Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
ANDREA BIONDI
föredraget den 25 september 2025 [1]

Mål C-490/24

Stichting Koskea, i egenskap av god man för ED
mot
Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV
som verkar under namnet Reaal Schadeverzekering NV

(begäran om förhandsavgörande från Hoge Raad der Nederlanden (Nederländerna))

”Begäran om förhandsavgörande – Obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon – Direktiv 2009/103/EG – Artikel 12.1 – Sakskador och personskador orsakade av fordon – Försäkringsskydd – Undantag för skador på föraren enligt direktiv 2009/103 – Passagerares medverkan till uppkomsten av skadan som orsakats av fordonet – Inverkan på vem som ska betraktas som förare – Definition – Självständigt begrepp i unionsrätten – Syfte avseende skydd för skadelidande tredjemän – Rättssäkerhet – Gräns mellan civilrättsligt ansvar och ansvarsförsäkring”

1. Den pågående tekniska utvecklingen strävar efter att befria enskilda från betungande eller farliga bördor. Självkörande bilar, som förut ansågs höra till science fiction-romaner, blir nu verklighet. De kör redan runt på San Fransiscos och Pekings gator och snart även i London. [2] En väsentlig minskning av antalet trafikolyckor och följaktligen den risk som är kopplad till mänskliga misstag förväntas följa av detta.

[1] Originalspråk: franska.

[2] Se ”Self-driving vehicles set to be on roads by 2026 as Automated Vehicles Act becomes law” tillgänglig via följande länk: https://www.gov.uk/government/news/self-driving-vehicles-set-to-be-on-roads-by-2026-as-automated-vehicles-act-becomes-law (senast konsulterad den 18 juni 2025).

2. I väntan på besked om huruvida denna minskning faktiskt inträffar, fortsätter unionsrätten att ge en betydande möjlighet att skydda trafikskadelidande genom direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon.[3] (nedan gemensamt kallade direktiven om ansvarsförsäkring). Domstolen har visserligen, flera gånger, ombetts att uttala sig om tolkningen av dessa direktiv, bland annat för att definiera begreppen passagerare[4] och användning.[5] I förevarande mål har domstolen emellertid, för första gången, ombetts att ange gränserna för begreppet förare, vilket är en fråga som redan är aktuell vid ett flertal nationella domstolar.

I. Målet vid den nationella domstolen, tolkningsfrågorna och förfarandet vid domstolen

3. År 2016 framförde ED, som är klaganden i det nationella målet, en minibuss som tillhörde en fotbollsförening och i vilken en tränare i denna förening samt vissa spelare i laget hade tagit plats. Minibussen lämnade en annan fotbollsförenings område i riktning mot en tredje fotbollsförening för att gå på en fest som var organiserad där. Medan minibussen som ED körde färdades i en hastighet på cirka 70 kilometer i timmen, drog tränaren, som satt i baksätet till höger om föraren, i handbromsen. Minibussen hamnade i bredsladd och kolliderade med flera betongpelare. Föraren och den lagkamrat som suttit bredvid honom kastades ur bilen. Lagkamraten avled till följd av sina skador. ED blev allvarligt skadad och fick allvarliga bestående skador av denna olycka.

4. Den fotbollsförening som var ägare till minibussen hade tecknat en riskförsäkring hos Reaal Schadeverzekering NV avseende civilrättsligt ansvar. Fotbollsföreningen hade även tecknat en försäkring för skador på passagerna och föraren hos försäkringsbolaget Nationale Nederlanden.[6]

5. ED har, beträffande sina egna skador till följd av denna olycka, via stiftelsen Stichting Koskea, som är god man för honom, riktat anspråk inom ramen för skyddet genom försäkringen hos Nationale Nederlanden. I januari 2020 informerade detta försäkringsbolags advokat ED om att det inte fanns något skydd genom förarförsäkringen, eftersom det framgick av polisrapporten om omständigheterna kring olyckan att ED hade konsumerat alkohol innan han tog plats i minibussens förarsäte och att han inte bar säkerhetsbälte. Advokaten har även angett att det inte kunde finnas någon täckning enligt den obligatoriska ansvarsförsäkringen, eftersom det av

