Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
VERICA TRSTENJAK
den 5 juli 2012 [1]

Rättegångsspråk: portugisiska.

Mål C-300/10
Vítor Hugo Marques Almeida
mot
Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

(begäran om förhandsavgörande från Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal))

”Direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG och 90/232/EEG — Ansvarsförsäkring för motorfordon — Kollision mellan två fordon där ingen av förarna är vållande — En av fordonens passagerare och dennes medverkan till sin egen skada — Strikt ansvar — Nekad eller begränsad rätt till ersättning”

I – Inledning

1. Tanken om gottgörelse härrör från strävan efter rättvisa, som sågs som ett ideal redan i den grekiska antikens filosofi. Hos Platon [2] förekommer till exempel tankar om en gottgörelse för alla tillfogade skador som sträcker sig längre än straffrättens område. Vid sidan av de olika graderna av ansvarstillskrivning fanns det i den antika filosofin även en möjlighet till ansvarsbefrielse när det var uppenbart att en skada inte enbart kunde tillskrivas den skadevållande, till exempel på grund av den skadelidandes egen medverkan. Antifon [3] har spelat en viktig roll för detta begrepp, som under den romerska och den moderna europeiska rättshistorien har utvecklas till det som vi i dag känner under det gemensamma begreppet ”medvållande” [4] i många medlemsstaters civilrättsliga system. I förevarande mål ska domstolen besvara frågan huruvida detta begrepp, som också förekommer inom den portugisiska lagstiftningen om civilrättsligt ansvar, är förenligt med unionens lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon.

1 — Originalspråk för förslaget till avgörande: slovenska.

2 — Platon (gammelgrekiska: Πλάτων; ca 427/428 till 347/348 f. Kr.) skrev ned sina tankar om gottgörelse i sitt verk *Νόμοι* (*Lagarna*).

3 — Antifon från Rhamnus (gammelgrekiska Ἀντιφών, ca 480 till 411 f. Kr.) efterlämnade flera olika försvarstal som var avsedda för rättsprocesser. Till eftervärlden lämnade han också tre så kallade tetralogier, det vill säga kortfattade exempel på hur fiktiva rättsfall skulle behandlas i två anklagelse- respektive försvarstal. En annan aspekt som tas upp här är den skadelidandes eget vållande.

4 — Se även Barta, H., ”Die Entstehung der Rechtskategorie ’Zufall’ – Zur Entwicklung des haftungsrechtlichen Zurechnungsinstrumentariums im antiken Griechenland und dessen Bedeutung für die europäische Rechtsentwicklung”, *Lebend(ig)e Rechtsgeschichte* (utgiven av Heinz Barta, Theo Mayer-Maly och Fritz Raber), och Platon, *Werke – Übersetzung und Kommentar* (utgiven av Ernst Heitsch, Carl Werner Müller och Kurt Sier), Göttingen, 2011.

2. Genom sin begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF ställer Tribunal da Relação de Guimarães (nedan kallad den hänskjutande domstolen) en fråga till domstolen avseende tolkningen av direktiv 72/166/EEG[5], 84/5/EEG[6] och 90/232/EEG[7] som har utfärdats med avseende på en tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon. Den hänskjutande domstolen har i huvudsak begärt att EU-domstolen ska klargöra huruvida nämnda direktiv utgör hinder mot en nationell civilrättslig ansvarsbestämmelse, enligt vilken en domstol som ska avgöra skadeståndsanspråken till följd av en trafikolycka, beroende på omständigheterna, har rätt att begränsa eller till och med neka anspråk när den skadelidandes oaktsamhet har bidragit till att dennes skada har uppkommit eller förvärrats.

3. Denna fråga har uppkommit i samband med en rättstvist om ersättningsanspråken för en skadelidande vid en trafikolycka som, vid tidpunkten för olyckan, var passagerare i ett av de båda fordonen. I samband med detta åkrog sig den skadelidande, som i strid med gällande regelverk färdats utan att bära säkerhetsbälte[8], svåra fysiska skador. Den skadeståndstalan som därefter väcktes mot de båda fordonens förare, mot försäkringsbolaget för motorfordonsförsäkringen för föraren till det fordon där den skadelidande varit passagerare samt mot trafikskadefonden ogillades av den domstol som var behörig i första instans på grundval av ovannämnda civilrättsliga ansvarsbestämmelse, med motiveringen att den skadelidande själv bar ansvaret för sin skada eftersom han inte hade iakttagit den lagstadgade bältesplikten.

4. Förevarande mål utgör ett i en lång rad begäranden om förhandsavgörande från portugisiska domstolar, som i sak gäller frågan om de nationella bestämmelserna om skadeståndsansvar vid trafikolyckor är förenliga med unionslagstiftningen, närmare sagt med direktiven för en harmonisering av ansvarsförsäkringen för motorfordon. Mot bakgrund av att domstolen under senare tid har meddelat flera domar där denna fråga har besvarats jakande, framför allt de betydelsefulla domarna av den 17 mars 2011 i målet Carvalho Ferreira Santos[9] och av den 9 juni 2011 i målet Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio[10], ger förevarande mål möjlighet att bekräfta denna rättspraxis genom en dom meddelad av domstolens stora avdelning – och därmed ge en fastare grund för rättspraxis – eller eventuellt precisera den.

5 — Rådets första 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, s. 1, svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 111, nedan kallat första direktivet).

6 — Rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 8, s. 17; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 90) (nedan kallat andra direktivet).

7 — 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, s. 33; svensk specialutgåva, område 13, volym 19, s. 189) (nedan kallat tredje direktivet).

8 — En studie som gjorts på uppdrag av kommissionen visar att näst efter fortkörning och rattfylleri är bristande bältesanvändning den vanligaste dödsorsaken vid trafikolyckor. Här konstateras att åtgärder för att öka den obligatoriska användningen av bilbälten i EU skulle kunna rädda upp till 7 300 människoliv varje år (*Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union*, KOM(2008) 151). I sin vitbok av den 12 september 2001 om den gemensamma transportpolitiken (KOM(2001) 370 slutlig) föreslog kommissionen att EU skulle ha som målsättning att minska antalet döda i trafikolyckor med hälften fram till 2010. Inom ramen för detta handlingsprogram utarbetades flera olika lagstiftningsförslag. Detta omfattar bland annat direktiv som syftar till att utrusta fordon med bilbälten samt att utöka den obligatoriska användningen av bilbälten till samtliga fordonskategorier samt till alla olika säten. Obligatorisk användning av bilbälten infördes ursprungligen genom rådets direktiv 91/671/EEG av den 16 december 1991 (EGT L 373, s. 26), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/20/EG av den 8 april 2003 (EUT L 115, s. 63). Till att börja med gällde direktivet endast för de fordon under 3,5 ton som är utrustade med fasthållningssystem och för vissa andra fordon (passagerarfordon, lätta nyttofordon) föreskrevs ingen bältesplikt i baksätet. Sedan 2006 är det obligatoriskt att använda bilbälten i alla fordon.

9 — Dom av den 17 mars 2011 i mål C-484/09, Carvalho Ferreira Santos (REU 2011, s. I-1821).

10 — Dom av den 9 juni 2011 i mål C-409/09, Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio (REU 2011, s. I-4955).

II – Tillämpliga bestämmelser

A – *Unionsrätten*

5. Sedan år 1972 har unionslagstiftaren med hjälp av direktiv börjat genomföra en tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon. [11]

6. I det första direktivet föreskrivs att gränskontrollerna av det gröna kortet ska avskaffas och att det i alla medlemsstater ska finnas en obligatorisk ansvarsförsäkring som täcker skador som uppkommer inom gemenskapens territorium.

7. Med utgångspunkt i principen om att de skadelidande vid en trafikolycka ska erhålla ersättning från en solvent gäldenär efter att ansvarsfrågan har utretts föreskrivs följande i artikel 3.1 i första direktivet:

”[V]arje medlemsstat [skall] vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor skall bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.”

