederlandsk lov om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, herefter »WAM«), at »forsikringen ikke nødvendigvis skal dække erstatning for skader lidt af føreren af det motorkøretøj, der har forårsaget ulykken«.

[3] – Rådets direktiv 72/166/EØF af 24.4.1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EFT 1972, L 103, s. 1, herefter »det første direktiv«), Rådets andet direktiv 84/5/EØF af 30.12.1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT 1984, L 8, s. 17, herefter »det andet direktiv«), Rådets tredje direktiv 90/232/EØF af 14.5.1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT 1990, L 129, s. 33, herefter »det tredje direktiv«), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16.5.2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (EFT 2000, L 181, s. 65, herefter »det fjerde direktiv«), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11.5.2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EUT 2005, L 149, s. 14) og endelig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16.9.2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EUT 2009, L 263, s. 11), hvorved de tidligere direktiver blev kodificeret (jf. første betragtning til direktiv 2009/103). Jeg erindrer om, at retspraksis vedrørende disse tidligere direktiver følgelig kan overføres til fortolkningen af de tilsvarende bestemmelser i direktiv 2009/103 (jf. dom af 10.6.2021, Van Ameyde España, C-923/19, EU:C:2021:475, præmis 23 og den deri nævnte retspraksis).

[4] – Jf. f.eks. dom af 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited og Evans (C-442/10, EU:C:2011:799, præmis 30).

[5] – Jf. f.eks. dom af 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), af 20.12.2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), og af 20.6.2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

[6] – Det fremgår af anmodningen om præjudiciel afgørelse, at Reaal Schadeverzekering N.V. efterfølgende har fusioneret med Nationale Nederlanden.

6. Denne nationale bestemmelse gennemfører artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103 i nederlandsk ret, hvorefter »den i artikel 3 omhandlede forsikring [skal] dække ansvaret for personskader, der ved færdsel med et køretøj forvoldes på andre passagerer end føreren« [7].

7. Stichting Koskea anlagde på vegne af ED sag mod Nationale Nederlanden med påstand om erstatning for ED's skader på grundlag af forsikringsaftalen om ansvarsforsikring, idet fonden i det væsentlige gjorde gældende, at ED ikke længere kunne anses for at være fører som følge af trænerens indgriben i styringen af det køretøj, der havde forårsaget skaderne.

8. Rechtbank Noord-Nederland (retten i første instans i Noord-Nederland, Nederlandene) gav sagsøgeren i hovedsagen medhold, idet den i det væsentlige fandt, at sagsøgeren i hovedsagen fra det tidspunkt, hvor den tidligere træner trak håndbremsen, ikke længere var i stand til faktisk at føre dette køretøj og derfor ikke længere kunne anses for dets »fører« som omhandlet i WAM's artikel 4, stk. 1.

9. Nationale Nederlanden iværksatte appel til prøvelse af denne dom ved Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (appeldomstolen i Arnhem-Leeuwarden, Nederlandene), som ophævede dommen, idet den fastslog, at ED ikke havde mistet sin egenskab af fører på grund af trænerens indgriben, og at ED var den person, der oprindeligt havde kørt dette køretøj, sat det i gang, bestemt dets hastighed og valgt kørslens retning. Han betjente køretøjets styringselementer, og dette forhold blev ikke ændret af, at den tidligere træner pludselig trak i håndbremsen og foretog en kørehandling.

10. Stichting Koskea-fonden har iværksat kassationsanke ved Hoge Raad der Nederlanden (øverste domstol, Nederlandene), som er den forelæggende ret. Denne sidstnævnte er i tvivl om, hvorvidt ED stadig var fører på tidspunktet for ulykkens indtræden, og om han som sådan skal sidestilles med en skadelidt passager, der er omfattet af ansvarsforsikringen. Ifølge den forelæggende ret opstår spørgsmålet om, hvorvidt artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103 skal fortolkes således, at den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer skal dække ansvaret for skader, der forvoldes den oprindelige fører af det pågældende køretøj, når en passager har grebet ind i styringen af dette køretøj, og dette indgreb har forårsaget et uheld.