[3] 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), 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), 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), Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (EGT L 181, 2000, s. 65) (nedan kallat fjärde direktivet), Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon (EUT L 149, 2005, s. 14) och, slutligen, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EUT L 263, 2009, s. 11) som kodifierade de tidigare direktiven (se skäl 1 i direktiv 2009/103), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv av den 24 november 2021 (EUT L 430, 2021, s. 1). Eftersom de faktiska omständigheterna i målet ägde rum år 2016 begränsar jag mig fortsättningsvis huvudsakligen till direktiv 2009/103 i dess ursprungliga lydelse. Eftersom det sistnämnda har kodifierat de äldre direktiven erinrar jag om att rättspraxis som avser dessa tidigare direktiv följaktligen kan överföras på tolkningen av motsvarande bestämmelser i direktiv 2009/103 (se dom av den 10 juni 2021, Van Ameyde España, C-923/19, EU:C:2021:475, punkt 23 och där angiven rättspraxis).

[4] Se, exempelvis, dom av den 1 december 2011, Churchill Insurance Company Limited och Evans (C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 30).

[5] Se, exempelvis, dom av den 4 september 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), av den 20 december 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), och dom av den 20 juni 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

[6] Det framgår av begäran om förhandsavgörande att Reaal Schadeverzekering NV sedermera har uppgått i Nationale Nederlanden.

artikel 4.1 i Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (lagen om ansvarsförsäkring för motorfordon) (nedan kallad WAM) följde att ”försäkringen behöver inte täcka ersättning för skada som åsamkats föraren av det motorfordon som har orsakat olyckshändelsen”.

6. Denna nationella bestämmelse införlivar med nederländsk rätt artikel 12.1 i direktiv 2009/103 i vilken föreskrivs att ”den försäkring som avses i artikel 3 [ska] omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren”.[7]

7. Stichting Koskea väckte, för ED:s räkning, talan mot Nationale Nederlanden i syfte att erhålla ersättning för ED:s skador på grundval av ansvarsförsäkringsavtalet. Stichting Koskea gjorde härvidlag gällande att ED inte längre kunde betraktas som förare efter det ingrepp från tränarens sida som orsakat skadorna.

8. Rechtbank Noord-Nederland (Domstolen i första instans i Noord-Nederland) biföll denna talan och angav, i huvudsak, att klaganden efter att den tidigare tränaren dragit åt handbromsen inte kunde köra fordonet och därmed inte längre kunde betraktas som dess ”förare”, i den mening som avses i artikel 4.1 i WAM.

9. Nationale Nederlanden överklagade denna dom till Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (Appellationsdomstolen i Arnhem-Leeuwarden, Nederländerna) som upphävde den och angav att ED inte hade förlorat sin egenskap av förare på grund av tränarens ingripare och att ED var den person som ursprungligen hade kört detta fordon, startat det, bestämt dess hastighet och valt reseriktning. Han styrde fordonet och den omständigheten att den tidigare tränaren plötsligt hade dragit i handbromsen och vidtagit en föraråtgärd ändrar inte detta faktum.

10. Stiftelsen Stichting Koskea överklagade domen till Hoge Raad der Nederlanden (Högsta domstolen, Nederländerna), som är den hänskjutande domstolen. Denna domstol hyser tvivel angående huruvida ED fortfarande var förare vid den tidpunkt då olyckan inträffade och om han inte borde likställas med en skadelidande passagerare, som därmed omfattas av ansvarsförsäkringen. Frågan är enligt nämnda domstol om artikel 12.1 i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att den obligatoriska fordonsförsäkringen omfattar skador på den ursprungliga föraren av det berörda fordonet, när en passagerare har ingripit i körningen av detta fordon och detta ingripande har orsakat en olycka.

11. Artikel 4.1 i WAM har visserligen till syfte att utnyttja det undantag som föreskrivs i artikel 1 i tredje direktivet, sedermera artikel 12.1 i direktiv 2009/103, men ingen av dessa bestämmelser definierar vad som avses med ”förare”. Eftersom artikel 12.1 i direktiv 2009/103 gör en åtskillnad mellan föraren och de övriga passagerarna, borde ”föraren” på vilken den allmänna principen om obligatorisk ansvarsförsäkring inte är tillämplig definieras.