8. Vidare föreskrivs bland annat följande i artikel 3.2 i första direktivet:

”Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkringsavtalet skall täcka även följande:

— Förlust eller skada som orsakas inom en annan medlemsstats territorium, enligt där gällande lag. …”

9. Genom andra direktivet ville unionslagstiftaren harmonisera innehållet i den ifrågavarande obligatoriska försäkringen i syfte att säkerställa en lägsta skyddsnivå för de skadelidande vid en trafikolycka och minska de befintliga skillnaderna inom unionen vad gäller omfattningen av denna försäkring.

10. I artikel 2.1 i andra direktivet anges bland annat följande:

”Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att lagregler och villkor i vissa försäkringsavtal inte skall, såvitt avser tillämpningen av artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG, tillämpas på ersättningskrav från tredje man som orsakats skador vid en trafikolycka. Detta gäller de avtal, utfärdade i enlighet med artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG, som föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs av

— personer som inte har uttryckligt eller underförstått tillstånd härtill,

— personer som inte har körkort för det ifrågavarande fordonet, eller

— personer som bryter mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets skick och säkerhet.

Bestämmelser eller villkor som avses i första stycket får dock göras gällande gentemot personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om försäkringsgivaren kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet. …”

11 — För bakgrunden till harmoniseringen i fråga om ansvarsförsäkringen för motorfordon, se punkterna 45 och 46 i mitt förslag till avgörande av den 7 december 2010 i målet Carvalho Ferreira Santos (ovan fotnot 9), samt Reichert-Facilidades, F., ”Europäisches Versicherungsvertragsrecht?”, *Festschrift für Ulrich Drobnig zum siebzigsten Geburtstag* (utgiven av Jürgen Basedow, Klaus J. Hopt och Hein Kötz), Tübingen, 1998, s. 127, och Lemor, U., *Kommentar zur Kraftfahrtversicherung* (utgiven av Hans Feyock, Peter Jacobsen och Ulf Lemor), tredje upplagan, München, 2009, del 1, punkt 5.

11. Tredje direktivet har antagits för att förtydliga vissa bestämmelser beträffande den obligatoriska försäkringen, eftersom det fortfarande förelåg väsentliga skillnader vad gäller omfattningen på skyddet av denna försäkring.

12. I artikel 1 i tredje direktivet anges följande:

”Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1 andra stycket i direktiv 84/5/EEG, skall den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren. …”

13. Direktivets artikel 1a har följande lydelse:

”Den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG skall omfatta personskador och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt. Denna artikel skall inte påverka vare sig skadeståndsansvaret eller skadebeloppet.”

14. Genom 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, som trädde i kraft den 8 oktober 2009,[12] kodifierades ovannämnda direktiv, vilka följaktligen inte längre är i kraft. Mot bakgrund av att de händelser som har gett upphov till tvisten i målet vid den nationella domstolen ägde rum långt före den tidpunkt då direktiv 2009/103 trädde i kraft, så är enbart de tidigare direktiven tillämpliga i detta fall.

15. I artikel 12 i direktiv 2009/103 föreskrivs följande:

”1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 13.1 andra stycket, ska den försäkring som avses i artikel 3 omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren.

…

3. Den försäkring som avses i artikel 3 ska omfatta personskador och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt.”

B – *Den nationella lagstiftningen*

16. I de för målet vid den nationella domstolen relevanta bestämmelserna i den portugisiska civillagen (Código Civil) föreskrivs följande:

17. Artikel 503.1: ”Den som utövar den faktiska kontrollen över ett vägtrafikfordon och använder det för egen räkning, även om det sker genom ett ombud, är ansvarig för de skador som de risker som är förknippade med fordonet ger upphov till, även när det inte är i trafik.”

18. Artikel 504.1: ”Ansvar för skador som fordon orsakar gäller i förhållande till tredje man och passagerare.”

19. I artikel 505 i civillagen föreskrivs under rubriken ”Grunder för ansvarsbefrielse” följande: ”Såvida inte annat föreskrivs i artikel 570 bortfaller det ansvar som stadgas i artikel 503.1 endast i det fallet att olyckan vållats av den skadelidande eller av tredje man, eller när olyckan beror på force majeure som inte är hänförlig till fordonets funktion.”

12 — EGT L 263, s. 11.

20. I artikel 570 i civillagen föreskrivs under rubriken ”Den skadelidandes oaktsamhet” följande:

”1. När den skadelidande genom oaktsamhet har medverkat till att skadorna uppkommit eller förvärrats ska rätten, på grundval av graden av oaktsamhet som båda parter har visat och de följder som oaktsamheten fått, pröva huruvida skadeståndet ska utgå med fullt belopp, sättas ned eller till och med nekas.

2. För det fall ansvaret grundas på en oaktsamhetspresumtion medför oaktsamhet hos den skadelidande att skadeståndsskyldigheten bortfaller, såvida inte annat föreskrivits.”

III – Bakgrund, målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

21. Den 12 juni 2004 inträffade en frontalkollision mellan två motorfordon på en landsväg. Ett av dessa fordon saknade giltig försäkring. Vítor Hugo Marques Almeida färdades som passagerare i ett av de båda fordonen. Vid olyckan slog han i vindrutan som gick sönder, varvid han fick djupa skärsår i huvudet och ansiktet.

22. Vítor Hugo Marques Almeida yrkade vid den behöriga civilrättsliga domstolen i första instans att denna skulle förplikta försäkringsbolaget för den svarande ansvarsförsäkringen för motorfordon avseende innehavaren till det ena fordonet, föraren och ägaren av det oförsäkrade fordonet samt Fundo de Garantia Automóvel (nedan kallad trafikskadefonden) att utge skadestånd. Talan ogillades med motiveringen att det inte kunde konstateras att någon av förarna hade vållat olyckan genom oaktsamhet. Domstolen avgjorde målet till förmån för svaranden, eftersom den fann att Vítor Hugo Marques Almeida själv bar ansvaret för den skada som åsamkats honom, eftersom han hade färdats utan att bära säkerhetsbälte i strid med artikel 82.1 i den portugisiska väglagen (Código da Estrada). Enligt denna domstol kunde det därför inte föreligga någon ersättningsskyldighet enligt artikel 505 i civillagen.

23. Vítor Hugo Marques Almeida överklagade denna dom till den hänskjutande domstolen, som anser att det är oklart om de portugisiska ansvarsbestämmelserna är förenliga med unionsrätten, eftersom det följer av dessa bestämmelser att den skadelidandes skadeståndsanspråk ska nedsättas eller till och med bortfalla om den skadelidande har bidragit till att skadan uppkommit. Den hänskjutande domstolen hänvisar i det avseendet till domstolens dom i målet Farrell [13], i vilken domstolen slog fast att ”[d]et är nämligen endast under särskilda omständigheter och efter en bedömning av det enskilda fallet under iakttagande av gemenskapsrätten som sådan ersättning till den skadelidande kan nedsättas”. [14]

24. Den hänskjutande domstolen anser att det är nödvändigt med en tolkning av de relevanta direktivbestämmelserna om ansvarsförsäkring för motorfordon och beslutade därför att vilandeförklara målet och att ställa följande frågor till domstolen:

1. Ska artikel 3.1 i första direktivet (72/166/EEG), artikel 2.1 i andra direktivet (84/5/EEG) och artikel 1 och 1a i tredje direktivet (90/232/EEG) tolkas så, att de utgör hinder för att det i nationell civilrätt, bland annat genom bestämmelserna i artiklarna 503.1, 504, 505 och 570 i civillagen, föreskrivs att när två fordon kolliderar och inte någon av förarna kan anses ha vållat olyckan genom oaktsamhet, och en passagerare i ett av fordonen åsamkas personskador (den skadelidande som begär ersättning), kan den skadelidande nekas ersättning eller få ett nedsatt belopp på grund av att denne medverkat till skadorna genom att denne under färden suttit på platsen bredvid förarsätet utan att ha burit säkerhetsbälte, vilket är obligatoriskt enligt den nationella lagstiftningen?

13 — Dom av den 19 april 2007 i mål C-356/05, Farrell (REG 2007, s. I-3067).