11. Selv om WAM's artikel 4, stk. 1, har til formål at gøre brug af undtagelsen i artikel 1 i det tredje direktiv, nu artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103, definerer ingen af disse bestemmelser, hvad en »fører« er. Eftersom artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103 sondrer mellem føreren og andre passagerer, er det vigtigt at definere den »fører«, som det almindelige princip om beskyttelse ved den lovpligtige ansvarsforsikring ikke finder anvendelse på.

12. På denne baggrund har Hoge Raad der Nederlanden (øverste domstol, Nederlandene) besluttet at udsætte sagen og ved afgørelse indgået til Domstolens Justitskontor den 12. juli 2024 at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 12, stk. 1, i […] direktiv 2009/103 fortolkes således, at den [lovpligtige] ansvarsforsikring skal dække den skade, som den (oprindelige) fører lider, i en situation, hvor en passager griber ind i styringen af køretøjet[,] og der som følge af dette indgreb sker en ulykke?

[7] – Artikel 3, stk. 1 og 2, har følgende ordlyd:
»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.«

2) Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende, følger der da af EU-retten bestemte krav, som den nationale ret skal tage hensyn til ved bedømmelsen af, om en fører som omhandlet i artikel 12, stk. 1, i […] direktiv 2009/103 under sagens omstændigheder har mistet egenskaben af fører og kan være omfattet af passagerbeskyttelsen i henhold til den generelle regel?«

13. Nationale Nederlanden, den nederlandske regering og Europa-Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg til Domstolen, og de har ligeledes afgivet mundtlige indlæg i retsmødet for Domstolen den 12. juni 2025.

II. Bedømmelse

14. Indledningsvis skal jeg anføre, at Domstolen gentagne gange har fastslået, at »[f]orpligtelsen 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 sikret og nærmere fastlagt i EU-bestemmelserne, hvorimod den anden forpligtelse i det væsentlige er reguleret af national ret« [8]. Det følger deraf, at det første, andet og tredje direktiv ikke tilsigter en harmonisering af erstatningsansvarsordningerne i medlemsstaterne, og at medlemsstaterne på EU-rettens nuværende udviklingstrin frit kan fastsætte, hvilken erstatningsansvarsordning der skal gælde for skader, der forvoldes ved færdsel med motorkøretøjer [9].

15. Endvidere har Domstolen allerede fastslået, at EU-lovgiver ikke har villet fastsætte, hvilken type erstatningsansvar – culpaansvar eller objektivt ansvar – ved færdsel med køretøjer den lovpligtige forsikring skal dække [10]. Det er således det erstatningsansvar, der gælder i henhold til de betingelser, som fastlægges i hver enkelt medlemsstats lovgivning, der skal være dækket af en forsikring i henhold til EU-retten, idet den effektive virkning af de direktiver, der regulerer dette område, skal bevares [11]. Det er i henhold til denne effektive virkning, at Domstolen således har kunnet fastslå, at en national bestemmelse, der uden videre udelukker eller uforholdsmæssigt begrænser den skadelidtes ret til erstatning som følge af denne sidstnævntes medvirken til skadens indtræden, kan true det formål om beskyttelse af skadelidte, der forfølges med disse direktiver [12].

16. Herved har Domstolens praksis udvisket grænsen mellem harmonisering af ordningerne for erstatningsansvar og harmonisering af forsikringen for dette ansvar. Det er nødvendigt at holde sig denne fine grænse for øje inden analysen af de spørgsmål, der er forelagt Domstolen.

A. Definitionen af begrebet »fører«

17. For en gangs skyld vil jeg indlede min bedømmelse med det andet præjudicielle spørgsmål. Henset til det svar, som jeg foreslår at give på den forelæggende rets første spørgsmål, er det imidlertid efter min opfattelse ikke nødvendigt, at Domstolen besvarer dette andet spørgsmål, hvori den anmodes om at definere begrebet »fører« som omhandlet i »direktiverne om ansvarsforsikring«. Jeg henviser derfor kun subsidiært til følgende betragtninger.

8 – Dom af 10.6.2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis).

9 – Jf. bl.a. dom af 17.3.2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, herefter dommen i sagen »Carvalho Ferreira Santos«, EU:C:2011:158, præmis 32 og den deri nævnte retspraksis), og af 23.1.2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, præmis 29).

10 – Dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos, præmis 33.

11 – Jf. dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis.

12 – Jf. dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos, præmis 36 og 37.

18. Artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103 definerer ikke »fører«. Dette direktivs artikel 1, som imidlertid vedrører definitionerne, er ikke mere oplysende. Ingen af de andre »direktiver om ansvarsforsikring« indeholder præciseringer i denne henseende [13].

19. Hvad angår et begreb, der er indeholdt i en bestemmelse i et direktiv, som ikke indeholder nogen henvisning til national ret, kræver begrebet »fører«, henset til såvel kravene om en ensartet anvendelse af EU-retten som lighedsprincippet, principielt en selvstændig og ensartet fortolkning, der tager hensyn til den sammenhæng, hvori bestemmelsen indgår, og det formål, der forfølges med den ordning, som det er en del af [14].

20. For så vidt angår sammenhængen fremgår det af gennemgangen af direktiv 2009/103, at føreren kun defineres negativt: Den pågældende er ikke passager [15] og er hverken fodgænger eller en ikke-motoriseret trafikant [16], eller så meget desto mindre en cyklist [17].

21. Føreren befinder sig imidlertid nødvendigvis i køretøjet, som i artikel 1, nr. 1), i direktiv 2009/103 bl.a. defineres som værende »[mekanisk drevet]«. Det kan således udledes heraf, at føreren er den, der i køretøjet aktiverer køretøjets mekaniske kraft.

22. Med hensyn til det forfulgte formål har Domstolen for nylig fastslået, at de ved direktiv 2009/103 kodificerede direktiver »gradvist [har] præciseret medlemsstaternes forpligtelser på området for lovpligtig ansvarsforsikring. Formålet med direktiverne var dels at sikre den frie bevægelighed både for køretøjer, der er hjemmehørende på Den Europæiske Unions område, og for personer, der kører i dem, dels at sikre personer, der lider skade ved ulykker forvoldt af disse motorkøretøjer, ensartet behandling, uanset hvor i Unionen ulykken finder sted. […] Det fremgår […] af 2. og 20. betragtning til direktiv 2009/103, at direktivet i det væsentlige forfølger de samme formål som de nævnte direktiver. […] Det fremgår af udviklingen af EU-lovgivningen vedrørende lovpligtig ansvarsforsikring, at dette formål om beskyttelse af ofrene for ulykker forvoldt af motorkøretøjer konstant er blevet forfulgt og styrket af EU-lovgiver« [18].

23. Selv om der af dette formål følger et krav om en bred definition af »skadelidte«, kan dette efter min opfattelse ikke danne grundlag for en definition af begrebet »fører«, som omfatter dennes dimension som potentielt skadelidt, på grund af den udtrykkelige udelukkelse i artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103.

24. Definitionen af »føreren« som omhandlet i denne bestemmelse skal således ligge et sted mellem respekten for medlemsstaternes frihed til at fastlægge den model for erstatningsretligt ansvar, som de selv vælger [19], og bevarelsen af direktivets effektive virkning.

13 – Der er ingen henvisning til »fører« i det første direktiv. Dette begreb optræder første gang i det andet direktiv (jf. niende betragtning til og artikel 3 i dette andet direktiv). Det er kun det tredje direktivs artikel 1, der henviser til føreren. Det fjerde direktiv omtaler føreren i 23. og 24. betragtning dertil samt i direktivets artikel 5, stk. 4. Endelig henvises der til føreren i 15. betragtning til og i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2005/14.

14 – Jf. i denne retning dom af 3.9.2014, Deckmyn og Vrijheidsfonds (C-201/13, EU:C:2014:2132, præmis 14 og 15). Vedrørende kravet om en ensartet fortolkning af begrebet »færdsel med køretøjer«, jf. bl.a. dom af 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, præmis 31) og af 20.6.2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, præmis 32 og den deri nævnte retspraksis).

15 – Jf. artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103.

16 – Jf. artikel 12, stk. 3, i direktiv 2009/103.

17 – Jf. artikel 12, stk. 3, i direktiv 2009/13. Jf. ligeledes, for så vidt som bestemmelsen udelukker en elektrisk cykel fra begrebet »køretøj« som omhandlet i dette direktiv, dom af 12.10.2023, KBC Verzekeringen (C-286/22, EU:C:2023:767).

18 – Dom af 30.4.2025, Nastolo (C-370/24, EU:C:2025:300, præmis 37-39).