12. Mot denna bakgrund har Hoge Raad der Nederlanden (Högsta domstolen i Nederländerna) beslutat att vilandeförklara målet och att, genom beslut som inkom till domstolens kansli den 12 juli 2024, hänskjuta följande tolkningsfrågor till EU-domstolen:

”1. Ska artikel 12.1 i [direktiv 2009/103] tolkas så, att den obligatoriska ansvarsförsäkringen ska täcka skada som åsamkats (den ursprungliga) föraren i ett fall där en passagerare ingriper i hur motorfordonet framförs och en olyckshändelse uppstår genom detta ingripande?

[7] Artikel 3 första och andra styckena i direktiv 2009/103 har följande lydelse: ”Om inte annat följer av artikel 5 ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för de åtgärder som avses i första stycket.”

2. Om den första frågan besvaras jakande, framgår det då särskilda krav av unionsrätten som den nationella domstolen måste beakta vid fastställandet av om en förare i den mening som avses i artikel 12.1 i [direktiv 2009/103], med beaktande av omständigheterna i målet, har förlorat sin egenskap av förare och kan täckas av försäkringsskyddet för passagerare enligt den allmänna regeln?”

13. Skriftliga yttranden har getts in till domstolen av Nationale Nederlanden, den nederländska regeringen och Europeiska kommissionen, vilka även yttrade sig vid förhandlingen vid domstolen den 12 juni 2025.

II. Rättslig bedömning

14. Inledningsvis ska det erinras om att domstolen vid upprepade tillfällen har slagit fast att ”[f]rågan om skyldigheten att se till att ansvarsförsäkringen täcker skador som motorfordon har tillfogat tredje man skiljer sig … från frågan om i vilken mån dessa skador ska ersättas till följd av den försäkrades civilrättsliga skadeståndsansvar. Den förstnämnda företeelsen regleras och säkerställs nämligen i unionslagstiftningen, medan den sistnämnda i huvudsak regleras i nationell rätt.”[8] Härav följer att första, andra och tredje direktiven inte syftar till att harmonisera medlemsstaternas system för civilrättsligt skadeståndsansvar, och att medlemsstaterna, på unionsrättens nuvarande stadium, är fria att bestämma vilket system för civilrättsligt skadeståndsansvar som ska tillämpas vid trafikolyckor.[9]

15. Vidare har domstolen redan konstaterat att unionslagstiftaren, exempelvis, inte avsåg att precisera typen av civilrättsligt ansvar för fordon – ansvar för vållande eller risk – som ska omfattas av den obligatoriska försäkringen.[10] Det är således civilrättsligt ansvar enligt de nationella bestämmelserna i varje medlemsstat som ska omfattas av en försäkring enligt unionsrätten, med förbehåll för att direktiven på detta område inte får fråntas deras ändamålsenliga verkan.[11] Det är med hänsyn till denna ändamålsenliga verkan som domstolen har kunnat slå fast att dessa direktiv utgör hinder för en nationell bestämmelse som innebär att den skadelidandes medverkan till skadorna medför att dennes rätt till ersättning automatiskt går förlorad eller begränsas på ett oproportionerligt sätt kan äventyra direktivens mål avseende skydd för skadelidande.[12]

16. Domstolen har därmed i sin praxis gjort gränsdragningen mellan harmoniseringen av systemen för civilrättsligt ansvar och harmoniseringen av försäkring av detta ansvar än mer besvärlig. Innan jag påbörjar bedömningen av de tolkningsfrågor som har hänskjutits till domstolen för förhandsavgörande, vill jag erinra om att denna gräns är hårfin.

8 Dom av den 10 juni 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punkt 36 och där angiven rättspraxis).

9 Se, bland annat, dom av den 17 mars 2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, EU:C:2011:158, punkt 32 och där angiven rättspraxis) (nedan kallad domen Caravalho Ferreira Santos) och dom av den 23 januari 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punkt 29).

10 Domen Carvalho Ferreira Santos (punkt 33).

11 Domen Carvalho Ferreira Santos (punkt 36 och där angiven rättspraxis).

12 Domen Carvalho Ferreira Santos (punkterna 36 – 38).

A. Definitionen av begreppet förare

17. För ovanlighetens skull, kommer jag att inleda min bedömning med den andra tolkningsfrågan. Mot bakgrund av det svar som jag nedan föreslår på den hänskjutande domstolens första tolkningsfråga, är det emellertid inte nödvändigt att domstolen besvarar denna andra tolkningsfråga genom vilken den har ombetts att definiera begreppet förare i den mening som avses i ”ansvarsförsäkringsdirektiven”. Jag föreslår således följande svar i andra hand.