14 — Ibidem, punkt 35.

2. Har det någon betydelse att nämnda passagerare vid kollisionen mellan de två fordonen, på grund av denna och till följd av att han inte burit säkerhetsbälte, våldsamt slagit i huvudet i framrutan, som gick sönder, och därvid ådragit sig djupa skärsår i huvudet och ansiktet?

3. Har det någon betydelse att ett av de inblandade fordonen inte var giltigen försäkrat hos ett försäkringsbolag vid tiden för olyckan, varför talan väckts inte bara mot försäkringsbolaget för det andra fordonet utan även mot ägaren av det oförsäkrade fordonet, föraren av detta fordon och trafikskadefonden, vilka vid strikt ansvar skulle kunna bli solidariskt betalningsskyldiga för ersättningen?

IV – Förfarandet vid domstolen

25. Begäran om förhandsavgörande av den 22 april 2010 inkom till domstolens kansli den 17 juni 2010.

26. Vítor Hugo Marques Almeida, den portugisiska respektive den tyska regeringen samt Europeiska kommissionen har inkommit med skriftliga yttranden inom den frist som föreskrivs i artikel 23 i domstolens stadga.

27. Vid den muntliga förhandlngen den 22 maj 2012 närvarade ombuden för den portugisiska respektive den tyska regeringen samt kommissionen för att lämna muntliga synpunkter.

V – Parternas huvudargument

28. *Vítor Hugo Marques Almeida* anser att de aktuella direktiven utgör hinder för en nationell bestämmelse som gör det möjligt att neka respektive begränsa den skadelidandes rätt till ersättning. Han hänvisar i detta sammanhang till domstolens rättspraxis, som syftar till att säkerställa ett effektivt skydd för fordonspassagerare. Vidare hänvisar han till de aktuella direktivens syfte, som enligt hans mening består i att harmonisera medlemsstaternas lagstiftning och skydda ersättningsanspråken för skadelidande i trafikolyckor. Den omtvistade nationella bestämmelsen ansågs vara oförenlig med unionslagstiftningen eftersom den begränsade dessa ersättningsanspråk.

29. Vidare har Vítor Hugo Marques Almeida gjort gällande att han inte har medverkat till trafikolyckan. Dessutom menar han att det inte har styrkts att hans skador hade kunnat undvikas om han hade använt säkerhetsbälte. Han har påpekat att föraren i det andra fordonet inte hade fått några skador, trots att han inte hade använt bilbälte. Mot denna bakgrund anser han att han inte kunde tillskrivas de skador han hade fått. Följaktligen fanns det ingen anledning att neka honom rätten till ersättning.

30. Såväl den *portugisiska* som den *tyska regeringen* och *kommissionen* anser däremot att de aktuella direktiven inte utgör hinder för en sådan nationell bestämmelse som det är fråga om här. Som motivering anger de att de aktuella direktiven, att döma av sin ordalydelse och sitt regleringssyfte, inte syftar till att harmonisera de nationella bestämmelserna om civilrättsligt ansvar. Syftet är snarare dels att säkerställa fri rörlighet såväl för fordon som är normalt hemmahörande inom unionen som för personer som färdas i dessa, dels att säkerställa att skadelidande behandlas på ett likvärdigt sätt inom unionen. I detta syfte reglerar direktiven att det civilrättsliga ansvaret i samband med fordon som är normalt hemmahörande inom unionen ska vara täckt av en försäkring. I direktiven föreskrivs vilken typ av skada och vilken krets av skadelidande som ska omfattas av denna försäkring.

31. Denna bestämmelse om täckningens omfattning skiljer sig å andra sidan från den försäkrades skyldighet att utge ersättning till den skadelidande enligt den nationella lagstiftningen om civilrättsligt ansvar. Det sistnämnda fallet omfattas av medlemsstaternas normgivningsbehörighet. Följaktligen anser de att frågan huruvida en skadelidandes ersättningsanspråk får nekas eller nedsättas till följd av att denna har medverkat till sin egen skada enbart ska avgöras med stöd av den nationella lagstiftningen om civilrättsligt ansvar. Domstolen har redan bekräftat detta i domarna i målen Carvalho Ferreira Santos [15] respektive Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio. [16] De faktiska omständigheterna som ligger till grund för förevarande mål är också nästan identiska med de faktiska omständigheterna i ovannämnda mål. De faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen skiljer sig däremot från omständigheterna i målen Farrell [17] respektive Candolin m.fl. [18], genom att begränsningen av försäkringsbolagets ersättningsskyldighet inte är en följd av lagstiftningen om civilrättsligt ansvar enligt lagstiftningen om ansvarsförsäkringen, vilket det är i de målen. Mot bakgrund av dessa omständigheter ser den portugisiska och den tyska regeringen samt kommissionen ingen anledning att avvika från principerna i den rättspraxis som domstolen har slagit fast i målen Carvalho Ferreira Santos respektive Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio.

VI – Rättslig bedömning

A – *Inledande anmärkningar*

32. Som angetts ovan får domstolen genom förevarande mål anledning att ta förnyad ställning till förhållandet mellan de båda rättsområden som är grundläggande för verkställandet av trafikoffers ersättningsanspråk – lagstiftningen om ansvarsförsäkring för motorfordon samt lagstiftningen om civilrättsligt ansvar i samband med trafikolyckor. Det förefaller nödvändigt att pröva förbindelsepunkterna mellan dessa båda rättsområden, särskilt eftersom det inte kan uteslutas att de normer som har fastställts för unionslagstiftningen inom det harmoniserade område som ansvarsförsäkringen för motorfordon utgör också kan inverka på medlemsstaternas lagstiftning om civilrättsligt ansvar under vissa omständigheter. Denna fråga blir relevant när det, som den hänskjutande domstolen antyder, finns en sannolikhet för att unionslagstiftarens mål med de utfärdade direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon kan komma att äventyras, vilket kräver en särskild prövning. Kärnfrågan i förevarande mål är om dessa unionsrättsliga normer utgör hinder för en nationell bestämmelse, som innebär att i ett fall med en kollision mellan två fordon där ingen av förarna kan anses ha vållat olyckan genom oaktsamhet, kan en skadelidande passagerare nekas ersättning eller få ett nedsatt belopp på grund av att denna medverkat till skadorna.

33. Vid bedömningen av denna rättsfråga måste domstolen pröva om dess hittillsvarande rättspraxis inom detta område är tillämplig på målet i den nationella domstolen eller om det eventuellt krävs en precisering. För att ge domstolen ett ändamålsenligt beslutsunderlag kommer jag att dela upp min undersökning i tre olika delar: Jag inleder med en kort överblick över den rättspraxis där den grundläggande problemställningen behandlas. Därefter kommer jag att gå in på frågan huruvida denna rättspraxis kan tillämpas i det aktuella målet, varvid det inte ska bortses från de särskilda omständigheterna i målet vid den nationella domstolen. Avslutningsvis ska jag gå in på frågan huruvida de slutsatser som dragits föranleder att denna rättspraxis preciseras eller till och med ändras.

15 — Ovan fotnot 9.

16 — Ovan fotnot 10.

17 — Ovan fotnot 13.

18 — Dom av den 30 juni 2005 i mål C-537/03, Candolin m.fl. (REG 2005, s. I-5745).

34. Inledningsvis skulle jag här vilja påpeka att jag inte är övertygad om att förevarande mål kräver någon annan rättslig bedömning än den som gjordes i målen Carvalho Ferreira Santos [19] samt Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio [20]. Enligt min mening handlar det även här om att slå fast den strikta uppdelning som principiellt sett gäller mellan ovannämnda rättsområden. [21] Med tanke på att unionslagstiftaren endast har harmoniserat ansvarsförsäkringen för motorfordon, ska lagstiftningen om civilrättsligt ansvar vid trafikolyckor principiellt sett inte påverkas. En annan bedömning skulle knappast vara förenlig med unionslagstiftarens avsikt. Ett undanträngande av medlemsstaternas lagstiftning genom en sådan vid tolkning av tillämpningsområdet för direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon får endast övervägas om det är uppenbart att de mål som lagstiftaren eftersträvade med de antagna direktiven äventyras genom bestämmelser och praxis som står i strid med detta. Att det inte kan vara tal om detta i förevarande mål visar parallellerna till målet Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio, där domstolen har slagit fast att de omtvistade portugisiska civilrättsliga bestämmelserna är förenliga med unionslagstiftningen.