19 – Hvilket er afspejlet i artikel 12, stk. 3, sidste afsnit, i direktiv 2003/109. Jeg har en forståelse for det argument, der blev fremført i retsmødet for Domstolen af Kommissionen, om, at for snævre definitionskriterier risikerer at gøre indgreb i medlemsstaternes kompetence til selv at fastlægge ordningen for erstatningsansvar.

25. For at opnå en højere grad af præcision af denne definition kan en fortolkningshjælp med fordel findes i folkeretten.

26. Wienerkonventionen af 8. november 1968 om vejtrafik [20], som alle medlemsstaterne er parter i, definerer således føreren i artikel 1, litra v), som »enhver, der har ansvaret for styring af et køretøj, et motorkøretøj eller et andet køretøj (inkl. en cykel)«. Den indeholder i artikel 8 en bestemmelse, der specifikt vedrører førere, hvoraf det fremgår, at en »[e]thvert køretøj i bevægelse eller enhver flerhed af køretøjer i bevægelse skal have en fører«, at »[e]nhver fører skal besidde de fornødne fysiske og psykiske egenskaber og være i stand til fysisk og psykisk at køre«, at »[e]nhver fører af et motorkøretøj skal have det fornødne kendskab og de fornødne færdigheder til at føre et køretøj«, og at »[e]nhver fører altid have fuldt herredømme over køretøjet« [21]. Det er interessant at notere, at – stadig i henhold til denne artikel 8 – det udelukkende er førerens ansvar at forblive i en position, hvor vedkommende er i stand til at kontrollere køretøjet.

27. Det kan således udledes af samtlige disse forhold, at føreren er den, der har taget plads i køretøjets førersæde, og som således har adgang til dette køretøjs væsentligste styringselementer der gør det muligt for vedkommende at bestemme køretøjets bevægelse, retning og hastighed.

28. Endelig vil jeg tilføje, at af grunde, som jeg vil redegøre for i det følgende i dette forslag til afgørelse, er det kun under særligt ekstraordinære omstændigheder, at den person, der har taget plads i førersædet, kan miste egenskaben af fører [22]. Under alle omstændigheder tilkommer det de nationale retter at vurdere, hvem der var fører på tidspunktet for ulykken på baggrund af den faktuelle sammenhæng for hver enkelt af de situationer, der fremlægges for dem. I forbindelse med denne vurdering erindrer jeg om, at de skal sørge for at sikre den effektive virkning af direktiv 2009/103 [23].

B. Spørgsmålet om erstatning for den skade, som føreren har lidt

29. Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om det følger af artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103, at den lovpligtige forsikring, der er fastsat i dette direktivs artikel 3, skal dække ansvaret for skader, som føreren har lidt, i et tilfælde, hvor en passager griber ind i styringen af et motorkøretøj, og dette indgreb forårsager en ulykke.

30. Dette spørgsmål skal efter min opfattelse besvares benægtende.

31. Det skal erindres, at artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 forpligter hver medlemsstat til at træffe alle passende foranstaltninger for at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring.

[20] – United Nations Treaty Series, bind 1042, s. 17.

[21] – Jf. henholdsvis artikel 8, stk. 1, 3, 4 og 5, i Wienerkonventionen af 8.11.1968 om vejtrafik.

[22] – Eksempelvis bør det forhold, at en anden person end føreren griber ind i styringen, ikke i sig selv være tilstrækkeligt til, at føreren mister denne egenskab som omhandlet i direktiv 2009/103. Som den nederlandske regering har fremhævet, er det absolut nødvendigt at bevare de skadelidtes retssikkerhed. Hvis status som fører let kan fortabes, betyder dette omvendt, at en passager mister sin status som skadelidt. Man kunne således befinde sig i en ordning, hvor forsikringsselskaberne har interesse i systematisk at rejse spørgsmål om passagerernes adfærd i køretøjet, hvilket ville skade effektivteten af deres erstatning og dermed i sidste ende beskyttelsen af dem.

[23] – Jf. punkt 15 i dette forslag til afgørelse.