18. I artikel 12.1 i direktiv 2009/103 ges ingen definition av ”förare”. Artikel 1 i detta direktiv, som visserligen avser definitioner, ger inte heller någon vägledning. Inget av de övriga ”ansvarsförsäkringsdirektiven” anger någon precision i detta hänseende. [13]

19. Eftersom det rör sig om ett begrepp som finns i en bestämmelse i ett direktiv som inte innehåller någon hänvisning till de nationella rättsordningarna, följer det såväl av kravet på en enhetlig tillämpning av unionsrätten som av likhetsprincipen att begreppet förare, i princip, ska anses utgöra ett självständigt begrepp i unionsrätten och tolkas enhetligt inom hela unionen, med beaktande av bestämmelsens sammanhang och det mål som eftersträvas med det regelverk i vilket den ingår. [14]

20. Vad gäller sammanhanget, framgår det av direktiv 2009/103 att föraren endast definieras negativt. Föraren är varken en passagerare, [15] en fotgängare, en icke-motoriserad trafikant [16] eller en cyklist. [17]

21. Föraren befinner sig emellertid nödvändigtvis i fordonet, som enligt definitionen i artikel 1.1 i direktiv 2009/103, ”drivs av mekaniskt förmedlad kraft”. Av detta kan således slutsatsen dras att föraren är den som, inuti fordonet, driver fordonets mekaniskt förmedlade kraft.

22. Beträffande det eftersträvade målet angav domstolen nyligen återigen att i de genom direktiv 2009/103 kodifierade direktiven ”preciserades gradvis medlemsstaternas skyldigheter på området obligatorisk försäkring. Dessa direktiv syftade dels till att säkerställa fri rörlighet såväl för fordon som är normalt hemmahörande inom unionen som för de personer som färdas i dem, dels till 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 …. Det framgår av skälen 2 och 20 i direktiv 2009/103 att samma mål eftersträvas med detta direktiv som de som eftersträvades med de ovannämnda direktiven …. Utvecklingen av unionens regler om obligatorisk försäkring visar att syftet att skydda de skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa fordon alltid eftersträvats och getts en allt större vikt av unionslagstiftaren.” [18]

[13] ”Förare” nämns inte i första direktivet. Detta begrepp anges för första gången i andra direktivet (se skäl 9 och artikel 3 i andra direktivet). I tredje direktivet hänförs endast i artikel 1 till föraren. I fjärde direktivet nämns den som vanligtvis kör fordonet i skälen 23 och 24 samt artikel 5.4. Slutligen hänförs i skäl 15 och artikel 4.1 i direktiv 2005/14 till föraren.

[14] Se, för ett liknande resonemang, dom av den 3 september 2014, Deckmyn och Vrijheidsfonds (C-201/13, EU:C:2014:2132, punkterna 14 och 15). Beträffande kravet om en enhetlig tolkning av begreppet ”användning av fordon”, se, bland annat, dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 31) och dom av den 20 juni 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, punkt 32 och där angiven rättspraxis).

[15] Se artikel 12.1 i direktiv 2009/103.

[16] Se artikel 12.3 i direktiv 2009/103.

[17] Se artikel 12.3 i direktiv 2009/103. Se även, beträffande att en eldriven cykel faller utanför begreppet ”fordon”, i den mening som avses i detta direktiv, dom av den 12 oktober 2023, KBC Verzekeringen (C-286/22, EU:C:2023:767).

[18] Dom av den 30 april 2025, Nastolo (C-370/24, EU:C:2025:300, punkterna 37–39 och där angiven rättspraxis). Syftet att skydda skadelidande i direktiv 2009/103 har bekräftats i direktiv 2021/2118 (se skäl 39 i detta direktiv).

23. Av detta eftersträvade mål följer visserligen ett krav på att definiera de skadelidande brett. [19] Jag anser emellertid inte att målet kan ligga till grund för en definition av begreppet förare som omfattar dennes potentiella ställning som skadelidande, eftersom detta uttryckligen utesluts i artikel 12.1 i direktiv 2009/103.