B – *Sammanfattning av rättspraxis*

1. Domen i målet Carvalho Ferreira Santos

a) Den grundläggande problemställningen i detta mål

35. Föremålet för målet Carvalho Ferreira Santos [22] var en begäran om förhandsavgörande från Tribunal da Relação Porto, som i sak gällde frågan om direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon utgör hinder för en nationell civilrättslig bestämmelse, enligt vilken det i fall då den skadelidande har medverkat till skadan får göras en proportionell ansvarsfördelning för skadorna utifrån vart och ett av fordonens medverkan till desamma, så att detta medför en nedsättning av den skadelidandes skadeståndsanspråk gentemot försäkringsbolaget.

36. Denna begäran framställdes i mål mellan Manuel Carvalho Ferreira och försäkringsbolaget avseende fullständig ersättning för den materiella och ideella skada som uppkommit på grund av en trafikolycka. Till följd av kollisionen med en personbil ådrog sig Manuel Carvalho, som vid tidpunkten för olyckan körde en moped, en traumatisk hjärnskada. Den civilrättsliga domstol som var behörig att pröva talan om skadestånd fann att ingen av förarna kunde anses ha vållat skadorna. Eftersom det förelåg tvivel om fordonens del i skadorna vid olyckan tillämpade den civilrättsliga domstolen artikel 506.2 i den portugisiska civillagen, där det fastställs att var och en av förarnas civilrättsliga ansvar ska bestämmas till 50 procent. Den civilrättsliga domstolen slog fast att ansvaret för den som

19 — Ovan fotnot 18.

20 — Ovan fotnot 10.

21 — Se Caradonna, G., ”Responsabilità civile da circolazione dei veicoli”, *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011, s. 761, Michel, V., ”Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile”, *Europe*, maj 2011, nr 5, s. 44, och av samma författare, ”Indemnisation de la victime fautive”, *Europe*, augusti 2011, nr 8, s. 43, där det påpekas att det obligatoriska skyddet för tredje mans skador som uppstår till följd av trafikolyckor ska skiljas från den uppdelning av det civilrättsliga ansvar som ska göras mellan förarna och att det sistnämnda fallet enbart omfattas av medlemsstaternas normgivningskompetens. När det gäller den så kallade avgränsningsprincipen i fråga om obligatoriskt skydd och ansvarsförsäkring, se Baumann, H., ”Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichversicherung”, *Festgabe Zivilrechtslehrer 1934/1935* (utgiven av Walther Hadding), Berlin, 1999, s. 13, samt Von Bar, C., ”Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung”, *Archiv für die civilistische Praxis*, 1981, nr 181, s. 289, där det anges att särdrag i försäkringslagstiftningen inte ska tillämpas i lagstiftningen om civilrättsligt ansvar, vilket tyder på att det görs en tydlig avgränsning mellan dessa båda rättsområden i nationell rätt. I Jansen, N., *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tübingen, 2003, s. 115, hänvisas till att direktanspråket är accessoriskt till det civilrättsliga ansvaret, men samtidigt framhålls skillnaderna mellan lagstiftningen om civilrättsligt ansvar och försäkringslagstiftningen. Medan lagstiftningen om civilrättsligt ansvar syftar till att kompensera för uppkomna skador, är försäkringslagstiftningens syfte att fördela ansvar mellan kollektivt skadeansvariga.

22 — Ovan fotnot 9.

har framfört det fordon som har orsakat skadorna ska fastställas i proportion till hur mycket den skadelidandes fordon har medverkat till nämnda skador. Begränsningen av detta ansvar medförde således att försäkringsbolagets ersättning till den skadelidande enligt ansvarsförsäkringen för motorfordon begränsades i motsvarande utsträckning. [23]

b) Argumentation i förslaget till avgörande

37. I mitt förslag till avgörande av den 7 december 2010 – vars innehåll jag ska återge här – besvarade jag frågan huruvida den civilrättsliga lagstiftningen är förenlig med unionsrätten jakande, och då i huvudsak med motiveringen att den inte omfattas av de aktuella direktivens tillämpningsområde. [24] För att komma till denna slutsats undersökte jag de aktuella direktivens tillämpningsområde genom att tolka såväl direktivets ordalydelse som dess syfte. I samband med detta konstaterade jag att direktiven visserligen reglerar flera aspekter vad gäller ansvarsförsäkringen för motorfordon, men att de inte syftar till någon harmonisering av medlemsstaternas bestämmelser om civilrättsligt ansvar. [25] Mot denna bakgrund drog jag slutsatsen att varken de materiellrättsliga kriterierna för bedömningen av ansvaret eller ansvarets omfattning omfattas av direktivens tillämpningsområde. [26] Med tanke på att den omtvistade portugisiska bestämmelsen systematiskt sett tillhör den nationella civilrättsliga skadeståndsrätten, så kan den inte anses omfattas av de aktuella direktivens tillämpningsområde. [27]

38. I mitt förslag till avgörande behandlade jag också utförligt domstolens rättspraxis i målen Candolin m.fl. [28] respektive Farrell [29], där jag gick in på de tydliga skillnaderna mellan dessa mål och målet Calvalho Ferreira Santos. [30] Som jag belyste i närmare detalj skilde sig de faktiska och rättsliga omständigheterna i målet Carvalho Ferreira Santos på väsentliga punkter från målen Candolin m.fl. respektive Farrell, eftersom förstnämnda mål avsåg förenligheten i fråga om en bestämmelse i lagstiftningen om civilrättsligt ansvar – och inte, som i målen Candolin m.fl. respektive Farrell, en bestämmelse i ansvarsförsäkringen för motorfordon. [31] Mot denna bakgrund ansåg jag att denna rättspraxis inte var tillämplig i målet Carvalho Ferreira Santos. [32]

39. Mot bakgrund av de överväganden som här har anförts i sammandrag föreslog jag att domstolen skulle besvara tolkningsfrågan så, att direktiven 72/166, 84/5 och 90/232 inte utgör hinder för en sådan nationell civilrättslig bestämmelse som i en sådan situation som den som förelåg i målet vid den nationella domstolen – när fordon kolliderar och ingen av förarna kan anses ha vållat skadehändelsen, varvid en av förarna åsamkas person- och sakskador – leder till att den skadelidandes anspråk på grund av strikt ansvar schablonmässigt nedsätts till hälften.

23 — Se domen i målet Carvalho Ferreira Santos (ovan fotnot 9), punkterna 11–14.

24 — Se punkt 73 i mitt förslag till avgörande.

25 — Se redan dom av den 14 september 2000 i mål C-348/98, Mendes Ferreira och Delgado Correia Ferreira (REG 2000, s. I-5711), punkterna 23 och 29. Se även, beträffande tolkningen av det första, det andra och det tredje direktivet med verkan för Efta/EES-länderna, rättspraxis från Efta-domstolen (som motsvarar kravet på homogenitet i EES-lagstiftningen), bland annat dom av den 14 juni 2001 i mål E-7/00, Helgadóttir, punkt 30, och av den 20 juni 2008 i mål E-8/07, Nguyen, punkt 24. Direktiven är enligt punkterna 8, 9 och 19 i bilaga IX till EES-avtalet även tillämplig på Efta/EES-länderna. Rättspraxis på området för obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon är i betydande mån präglad av det mångåriga utbytet mellan EU-domstolen och Efta-domstolen. Se, angående de viktigaste dragen i denna speciella domstolsdialog, Baudenbacher, C., ”Some thoughts on the EFTA Court’s phases of life”, *Judicial Protection in the European Economic Area*, Stuttgart, 2012, sidorna 11 och 12, och ”The EFTA Court, the ECJ, and the Latter’s Advocates General – a Tale of Judicial Dialogue”, *Continuity and Change in EU Law – Essays in Honour of Sir Francis Jacobs* (utgiven av Anthony Arnull och Takis Tridimas), Oxford, 2008, sidan 90 och följande sida.