32. Mens de skader, der dækkes, og forsikringsvilkårene fastlægges inden for rammerne af disse »passende foranstaltninger«[24], præciserer direktiv 2009/103, at forsikringen skal dække tingsskade såvel som personskade[25]. Endvidere præciserer direktivet, at den i artikel 3 omhandlede forsikring skal »dække ansvaret for personskader, der ved færdsel med et køretøj forvoldes på *andre* passagerer *end føreren*«[26]. Til gengæld skal skader, der lides af førerens familie, principielt dækkes[27]. Det følger endelig af artikel 12, stk. 3, andet afsnit, i direktiv 2009/103, at denne bestemmelse »[…] hverken [berører] erstatningsansvaret eller skadesbeløbet«.

33. Det følger således af en ordlydsfortolkning af artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103, at EU-lovgiver har haft en klar og udtrykkelig hensigt om *ikke at bestemme*, at de skader, som føreren har lidt, uanset deres årsag, skal være dækket af den lovpligtige ansvarsforsikring. Udelukkelsen af føreren vedrører nemlig alle skader uden forskel og ikke kun de skader, som føreren er ansvarlig for.

34. Det fremgår desuden af ordlyden af denne artikel, at et køretøj kun kan føres af en og samme fører[28].

35. Retsforhandlingerne for Domstolen har ikke reelt gjort det muligt at fastslå den nøjagtige grund til at udelukke dækningen af førerens skader, som udspringer af tredje direktiv[29], men det kan med rimelighed antages, at ordningen for ansvarsforsikring for motorkøretøjer, således som den er gennemført på EU-plan, er baseret på en grundlæggende dikotomi – en summa divisio – mellem på den ene side føreren, som anses for at være den person, der bringer køretøjet ud i trafikken[30], og dermed forårsager risikoen, og som har kontrol over risikoen, og på den anden side de skadelidte, »de[…] svage part [er] i en ulykke«[31], hvad enten de er fodgængere, passagerer og samtidig forsikringstagere, ejere af køretøjet eller familiemedlemmer til føreren, forsikringstageren eller køretøjets ejer, og hvad enten om de har taget plads i køretøjet på et informeret grundlag, eller om de kan foreholdes at have medvirket til skadens indtræden[32]. Svagheden hos skadelidte tredjemænd, der er passagerer, følger hypotetisk af, at de ikke er i stand til at påvirke ulykkessituation[33]. De personer, der er beskyttet i henhold til de forskellige direktiver, er således skadelidte i ulykken, forstået i bred forstand, som defineres som forskellig fra og som udelukkende føreren.

36. Hvad enten det er bogstaveligt eller systemisk, tyder alt på, at artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103 skal fortolkes således, at en passagers indgriben, der forårsager en ulykke, ikke kan medføre, at føreren mister denne egenskab.

[24] – Jf. artikel 3, stk. 2, i direktiv 2009/103.

[25] – Jf. artikel 3, stk. 4, i direktiv 2009/103.

[26] – Artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103. Min fremhævelse.

[27] – Artikel 12, stk. 2, i direktiv 2009/103.

[28] – Hvilket står i modsætning til den pluralis, der anvendes for at betegne passagererne.

[29] – Jf. det tredje direktivs artikel 1. Jf. ligeledes dom af 14.9.2000, Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira (C-348/98, EU:C:2000:442, præmis 26).

[30] – Jeg anvender her den ordlyd, som Nationale Nederlanden anvendte i retsmødet.

[31] – Jf. 22. betragtning til direktiv 2009/103. Domstolen har udtalt, at »[t]redje direktivs artikel 1 bestemmer […], at ansvarsforsikringen for motorkøretøjer dækker ansvaret for personskader, der ved færdsel med et køretøj forvoldes på andre passagerer end føreren, og sondrer således kun mellem føreren og de øvrige passagerer« (dom af 30.6.2005, Candolin m.fl., C-537/03, EU:C:2005:417, præmis 32).

[32] – Hvad angår dækningen af skader, der lides af familiemedlemmer til forsikringstageren, føreren eller enhver anden person, der er erstatningsansvarlig, se artikel 12, stk. 2, i direktiv 2009/103, for fodgængere, cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter, se direktivets artikel 12, stk. 3, første afsnit.

[33] – Vedrørende passagerernes status som skadelidte tredjemænd, se dom af 19.9.2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, præmis 34). Det følger heraf, at den person, der er forsikret til at føre køretøjet, men som er passager på tidspunktet for ulykken, anses for skadelidt passager som omhandlet i direktiv 2009/103; jf. dom af 19.9.2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, præmis 38 og den deri nævnte retspraksis).