24. Definitionen av föraren, i den mening som avses i denna bestämmelse, ska således ligga någonstans mellan iakttagandet av medlemsstaternas frihet att fastställa den modell för civilrättsligt ansvar som de önskar [20] och bibehållandet av direktivets ändamålsenliga verkan.

25. För att nå en högre grad av precision avseende denna definition, kan tolkningsvägledning med fördel stå att finna inom den internationella rätten.

26. I Wienkonventionen om vägtrafik av den 8 november 1968 [21], i vilken samtliga medlemsstater är parter, definieras förare i artikel 1 v som ”varje person som för motorfordon eller annat fordon (även cykel)”. I konventionen finns i artikel 8 en särskild bestämmelse avseende förare, av vilken följer att ”[v]arje fordon eller fordonskombination i rörelse skall ha en förare”, att ”[f]örare skall besitta nödvändig fysisk och psykisk förmåga och vara i tillräckligt god fysisk och psykisk form för att köra”, att ”[f]örare av motordrivet fordon skall besitta nödvändig kunskap och skicklighet för att föra fordonet” och att ”[f]örare skall i varje ögonblick vara i stånd att kontrollera sitt fordon”. [22] Det är intressant att konstatera att det, också enligt denna artikel 8, omfattas enbart av förarens ansvar att kontinuerligt upprätthålla kapaciteten att köra fordonet.

27. Av ovannämnda omständigheter skulle slutsatsen kunna dras att föraren är den som har satt sig i fordonets förarsäte och som således har tillgång till detta fordons väsentliga kommandon som gör det möjligt för vederbörande att bestämma dess rörelse, riktning och hastighet.

28. Det ska slutligen tilläggas att det, av de skäl som jag kommer att ange i detta förslag till avgörande, endast är under exceptionella omständigheter som den person som tagit plats i förarsätet kan fråntas egenskapen av förare. [23] Under alla omständigheter ankommer uppgiften att bedöma vem som var föraren vid tidpunkten för olyckan på de nationella domstolarna, beroende på de faktiska omständigheterna i varje enskilt mål vid dessa domstolar. Det ska erinras om att de, vid denna bedömning, ska säkerställa den ändamålsenliga verkan av direktiv 2009/103. [24]

[19] Direktiv 2021/2118 föredrar begreppet ”skadelidande” (se skäl 2 i detta direktiv. Se även rubriken till artikel 12 i den ändrade lydelsen av direktiv 2009/103) [Detta saknar betydelse för den svenska versionen]

[20] Den återspeglas i artikel 12.3 sista stycket i direktiv 2009/103. Det ska erkännas att jag är mottaglig för argumentet, som kommissionen utvecklade vid förhandlingen vid domstolen, att alltför snäva definitionskriterier skulle riskera att påverka medlemsstaternas behörighet att själva fastställa systemet för civilrättsligt ansvar.

[21] *Förenta Nationernas författningssamling*, volym 1042, s. 17.

[22] Se artikel 8.1, 8.3, 8.4 och 8.5 i Wienkonventionen om vägtrafik av den 8 november 1968.

[23] Exempelvis bör inte enbart ett ingripande i körningen av en annan person än föraren räcka för att föraren ska förlora denna egenskap, i den mening som avses i direktiv 2009/103. Som den nederländska regeringen har påpekat, måste de skadelidandes rättssäkerhet absolut upprätthållas. Om en förare enkelt kan förlora denna egenskap, skulle detta emellertid spegelvänt innebära att en passagerare enkelt kan förlora sin egenskap av skadelidande. Detta skulle således kunna leda till ett system där försäkringsbolag har ett intresse av att systematiskt ifrågasätta beteendet hos passagerarna i passagerarsätena, vilket skulle inverka negativt på genomslagskraften hos deras ersättning och således, i slutändan, på deras försäkringsskydd.

[24] Se punkt 15 i detta förslag till avgörande.

B. Frågan om ersättning av de skador som föraren lidit

29. Genom sin första tolkningsfråga, har den hänskjutande domstolen önskat få klarhet i huruvida det av artikel 12.1 i direktiv 2009/103 följer att den obligatoriska försäkring som föreskrivs i artikel 3 i detta direktiv ska täcka ansvar för skador som föraren åsamkas i en situation där en passagerare ingriper i hur motorfordonet framförs och en olyckshändelse uppstår genom detta ingripande.