26 — Jämför punkt 59 i mitt förslag till avgörande.

27 — Ibidem, punkt 60.

28 — Ovan fotnot 16.

29 — Ovan fotnot 13.

30 — Förslag till avgörande i målet Carvalho Ferreira Santos, punkterna 50–53, 61, 70 och 71.

31 — Ibidem, punkterna 61 och 70. Se Micha, M., *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*, Tübingen, 2010, s. 72 och 73, där målet Farrell enbart undersöks sett till lagstiftningen om ansvarsförsäkringen.

32 — Ibidem, punkt 74.

c) Domstolens avgörande

40. Efter detta förslag till avgörande meddelade domstolen domen i målet Carvalho Ferreira Santos.[33] Därvid kan också en betydande överensstämmelse konstateras i den rättsliga argumentationen, i enlighet med vad som nu kommer att framgå.

41. Utgångspunkten för denna argumentation var konstaterandet att ersättning enligt den obligatoriska ansvarsförsäkringen för skador som motorfordon har åsamkat tredje man är skild från den ersättning som utgår till densamme enligt den försäkrades civilrättsliga ansvar. Den förstnämnda företeelsen säkerställs och regleras nämligen i unionslagstiftningen, medan den sistnämnda företeelsen i huvudsak regleras i nationell rätt.[34] Med hänvisning till domarna i målen Candolin m.fl.[35] respektive Farrell[36] anförde domstolen att direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon inte syftar till att harmonisera medlemsstaternas system för civilrättsligt ansvar, och att medlemsstaterna, på unionsrättens nuvarande stadium, är fria att bestämma vilket system för civilrättsligt ansvar som ska tillämpas vid trafikolyckor.[37] Det sistnämnda gäller i synnerhet i fråga om preciserandet av typen av civilrättsligt ansvar för fordon – ansvar för vållande eller risk – som ska omfattas av den obligatoriska försäkringen.[38] Domstolen slog emellertid fast att det finns en koppling mellan de olika regleringsaspekterna oavsett den avgränsning som görs, eftersom medlemsstaterna enligt direktiven är skyldiga att säkerställa att det civilrättsliga ansvar som är tillämpligt enligt nationell rätt omfattas av en försäkring som överensstämmer med bestämmelserna i de tre ovannämnda direktiven.[39]

42. När det gäller synen på ovannämnda kriterier i rättspraxis i målet Candolin m.fl. och om de eventuellt kan tillämpas på målet i den nationella domstolen anförde domstolen en liknande ståndpunkt som jag hade gjort i mitt förslag till avgörande. Omständigheten att en nationell ansvarsbestämmelse som artikel 506 i civillagen föreskriver en fördelning av det civilrättsliga ansvaret för skador vid en kollision mellan två motorfordon när ingen av förarna anses vara vållande ansåg domstolen inte äventyra direktivens ändamålsenliga verkan, eftersom denna ansvarsbestämmelse inte påverkar det som unionsrätten är tänkt att säkerställa, att systemet för civilrättsligt ansvar, som tillämpas enligt nationell rätt, omfattas av en försäkring som är förenlig med de tre ovannämnda direktiven.[40]

43. För att underbygga sin argumentation med en systematisk tolkning hänvisade domstolen även till de senare direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon, av vilka det framgår att skadeståndsansvaret eller skadebeloppet ska fastställas enligt systemen för det civilrättsliga ansvaret, oavsett den grundläggande täckning som ansvarsförsäkringen för motorfordon ger för person- och sakskador i samband med trafikolyckor.[41] I artikel 1a i tredje direktivet, som infördes genom direktiv 2005/14,[42] fastställs t.ex. att den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166 ska omfatta personskador och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt. I denna direktivbestämmelse anges också uttryckligen att vare sig

33 — Ovan fotnot 9.

34 — Ibidem, punkt 31.

35 — Ovan fotnot 18.

36 — Ovan fotnot 13.

37 — Ibidem, punkt 32.

38 — Ibidem, punkt 33.

39 — Ibidem, punkt 34.

40 — Ibidem, punkt 44.

41 — Ibidem, punkt 45.

42 — 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, s. 14).

skadeståndsansvaret eller skadebeloppet ska påverkas. Vidare hänvisade domstolen till artikel 12 i direktiv 2009/103, av vilken det framgår att den omständigheten att den obligatoriska försäkringen omfattar skador som åsamkas specifika kategorier av skadelidande, bland andra icke-motoriserade trafikanter och passagerare, inte påverkar vare sig skadeståndsansvaret eller skadebeloppet.

44. Mot bakgrund av det ovan anförda slog domstolen fast att artikel 3.1 i första direktivet, artikel 2.1 i andra direktivet och artikel 1 i tredje direktivet ska tolkas så, att de inte utgör hinder för en nationell bestämmelse som artikel 506 i civillagen i vilken det – när det vid en kollision mellan två fordon uppkommer skador som ingen av förarna anses vara vållande till – föreskrivs en proportionell ansvarsfördelning för skadorna utifrån vart och ett av fordonens medverkan till desamma, samt att graden av medverkan delas lika i tveksamma fall. [43]

2. Målet Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio

a) Den grundläggande problemställningen i detta mål

45. Till grund för målet Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio låg en begäran om förhandsavgörande från Supremo Tribunal de Justiça, som huvudsakligen önskade ett klarläggande från domstolen om huruvida de första, andra och tredje direktiven ska tolkas så, att de utgör hinder för att tillämpa en nationell lagstiftning som innebär att rätten till ersättning till den som har lidit skada till följd av en olycka, i vilken ett motorfordon är inblandat, utesluts eller begränsas av det skälet att den skadelidande helt eller delvis har orsakat skadan. [44]

46. Begäran framställdes i ett mål mellan å ena sidan José Maria Ambrósio Lavrador och Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio och å andra sidan ett försäkringsbolag angående ersättning för skador som klagandena i målet vid den nationella domstolen drabbats av, till följd av en trafikolycka i vilken de inblandade var deras minderåriga barn, som framförde en cykel, och ett fordon för vilket det civilrättsliga ansvaret täcktes av försäkringsbolaget. [45] Som framgick av begäran om förhandsavgörande hade föräldrarnas skadeståndstalan ogillats såväl i första instans som i andra instans, med motiveringen att olyckan där barnet omkom också hade vållats av samma barn, som framfört cykeln i felaktig riktning utan att iaktta väjningsplikten.

47. Supremo Tribunal de Justiça var tveksam till huruvida det tillämpade systemet för civilrättsligt ansvar var förenligt med rättspraxis i målet Candolin m.fl. och beslutade att ställa en fråga till domstolen om huruvida artikel 1 i tredje direktivet ska tolkas så, att den utgör hinder för att tillämpa den portugisiska civillagstiftningen – närmare bestämt artiklarna 503.1, 504, 505 och 570 i civillagen – som, vid en sådan trafikolycka som innebär att rätten till ersättning till en minderårig, som också drabbats av olyckan, utesluts eller begränsas av enbart det skälet att den minderårige helt eller delvis har orsakat skadan.

b) Domstolens avgörande

48. Mot bakgrund av att förslaget till avgörande redan hade föredragits i målet Carvalho Ferreira Santos och att målet Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio därmed inte gav upphov till någon ny rättsfråga, beslöt domstolen enligt artikel 20.5 i sin stadga att, efter att ha hört generaladvokaten, avgöra målet utan förslag till avgörande.

43 — Domen i målet Carvalho Ferreira Santos (ovan fotnot 9), punkt 46.

44 — Domen i målet Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio (ovan fotnot 10), punkt 22.

45 — Ibidem, punkt 2.