37. Ud fra et teleologisk synspunkt forekommer det mig at være i overensstemmelse med det formål, der forfølges med direktiv 2009/103, at foreslå en fortolkning af dette direktivs artikel 12, stk. 1, der støtter udelukkelsen af erstatning for skader, som føreren har lidt, herunder i tilfælde af passagerens indgreb, af to væsentlige grunde.

38. For det første er den lovgivningsmæssige udvikling utvivlsomt gået i retning af en større beskyttelse af skadelidte [34], men denne udvikling har samtidigt meget klart været præget af den siden vedtagelsen af tredje direktiv konstante udelukkelse af førerens skade fra den lovpligtige forsikrings anvendelsesområde. Direktiverne »om ansvarsforsikring« hviler således på det princip, at det kun er de skader, der påføres skadelidte tredjemænd af et køretøj, som styres af en fører, der skal dækkes af den lovpligtige forsikring [35]. Den harmonisering, som er sket ved disse direktiver, vedrører ikke føreren, idet behandlingen af denne fortsat henhører under de nationale lovgivninger.

39. For det andet er det netop for at sikre det formål, som lovgiver til stadighed forfølger gennem sine interventioner på området, at der skal tages nøje hensyn til den udelukkelse, der er fastsat i artikel 12, stk. 1, i direktiv 2009/103.

40. Det forekommer mig således, at selv om Domstolen gentagne gange har fastslået, at formålet om beskyttelse af de skadelidte er til hinder for, at en national lovgivning uberettiget indskrænker rækkevidden af begrebet »passagerer« [36], er det ikke nu man skal tage risikoen at vedtage en forståelse af en »fører« som omhandlet i EU-retten, der er omskiftelig, subjektiv, og som indirekte kan bringe de skadelidte selv i fare ved at gøre det muligt for dem at miste deres status som passagerer. Målet om at beskytte de skadelidte vil kun blive sikret, hvis reglernes forudsigelighed bevares, og denne forudsigelighed kan kun sikres, hvis begreberne er klare og faste. Jeg skal anføre, at også for så vidt angår passagerer er dækningen af deres skader i direktiv 2009/103 ikke betinget af, at de ikke medvirker til, at disse skader indtræder [37].

41. Spørgsmålet om den dækning, der følger af den lovpligtige forsikring, skal således adskilles fra spørgsmålet om erstatningsansvar, idet EU-retten ikke har harmoniseret sidstnævnte [38]. Med henblik på at opretholde retssikkerheden og en korrekt kompetencefordeling skal det blot

[34] – Jf. punkt 22 i dette forslag til afgørelse.

[35] – Denne konstatering ændres ikke af en læsning af dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos. Domstolen blev i denne forbindelse anmodet om at tage stilling til, om en national lovgivning, der i et tilfælde af et sammenstød mellem to køretøjer, og hvor førerne ikke havde handlet culpøst, fastsatte en nedsættelse af den forsikredes (førerens) erstatningsansvar i henhold til *den gældende nationale erstatningsansvarsordning*, var forenelig med »direktiverne om ansvarsforsikring«. Den portugisiske lovgivning havde således til formål at »fordele erstatningsansvaret for skader forvoldt ved sammenstød mellem to motorkøretøjer, hvori ingen af førerne er skyldige« (jf. præmis 41 i dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos), og denne fordeling havde nødvendigvis betydning for den modtagne erstatning. I tilfældet i dommen i sagen Carvalho Ferreira var hver af førerne således på samme tid ansvarlig for de skader, der var forvoldt den anden (som således bliver en skadelidt tredjemand), og den skadelidte tredjemand selv. Det er på denne måde, at udtrykket »skadelidtes ret i tilfælde af, at [skadelidte] er føreren«, skal forstås, og Domstolen fremhævede udtrykkeligt denne dobbelte egenskab i dommens præmis 45. Den portugisiske retsorden havde valgt at løse denne tilsyneladende uoverensstemmelse ved at fastsætte en forholdsmæssig fordeling af erstatningsansvaret i forhold til det enkelte køretøjs (jf. samme doms præmis 43) – for ikke at sige førerens – bidrag til skadens indtræden. Dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos skal derfor læses i lyset af de faktiske omstændigheder og den retlige ramme, der karakteriserede situationen i hovedsagen.