30. Jag anser att denna fråga ska besvaras nekande.

31. Det ska erinras om att artikel 3.1 i direktiv 2009/103 medför en skyldighet för varje medlemsstat att vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring.

32. Även om försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för dessa ”lämpliga åtgärder”,[25] preciseras i direktiv 2009/103 att försäkringen obligatoriskt ska omfatta både sakskador och personskador.[26] Vidare preciseras i detta direktiv att den försäkring som avses i dess artikel 3 ska ”omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare *med undantag av föraren*”.[27] Däremot ska skador som familjemedlemmar till föraren åsamkats, i princip, omfattas.[28] Slutligen följer av artikel 12.3 andra stycket i direktiv 2009/103 att denna bestämmelse ”inte [ska] påverka vare sig skadeståndsansvaret eller skadebeloppet”.

33. Av en bokstavstolkning av artikel 12.1 i direktiv 2009/103 följer således en klar och tydlig avsikt hos unionslagstiftaren att *inte föreskriva* att obligatorisk ansvarsförsäkring ska täcka skador som föraren åsamkats, oavsett vad som orsakat dessa skador. Undantaget avseende föraren rör nämligen alla skador, utan urskiljning, och inte bara skador som föraren är ansvarig för.

34. Vidare följer av lydelsen i denna artikel att ett fordon endast får framföras av en enda förare.[29]

35. Diskussionerna vid domstolen gjorde det inte möjligt att exakt fastställa skälet till att föraren ska undantas från skyddets täckning, vilket har sitt ursprung i tredje direktivet.[30] Man kan dock rimligen anta att systemet för ansvarsförsäkring för motorfordon, såsom det har genomförts på unionsnivå, bygger på en grundläggande dikotomi – en *summa divisio* – mellan å ena sidan föraren, som anses ha beslutat att fordonet ska delta i vägtrafiken,[31] samt således ligga bakom risktagandet och har kontroll över detta, och å andra sidan de skadelidande som är de ”minst skyddade parte[rna] vid olyckor”[32]. Detta gäller oavsett om de sistnämnda är fotgängare, passagerare och, samtidigt, försäkringstagare, ägare av fordonet eller familjemedlemmar till föraren, samt oberoende av om de tagit plats i fordonet med vetskap om förhållandena eller om

[25] Se artikel 3 andra stycket i direktiv 2009/103.

[26] Se artikel 3 fjärde stycket i direktiv 2009/103.

[27] Artikel 12.1 i direktiv 2009/103. Min kursivering.

[28] Se beträffande kroppsskador, artikel 12.2 i direktiv 2009/103.

[29] I kontrast till den pluralform som använts för att beteckna passagerarna.

[30] Se artikel 1 i tredje direktivet. Se även dom av den 14 september 2000, Mendes Ferreira och Delgado Correia Ferreira (C-348/98, EU:C:2000:442, punkt 26).

[31] Jag återger här Nationale Nederlandens formulering vid förhandlingen.

[32] Se skäl 22 i direktiv 2009/103. Domstolen har angett att ”[i] artikel 1 i tredje direktivet föreskrivs nämligen att ansvarsförsäkringen för motorfordon omfattar personskador som drabbar alla som färdas i bilen med undantag av föraren, vilket innebär att det i denna bestämmelse endast görs en åtskillnad mellan föraren och passagerarna” (dom av den 30 juni 2005, Candolin m.fl., C-537/03, EU:C:2005:417, punkt 32).

de kan klandras för att ha bidragit till skadans uppkomst. [33] Att skadelidande tredjemän är de minst skyddade följer, hypotetiskt, av att de inte har kapacitet att påverka olyckssituationen. [34] De personer som skyddas genom de olika direktiven är således de olycksdrabbade, i vid bemärkelse, som kan definieras i motsats till och med uteslutande av föraren.

36. Såväl ur bokstavlig- som systemisk synvinkel, tycks allt peka på att artikel 12.1 i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att en passagerares ingripande som orsakar en olycka inte kan medföra att föraren fråntas denna egenskap.

37. Ur ett teleologiskt perspektiv förefaller en tolkning av artikel 12.1 i direktiv 2003/109 enligt vilken föraren ska undantas från skadeersättning, inbegripet i händelse av en passagerares ingripande, vara förenlig med det mål som eftersträvas med detta direktiv av främst två skäl.