49. Genom domen i målet Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio [46] slog domstolen fast att direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon ska tolkas så, att de inte utgör hinder för att tillämpa nationella bestämmelser om civilrättsligt ansvar som gör det möjligt att utesluta eller begränsa rätten för den som har lidit skada till följd av en olycka att begära ersättning enligt ansvarsförsäkringen för det motorfordon som är inblandat i olyckan, efter en bedömning i det enskilda fallet av huruvida den skadelidande helt eller delvis har orsakat sin egen skada.

50. Domstolen använde sig av en liknande rättslig argumentation som i målet Carvalho Ferreira Santos. Inledningsvis underströk domstolen att det är nödvändigt att skilja mellan ersättning enligt den obligatoriska ansvarsförsäkringen för skador som motorfordon har åsamkat tredje man och den ersättning som utgår till densamme enligt den försäkrades civilrättsliga ansvar. [47] Samtidigt påpekade domstolen att eftersom det inte finns något harmoniserat regelverk i unionsrätten är medlemsstaterna fria att bestämma vilket system för civilrättsligt ansvar som ska tillämpas vid trafikolyckor. [48]

51. Liksom i målet Carvalho Ferreira Santos hänvisade domstolen till skillnaden mellan målet vid den nationella domstolen och det fall som låg till grund för domarna i målen Candolin m.fl. och Farrell samt de domar som avkunnats i de sistnämnda målen. Till skillnad från vad som var fallet i de båda sistnämnda målen påverkas rätten till ersättning för dem som har drabbats av olyckan i målet vid den nationella domstolen inte av en begränsning av ersättningen enligt ansvarsförsäkringen, genom bestämmelser om försäkring, utan snarare av en begränsning av den försäkrade förarens civilrättsliga ansvar enligt det system för civilrättsligt ansvar som tillämpas. [49]

52. Till stöd för detta konstaterande låg en genomgång av de tillämpliga nationella bestämmelserna. Som domstolen kunde utläsa av beslutet om hänskjutande fastställs ett strikt ansvar vid trafikolyckor i artiklarna 503 och 504 i den portugisiska civillagen. Av artikel 505 i civillagen följer emellertid att det strikta ansvar som föreskrivs i artikel 503.1 i civillagen inte gäller om den skadelidande har orsakat olyckan. Vidare föreskrivs i artikel 570 i den portugisiska civillagen att en skadelidande som har bidragit till att skadan uppkommit eller förvärrats helt eller delvis förlorar sin rätt till ersättning, beroende på hur allvarlig denna culpa är. [50] Domstolen tolkade dessa bestämmelser så, att föraren till det fordon som är inblandat i olyckan endast ska vara fri från strikt ansvar om det uteslutande är den skadelidande som har orsakat olyckan. Om den skadelidandes culpa har bidragit till att dennes skada uppkommit eller förvärrats, påverkas dessutom ersättningen proportionellt i förhållande till hur allvarlig denna culpa är. [51]

53. Domstolen fann att till skillnad från de bestämmelser som var aktuella i domarna i de ovannämnda målen Candolin m.fl. och Farrell, innebär inte nämnda lagstiftning, för det fall att den skadelidande har bidragit till sin egen skada, att rätten till ersättning – i detta fall för föräldrarna till ett minderårigt barn som hade omkommit efter att ha kolliderat med ett motorfordon då barnet framförde en cykel – från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för föraren till det fordon som är inblandat i olyckan automatiskt utesluts eller begränsas på ett oproportionerligt sätt. Domstolen drog av detta slutsatsen att lagstiftningen således inte påverkar det som unionsrätten är tänkt att säkerställa, att det civilrättsliga ansvaret, som fastställs enligt den nationella rätt som är tillämplig, omfattas av en försäkring som är förenlig med de tre ovannämnda direktiven. [52]

46 — Ovan fotnot 10.
47 — Ibidem, punkt 25.
48 — Ibidem, punkt 26.
49 — Ibidem, punkt 31.
50 — Ibidem, punkt 32.
51 — Ibidem, punkt 33.
52 — Ibidem, punkt 34.

54. Med andra ord: Omständigheten att den nationella ansvarsbestämmelsen föreskriver att den skadelidande ska nekas ersättning på grund av sin medverkan till att skadan uppkommit har enligt domstolen inte äventyrat direktivens ändamålsenliga verkan eftersom denna ansvarsbestämmelse inte påverkar det som unionsrätten är tänkt att säkerställa, det civilrättsliga anspråk som fastställs genom ansvarsförsäkringen för motorfordon.

C – *Prövning av förevarande mål*

55. Sedan det centrala innehållet i hittillsvarande rättspraxis har behandlats ska det prövas om detta kan leda till några slutsatser om hur förevarande mål ska behandlas.

1. Fastställande av tolkningsföremålet

56. Först några inledande anmärkningar om tolkningsföremålets omfattning. Det har fastställts att domstolens behörighet även inbegriper att i förekommande fall omformulera en tolkningsfråga eller till och med formulera den helt på nytt för att kunna ge den hänskjutande domstolen ett så fullständigt och användbart svar som möjligt som bidrar till att tvisten kan avgöras.[53] Enligt min mening behöver tolkningsfrågan preciseras eftersom den till viss del även avser tolkningen av en bestämmelse – nämligen artikel 1a i tredje direktivet – som inte är tillämplig på målet i den nationella domstolen på vare sig innehålls- eller tidsmässiga grunder.

57. Den är innehållsmässigt irrelevant, eftersom den skadelidande i målet vid den nationella domstolen inte ingår i den relevanta skyddade personkretsen. Genom denna bestämmelse fastställs att ansvarsförsäkringen för motorfordon ska omfatta personskador och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt. I målet vid den nationella domstolen handlade det emellertid om skadeståndsanspråket för en passagerare som skadats vid en olycka.

58. Den är inte tillämplig i tiden eftersom direktiv 2005/14, varigenom bestämmelsen infördes i tredje direktivet, antogs först den 11 maj 2005. Enligt artikel 6.1 skulle direktiv 2005/14 införlivas senast den 11 juni 2007. Enskilda kan emellertid åberopa direktivbestämmelserna vid nationella domstolar först efter utgången av införlivandefristen. Som domstolen har påpekat i sin rättspraxis, kan medlemsstaterna inte klandras för att de inte har vidtagit åtgärder för att genomföra ett direktiv i sin rättsordning innan fristen för införlivande av direktivet har löpt ut.[54] Med tanke på att den trafikolycka som ligger till grund för målet vid den nationella domstolen inträffade redan den 12 juni 2004 är det inte möjligt att åberopa denna direktivbestämmelse.

59. I detta avseende visar sig en tolkning av artikel 1a i tredje direktivet sakna relevans för avgörandet. Domstolen behöver därför inte heller betrakta denna bestämmelse som en del av tolkningsföremålet. Tolkningsfrågan ska sålunda preciseras så att begäran om förhandsavgörande inte omfattar den ifrågavarande direktivbestämmelsen.

53 — Se bland annat dom av den 11 juli 2002 i mål C-62/00, Marks & Spencer (REG 2002, s. I-6325), punkt 32, och av den 28 november 2000 i mål C-88/99, Roquette Frères (REG 2000, s. I-10465), punkterna 18 och 19. Se Lenaerts, K., Arts, D., och Maselis, I., *Procedural Law of the European Union*, andra upplagan, London, 2006, s. 48 och 49, punkt 2-021.

54 — Se dom av den 4 juli 2006 i mål C-212/04, Adeneler m.fl. (REG 2006, s. I-6057), punkt 114.

2. Möjligheten att tillämpa angiven rättspraxis på målet i den nationella domstolen

60. Det kan enligt min mening anföras en rad olika argument för att ovannämnda rättspraxis avseende förhållandet mellan den nationella civilrätten och motorfordonsförsäkringens unionsrättsligt präglade lagstiftning kan tillämpas på målet i den nationella domstolen. Dessa argument ska behandlas här nedan.