[36] – Jf. dom af 19.9.2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis).

[37] – Bortset fra de særlige tilfælde, der er omhandlet i artikel 13, stk. 1, andet afsnit, i direktiv 2009/103.

[38] – De forskellige modeller, som medlemsstaterne har valgt, skal bevares, og det er fordi, at medlemsstaterne ikke er blevet enige om fastlæggelsen af en enkelt ordning, at direktiv 2009/103 fortsat udgør denne form for afvejning, som man kender. Nogle medlemsstater har f.eks. valgt en model, hvor skader forårsaget af køretøjet er forsikret gennem føreren, som er forsikringstager. Det er i så fald føreren, der er forsikret mod skader forvoldt på tredjemand af det køretøj, vedkommende fører. I sådanne ordninger ser man alle de vanskeligheder, der ville være forbundet med at anerkende, at egenskaben af fører kan overføres til en passager i køretøjet ved det mindste indgreb fra denne sidstnævnte. Det kan ikke forventes af forsikringen af føreren, at den dækker de skader, som passageren påfører føreren, som måske ikke er forsikret i sin egenskab af fører.

konstateres på en mindre sort-hvid måde, at direktiv 2009/103 for det første pålægger medlemsstaterne at fastsætte, at den lovpligtige forsikring skal dække de skadelidte tredjemænds skader, og for det andet ikke fastsætter, at den pågældende forsikring skal dække førerens skader.

42. Omstændighederne ved den ulykke, der ligger til grund for tvisten i hovedsagen, er ganske tragiske, og der skal naturligvis udvises omsorg over for alle skadelidte. Ikke desto mindre kan ønsket om at genindføre en form for retfærdighed i den ulykkelige situation ikke bøje retsnormer og -begreber i en sådan grad, at de mister deres almindelige betydning.

43. I henhold til direktiv 2009/103 kan ED ikke både være fører og passager i det køretøj, der har forårsaget skaderne. Den træner, der aktiverede håndbremsen, kan ikke betragtes som fører. Passagerens indgreb i styringen medfører ikke i sig selv, at vedkommende mister sin status som skadelidt, fordi dette ikke er tilstrækkeligt til, at den, der har status som fører, mister denne status.

44. Graden af indgreb – af ansvar – hos passageren i forbindelse med skadens indtræden er et spørgsmål, der ikke vedrører ansvarsforsikringer, som omhandlet i direktiv 2009/103, men snarere selve erstatningsansvaret [39], som reguleres af national lovgivning [40]. Af de ovenfor angivne grunde foreslår jeg, at artikel 12, stk. 1, fortolkes således, at bestemmelsen ikke fastsætter, at den lovpligtige ansvarsforsikring skal dække de skader, som køretøjet påfører dets fører, heller ikke i det tilfælde, hvor en passager har grebet ind i styringen af køretøjet.

45. En sådan afgørelse ville ikke efterlade førerne uden retsmidler, men ville indebære en bekræftelse over for medlemsstaterne af, at det tilkommer dem at indføre en forsikringsordning, der dækker skader på førere [41].

III. Forslag til afgørelse

46. Henset til ovenstående betragtninger foreslår jeg Domstolen, at den besvarer de af Hoge Raad der Nederlanden (øverste domstol, Nederlandene) forelagte præjudicielle spørgsmål på følgende måde:

»Artikel 12, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse

skal fortolkes således, at

skader, der påføres føreren af et køretøj i forbindelse med en trafikulykke, ikke er omfattet af den lovpligtige forsikring, der er fastsat i dette direktiv, heller ikke i tilfælde af, at en passager griber ind i styringen af det køretøj, der har forårsaget ulykken.«

[39] – Som det efter min opfattelse allerede følger af en læsning af præmis 24 i dom af 30.6.2005, Candolin m.fl. (C-537/03, EU:C:2005:417).

[40] – Jf. dom af 10.6.2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis).

[41] – En sådan ordning kan fastsætte udelukkelsesbestemmelser, som det er tilfældet med forsikringen af føreren, der blev tegnet for at dække ED's skader. Det forekommer således, at det eneste retsmiddel for denne sidstnævnte er i givet fald at søge at få pålagt et civilretligt ansvar hos træneren (jf. punkt 11 i den nederlandske regerings skriftlige indlæg).