38. För det första har den rättsliga utvecklingen, även om den onekligen har gått i riktning mot ett mer omfattande skydd för de skadelidande, [35] samtidigt varit tydligt präglad av undantaget – som är konstant sedan tredje direktivet antogs – avseende förarens skador från den obligatoriska försäkringen. ”Ansvarsförsäkringsdirektiven” grundar sig således på principen att endast skador som skadelidande tredjemän åsamkas av ett fordon som körs av en förare ska täckas av obligatorisk försäkring. [36] Den harmonisering som gjorts genom dessa direktiv gäller inte föraren, vars situation fortfarande omfattas av de nationella rättsordningarna.

39. För det andra är det just för att garantera det mål som lagstiftaren hela tiden har eftersträvat med sina ingripanden på området som det undantag som föreskrivs i artikel 12.1 i direktiv 2009/103 ska beaktas.

40. Eftersom domstolen vid upprepade tillfällen har slagit fast att syftet att skydda skadelidande utgör hinder för att en nationell lagstiftning på ett otillbörligt sätt inskränker omfattningen av begreppet passagerare, [37] så tror jag nämligen inte att den nu vill ta risken att göra en tolkning av ”förare”, i den mening som avses i unionsrätten, som är föränderlig, subjektiv och, framför allt, som en följd av detta kan sätta de skadelidande i fara genom att frånta dem deras ställning som passagerare. Syftet avseende skydd för de skadelidande kan endast uppfyllas om bestämmelsernas

[33] Beträffande skyddet för kroppsskador för familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till annan person som är civilrättsligt ansvarig, se artikel 12.2 i direktiv 2009/103 avseende skyddet för kroppsskador och materiella skador på fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter, se artikel 12.3 första stycket i detta direktiv.

[34] Beträffande egenskapen av skadelidande tredje man, se dom av den 19 september 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, punkt 34). Av denna dom följer att en person som är försäkrad som förare av fordonet, men som var passagerare vid tidpunkten för olyckan, ska betraktas som skadelidande passagerare i den mening som avses i direktiv 2009/103. Se dom av den 19 september 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, punkt 38 och där angiven rättspraxis).

[35] Se punkt 22 i detta förslag till avgörande.

[36] Detta konstaterande påverkas inte av en tolkning av domen Carvalho Ferreira Santos. Domstolen fick i det målet frågan om en nationell lagstiftning som, när det vid en kollision mellan två fordon uppstod skador som ingen av förarna anses vara vållande till, föreskrevs en begränsning av försäkringstagarens (förarens) civilrättsliga ansvar enligt det nationella systemet för civilrättsligt ansvar. Den portugisiska lagstiftningen syftade således till att ”fördela det civilrättsliga ansvaret för skador vid en kollision mellan två motorfordon när ingen av förarna ansågs vara vållande” (se punkt 41 i domen Carvalho Ferreira Santos) och denna fördelning hade nödvändigtvis en inverkan på storleken på ersättningen. I den hypotetiska situationen i domen Carvalho Ferreira Santos var således var och en av förarna samtidigt ansvarig för den skada som åsamkats den andra (som således blir skadelidande tredje man) och själv skadelidande tredje man. Detta är innebörden i uttrycket ”rätten … för skadelidande – i förevarande mål föraren av ett motorfordon” i punkt 43. Domstolen underströk vidare uttryckligen denna dubbla egenskap i punkt 45 i nämnda dom. Den portugisiska rättsordningen hade valt att lösa denna uppenbara motsägelse genom att föreskriva att det civilrättsliga ansvaret delades i proportion till fordonens (se punkt 43 i domen) – för att inte säga förarnas – medverkan till skadorna. Domen Carvalho Ferreira Santos ska således tolkas mot bakgrund av de faktiska omständigheterna och nationella bestämmelserna i det nationella målet.