61. Inledningsvis ska det framhållas att domstolen besvarade en nästan identisk tolkningsfråga i målet Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio, vilket också den portugisiska regeringen [55] och kommissionen [56] med rätta har framhållit. Inte minst av denna anledning är denna dom särskilt betydelsefull för den rättsliga bedömningen av de rättsfrågor som aktualiseras genom förevarande mål. Liksom i det målet gäller förevarande mål i slutändan också frågan huruvida de portugisiska bestämmelser i vilka det fastställs att ägaren till fordonet ska vara fri från strikt ansvar på grund av den skadelidandes eget vållande är förenliga med direktiven. Som framgår såväl av tolkningsfrågan som av de relevanta bestämmelserna i civillagen ska, enligt dessa civilrättsliga bestämmelser, en domstol som ska avgöra skadeståndsanspråken till följd av en trafikolycka, beroende på omständigheterna, ha rätt att begränsa eller till och med neka anspråk när den skadelidandes oaktsamhet har bidragit till att dennes skada har uppkommit eller förvärrats. Detta följer en princip i den portugisiska civilrätten om att oaktsamhet från den skadelidandes sida kan påverka ersättningsnivån. Beroende på graden av oaktsamhet kan detta leda till att ersättningsanspråket till och med nekas helt.

62. Domstolens hittillsvarande rättspraxis visar att denna princip i den nationella civilrätten principiellt sett är förenlig med unionsrätten, eftersom domstolarna i båda de angivna domarna fann att medlemsstaterna har rätt att i sina rättsordningar föreskriva såväl att ersättningsanspråken sätts ned med 50 procent [57] som att de nekas helt [58], om detta förefaller vara befogat. Detta ska i första hand hänföras till den av domstolen erkända uppdelningen mellan lagstiftningen om ansvarsförsäkring för motorfordon, som är underkastad de unionsrättsliga bestämmelserna, och lagstiftningen om civilrättsligt ansvar vid trafikolyckor, som är präglad av de nationella bestämmelserna. Med hänsyn till att medlemsstaterna får precisera framför allt typen av civilrättsligt ansvar för fordon [59] har de också möjlighet att precisera om ett bortfall av anspråket ska kopplas till eventuell oaktsamhet från den skadelidandes sida när de utformar sin nationella lagstiftning.

63. Att de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen uppvisar vissa speciella drag har, som den tyska regeringen med rätta har påpekat [60], ingen rättslig relevans för svaret på tolkningsfrågan. Dessa speciella omständigheter kan inte heller åberopas som argument för ett mer differentierat synsätt. De kan på sin höjd påverka den rättsliga bedömningen av de faktiska omständigheterna enligt den nationella civilrätten. Vad det konkret handlar om i målet vid den nationella domstolen är att den skadelidande passageraren inte har iakttagit den lagstadgade bältesplikten, vilket enligt beslutet om förhandsavgörande kan utgöra en rättsligt relevant aspekt enligt portugisisk rätt som motiverar påståendet om den skadelidandes medvållande. Det sistnämnda framgår framför allt av hur tolkningsfrågan är formulerad.

55 — Se punkt 35 i den portugisiska regeringens inlaga.
56 — Se punkt 41 i kommissionens inlaga.
57 — Se punkt 44 i förevarande förslag till avgörande.
58 — Se punkt 49 i förevarande förslag till avgörande.
59 — Se punkt 41 i förevarande förslag till avgörande.
60 — Se punkt 4 i den tyska regeringens inlaga.

64. Härvidlag ska det noteras att domstolen inte har behörighet att tolka nationell rätt [61] eller bedöma sakfrågor [62] och därför är bunden av den nationella civilrätten såsom den tolkats i de portugisiska domstolarnas praxis. Inom ramen för det förfarande som inrättas i artikel 267 FEUF är den hänskjutande domstolen ensam behörig att tolka sin nationella rätt och bedöma dess verkningar. [63] Sett i ett unionsrättsligt perspektiv finns det emellertid inget att invända mot en rättslig bedömning av de faktiska omständigheterna enligt ovan, eftersom motorfordonsdirektiven inte syftar till någon harmonisering av medlemsstaternas system för civilrättsligt ansvar. Det som är relevant med avseende på förevarande förfarande för förhandsavgörande är sålunda enbart de portugisiska domstolarnas bindande rättsliga bedömning av ett agerande – i form av handling eller underlåtenhet – som medvållande. Domstolen behöver därför inte gå in på Vítor Hugo Marques Almeidas invändningar om att uppkomsten av skadan inte skulle kunna tillskrivas på grund av att bältesplikten inte hade iakttagits. [64]

65. Inte heller den omständigheten att Vítor Hugo Marques Almeida har fått allvarliga skador till följd av detta kan anses utgöra ett bärande argument för en annan bedömning av rättsläget. Här bör det erinras om att när det gäller de faktiska omständigheter som låg till grund för domen i målet Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio ledde det beteende som bedömdes vara oaktsamt till och med till att den skadelidande omkom. Trots den allvarliga skada som lidits såg domstolen ingen anledning att avvika från sin tidigare rättspraxis. Mot denna bakgrund ska Vítor Hugo Marques Almeidas argument i denna riktning tillbakavisas som irrelevanta för förevarande förfarande.

66. Som ytterligare ett särdrag har det anförts att ett av fordonen inte var försäkrat vid tidpunkten för olyckan. Det framgår emellertid inte heller i vilken omfattning denna omständighet skulle kunna vara relevant för bedömningen av rättsläget, i synnerhet eftersom Vítor Hugo Marques Almeida har möjlighet att stämma ägaren av det oförsäkrade fordonet, föraren av detta fordon och trafikskadefonden utanför det andra fordonets försäkring, eftersom de vid strikt ansvar skulle kunna bli solidariskt betalningsskyldiga för ersättningen. Den hänskjutande domstolen har också påpekat detta i sin tolkningsfråga.

67. Vidare bör det klargöras att omständigheten att det i målet vid den nationella domstolen – till skillnad från i målen Carvalho Ferreira Santos respektive Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio – inte rör sig om ersättning till en fordonsförare utan till en passagerare, inte i sig talar mot att denna rättspraxis skulle kunna tillämpas på förevarande mål. Inledningsvis ska det framhållas att ansvarsförsäkringen för motorfordon i princip täcker skadorna för alla personer som färdas i fordonet – ”samtliga passagerare” enligt lydelsen i artikel 1 i tredje direktivet – vilket alltså även inbegriper skada som lidits av en passagerare. Det försäkringsrättsliga skyddet för en passagerare kan därför jämföras med skyddet för vilken annan trafikant som helst. I denna unionsrättsliga bestämmelse, som syftar till att säkerställa ett omfattande försäkringsskydd för samtliga trafikanter, sägs emellertid inget om att passagerarens ersättningsanspråk skulle kunna nedsättas eller till och med nekas helt enligt lagstiftningen om civilrättsligt ansvar. I det avseendet framkommer inga särskilda omständigheter när det gäller att fastställa ersättningens omfattning. Som kommissionen med rätta har påpekat [65] är detta i linje med domstolens resonemang om artikel 1a i direktiv 2005/14 och artikel 12 i direktiv 2009/103 i domen i målet Carvalho – men då med avseende på skyddet av andra kategorier av trafikanter. Sålunda ska det fastställas att den skadelidandes egenskap av passagerare inte i sig har några konsekvenser för bedömningen av förevarande mål.

61 — Se bland annat dom av den 19 mars 1964 i mål 75/63, Unger (REG 1964, s. 379), och av den 18 december 1997 i mål C-309/96, Annibaldi (REG 1997, s. I-7493), punkt 13.

62 — Se bland annat dom av den 22 september 2011 i mål C-323/09, Interflora Inc. (REU 2011, s. I-8625), punkt 46, och av den 19 april 2012 i mål C-523/10, Wintersteiger, punkterna 26 och 28.

63 — Se bland annat dom av den 3 februari 1977 i mål 52/76, Benedetti (REG 1977, s. 163), punkt 25, av den 21 september 1999 i mål C-397/96, Kordel m.fl. (REG 1999, s. I-5959), punkt 25, av den 17 juli 2008 i mål C-500/06, Corporación Dermoestética (REG 2008, s. I-5785), punkt 21, och av den 1 december 2011 i mål C-442/10, Churchill Insurance Company och Evans (REU 2011, s. I-12639), punkt 22.

64 — Se punkt 23 i Vítor Hugo Marques Almeidas inlaga.

65 — Se punkterna 47–51 i kommissionens inlaga.

68. Står det såsom i målet vid den nationella domstolen klart att bortfallet av den skadelidandes ersättningsanspråk enbart kan hänföras till ett civilrättsligt undantag från ansvar, bortfaller därmed möjligheten att dra paralleller till målen Candolin m.fl. och Farrell, som den hänskjutande domstolen också har hänvisat till för att motivera sin begäran om förhandsavgörande. Till skillnad från det fall som låg till grund för domarna i målen Candolin m.fl. respektive Farrell påverkas Vítor Hugor Marques Almeidas anspråk på ersättning till följd av att han drabbats av olyckan i målet vid den nationella domstolen inte av någon begränsning av det civilrättsliga ansvaret till följd av försäkringsrättsliga bestämmelser.

69. Till skillnad från de bestämmelser som var aktuella i domarna i de ovannämnda målen Candolin m.fl. respektive Farrell, innebär inte den aktuella portugisiska lagstiftningen att rätten till ersättning från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för föraren till det fordon som är inblandat i olyckan automatiskt utesluts eller begränsas på ett oproportionerligt sätt om den skadelidande har bidragit till sin egen skada. Dessa bestämmelser påverkar inte det som unionsrätten är tänkt att säkerställa, att det civilrättsliga ansvaret omfattas av en försäkring som är förenlig med de tre ovannämnda direktiven.

70. Eftersom förevarande mål uppvisar tydliga paralleller till målen Carvalho Ferreira Santos och Ambrósio Lavrador och Olival Ferreira Bonifácio när det gäller den rättsliga problematiken ska denna rättspraxis tillämpas. I konsekvens med detta bör domstolen också slå fast att direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon inte utgör hinder för nationell lagstiftning om civilrättsligt ansvar enligt vilken, vid en kollision mellan två fordon som ingen av förarna anses ha varit vållande till, den skadelidande passageraren i ett av fordonen nekas ersättning eller får ett nedsatt belopp på grund av att denne medverkat till sina egna skador.

D – *Inget behov att ändra rättspraxis*

71. Det har vid ovanstående prövning framkommit att direktiven för en harmonisering av ansvarsförsäkring för motorfordon uppfyller lagstiftarens syfte, nämligen att säkerställa att det civilrättsliga ansvaret för fordon täcks av en försäkring. Eftersom de inte syftar till någon harmonisering av de nationella bestämmelserna om civilrättsligt ansvar påverkar de emellertid inte det civilrättsliga ansvarets omfattning. Det är mot denna bakgrund man måste se de varierande svar som ges i medlemsstaternas civilrättsordningar[66] när det gäller den ersättningsnivå som skadelidande som Vítor Hugo Marques Almeida har rätt till. Att tillnärma denna lagstiftning indirekt genom en extensiv tolkning av direktiven förefaller inte möjligt utan att inkräkta på den behörighet som tillkommer unionslagstiftaren, vilken hittills medvetet har avstått från en sådan harmonisering. Inte ens om en

66 — De flesta medlemsstater (t.ex. Tyskland, Spanien, Estland, Frankrike, Italien, Lettland, Polen, Slovenien och Sverige) erkänner den skadelidandes rätt till ersättning, även om ingen av förarna kan anses vara vållande. I regel baseras detta på tanken om riskansvar till följd av att ett fordon framförs i trafik. I dessa rättsordningar gäller även att den skadelidande får rikta direktanspråk mot försäkringsbolaget. I andra medlemsstater gäller däremot inte något sådant ansvar oberoende av vållande. I stället måste den skadelidande påvisa att föraren har brustit i sin skyldighet att hålla uppsikt (t.ex. Irland och Nederländerna). När det gäller omfattningen av själva rätten till skadestånd ger vissa medlemsstater (t.ex. Polen och Slovenien) full möjlighet att nedsätta eller neka denna rätt om den skadelidande inte har burit bilbälte vid tidpunkten för olyckan. Andra medlemsstater (t.ex. Frankrike och Sverige) erkänner i sina rättsordningar återigen att den skadelidande har principiell rätt till fullständig ersättning, och undantag från denna princip kan endast förekomma i vissa specialfall. Andra medlemsstater (t.ex. Tyskland, Spanien, Grekland, Italien och Lettland) föreskriver däremot att rätten principiellt sett ska nedsättas eller nekas om den skadelidande inte har fullgjort sin skyldighet att avvärja olyckan. Men detta sker inte automatiskt, utan är beroende av att den part som kraven riktas mot har kunnat styrka att den skadelidande inte skulle ha fått sina skador om han eller hon hade iakttagit bältesplikten.

harmonisering av bestämmelserna om det civilrättsliga ansvaret ansågs vara nödvändig, skulle ett sådant tillvägagångssätt vara önskvärt, eftersom det därvid krävs en genomtänkt tillnärmning av lagstiftningen på civilrättens område [67] som utförs av unionslagstiftaren själv – vilket några aktuella exempel visar. [68]

VII – Förslag till avgörande

72. Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår jag att domstolen ska besvara den tolkningsfråga som Tribunal da Relação de Guimarães har ställt på följande sätt:

Artikel 3.1 i rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, artikel 2.1 i rådets direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon samt artikel 1 i rådets direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon ska tolkas så, att de inte utgör hinder mot nationell lagstiftning om civilrättsligt ansvar enligt vilken, vid en kollision mellan två fordon som ingen av förarna anses ha varit vållande till, den skadelidande passageraren i ett av fordonen nekas ersättning eller får ett nedsatt belopp på grund av att denne medverkat till sina egna skador.

67 — En förebild när det gäller en stegvis tillnärmning av lagstiftningen på civilrättens område är den gemensamma referensramen (”Common Frame of Reference”), som även omfattar system för utomobligatoriskt ansvar. Här fastställs i VI – 1:101 (”Basic Rule”) grundregeln om att varje person som lider skada till följd av en handling som kan tillskrivas en annan person har rätt till ersättning. I VI – 3:205 (”Accountability for damage caused by motor vehicles”) fastställs att ägaren till ett fordon ansvarar för den skada som tillfogas en annan person till följd av en trafikolycka. I första stycket i VI – 5:102 (”Contributory fault and accountability”) anges å andra sidan att rätten till ersättning ska minska i proportion till hur den skadelidande har bidragit till sin egen skada. Enligt andra stycket led c får emellertid rätten till ersättning inte sättas ned om skadan har inträffat inom ramen för en trafikolycka, med undantag för om den skadelidande har uppvisat grov vårdslöshet sett till omständigheterna i det konkreta fallet. Syftet med denna bestämmelse är att ge skadelidande i trafikolyckor särskilt skydd.

68 — En partiell tillnärmning av lagstiftningen på civilrättens område kan framför allt observeras när det gäller lagstiftningen om konsumentskydd. Denna lagstiftning håller nu på att anpassas, vilket kommissionens ansträngningar att konsolidera och modernisera regelverket vittnar om. Rådets direktiv 93/13/EEG av den 5 april 1993 om oskäliga villkor i konsumentavtal (EGT L 95, s. 29; svensk specialutgåva, område 15, volym 12, s. 169) har inte enbart ändrats i smärre avseenden genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU av den 25 oktober 2011 om konsumenträttigheter (EUT L 304, s. 64), i vilket utgångspunkten är en fullständig harmonisering av de nationella konsumentskyddsbestämmelserna. Kommissionen har dessutom genom sitt förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om en gemensam europeisk köplag av den 11 oktober 2011 (KOM(2011) 635 slutlig) inlett ett lagstiftningsprojekt som ska möjliggöra tillämpningen av detta regelverk som ett alternativ vid gränsöverskridande köpavtal om parterna uttryckligen beslutar detta.