[37] Se dom av den 19 september 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, punkt 36 och där angiven rättspraxis).

förutsägbarhet upprätthålls och denna förutsägbarhet kan endast garanteras om dessa begrepp är tydliga och stabila. Det ska påpekas att även när det gäller passagerarna är täckningen av deras skador enligt direktivet inte villkorade av att de inte har medverkat till dessa skador. [38]

41. Således ska frågan om den obligatoriska försäkringens täckning särskiljas från frågan om skadeståndsansvar, eftersom unionsrätten inte har nått en harmonisering av den sistnämnda. [39] För att upprätthålla rättssäkerheten och en korrekt behörighetsfördelning måste det således, på ett lite manikeiskt sätt, helt enkelt konstateras att direktiv 2009/103 dels medför en skyldighet för medlemsstaterna att föreskriva att den obligatoriska försäkringen ska täcka skadelidande passagerares skador, dels inte föreskriver att denna försäkring ska täcka förarens skador.

42. Omständigheterna kring den olycka som ligger till grund för tvisten i det nationella målet är mycket tragiska och omtanke måste naturligtvis visas för samtliga skadelidande. En vilja att upprätta en slags rättvisa i olyckan kan emellertid inte berättiga att regler och rättsliga begrepp förvrängs till den grad att de förlorar sin allmängiltiga betydelse.

43. ED kan inte, i den mening som avses i direktiv 2009/103, samtidigt vara förare och passagerare i det fordon som har orsakat olyckan. Den tränare som drog i handbromsen kan inte betraktas som förare. En passagerares ingripande i framförandet av bilen medför inte i sig att denne förlorar sin egenskap av skadelidande, eftersom ingripandet inte är tillräckligt för att föraren ska förlora sin egenskap av förare till den som är i denna ställning.

44. Vilken grad av ingripande – av ansvar – som ska tillskrivas passageraren när det gäller skadans uppkomst är en fråga som inte gäller ansvarsförsäkring såsom den inrättats i direktiv 2009/103, utan snarare civilrättsligt ansvar [40] vilket regleras i den nationella rätten. [41] Av ovannämnda skäl föreslår jag att artikel 12.1 i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att den inte föreskriver att den obligatoriska försäkringen ska täcka skador som fordonet har åsamkat sin förare, även för det fall en passagerare har ingripit i körningen av fordonet.

45. En sådan utgång i målet skulle inte innebära att förarna lämnas utan rättsmedel, utan skulle bekräfta för medlemsstaterna att det ankommer på dem att inrätta ett försäkringssystem som täcker förarnas skador. [42]

[38] Utom i den särskilda situation som avses i artikel 13.1 andra stycket i direktiv 2009/103.

[39] Skillnaden mellan de modeller som medlemsstaterna har valt ska upprätthållas; och det är på grund av att medlemsstaterna inte har enats om fastställandet av ett enhetligt system som direktiv 2009/103 förblir denna kända balansövning. Till exempel har vissa medlemsstater valt en modell i vilken skador som orsakas av fordonet är försäkrade via dess förare som är försäkringstagaren. Det är då föraren som person som är försäkrad för de skador som tredjemän åsamkas av det fordon som föraren kör. I sådana system kan man enkelt inse alla de svårigheter som det skulle innebära att erkänna att egenskapen av förare kunde överföras till en av fordonets passagerare vid minsta ingripande av denne. Det skulle inte kunna förväntas att förarens försäkring ska täcka de skador som passageraren åsamkar sig själv genom att ingripa i körningen, och denna passagerare omfattas troligtvis inte av försäkringen i egenskap av förare.

[40] Vilket redan förefaller framgå vid en läsning av punkt 24 i domen av den 30 juni 2005, Candolin m.fl. (C-537/03, EU:C:2005:417).

[41] Se dom av den 10 juni 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punkt 36 och där angiven rättspraxis).

[42] Ett sådant system skulle kunna föreskriva undantagsklausuler, såsom är fallet med den förarförsäkring som tecknats för att täcka ED:s skador. Det enda rättsmedel som han har förefaller emellertid vara att, i förekommande fall, göra gällande tränarens civilrättsliga ansvar (se punkt 11 i den nederländska regeringens skriftliga yttrande).

III. Förslag till avgörande

46. Mot denna bakgrund föreslår jag att domstolen ska besvara de tolkningsfrågor som har hänskjutits av Hoge Raad der Nederlanden (Högsta domstolen, Nederländerna) på följande sätt:

Artikel 12.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet

ska tolkas så,

att skador som föraren av ett fordon har åsamkats vid en trafikolycka inte omfattas av den obligatoriska försäkring som föreskrivs i detta direktiv, även för det fall en passagerare har ingripit i framförandet av det fordon som orsakat olyckan.