Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
V. TRSTENJAK
fremsat den 5. juli 2012 [1]

Sag C-300/10

Vítor Hugo Marques Almeida
mod
Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal))

»Direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF og 90/232/EØF — ansvarsforsikring for motorkøretøjer — sammenstød mellem to køretøjer, der ikke kan tilregnes nogle af førerne — en person, der transporteres i et af køretøjerne, og som har medvirket til sine egne skader — ansvar for risikoen — bortfald eller begrænsning af retten til erstatning«

I – Indledning

1. Tanken om erstatning udspringer af en stræben efter retfærdighed, som allerede i den antikke græske filosofi blev opfattet som et ideal. Således finder man bl.a. hos Platon [2] overvejelsen om en erstatning for alle påførte skader, der går ud over strafferetten. Foruden forskellige grader af ansvarstilregnelse kendte den antikke filosofi også muligheden for ansvarslempelse, når det fremgik, at en skadevolder i hvert fald ikke var ene om at forvolde skaden, f.eks. på grund af skadelidtes egen medvirken. Konceptet, der i betydelig grad er præget af Antiphon [3], udviklede sig i løbet af den romerske og den moderne europæiske retshistorie videre til det, der i dag i et stort antal medlemsstaters civilret i almindelighed er kendt under begrebet »medvirken« [4]. Domstolen vil skulle give den forelæggende ret et svar på spørgsmålet, om dette koncept, som også kendes i den portugisiske lovgivning om erstatningsansvar, er foreneligt med Unionens bestemmelser om ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

1 — Originalsprog: slovensk. Processprog: portugisisk.

2 — Platon (oldgræsk: Πλάτων, ca. 427/428 til 347/348 f.Kr.) skrev sine tanker om erstatning ned i sit værk »Νόμοι« (Love).

3 — Antiphon af Rhamnus (oldgræsk: ντιφν, ca. 480 til 411 f.Kr.) efterlod talrige forsvarstaler, der var bestemt for retslige procedurer. Endvidere er der overleveret tre såkaldte tetralogier, dvs. kortfattede standardbearbejdelser af fiktive retstvister i henholdsvis to anklage- og forsvarstaler. Heri omhandles ligeledes aspektet om skadelidtes egen medvirken.

4 — Jf. hertil H. Barta, »Die Entstehung der Rechtskategorie »Zufall« – Zur Entwicklung des haftungsrechtlichen Zurechnungsinstrumentariums im antiken Griechenland und dessen Bedeutung für die europäische Rechtsentwicklung«, *Lebend(ig)e Rechtsgeschichte* (udgivet af Heinz Barta, Theo Mayer-Maly og Fritz Raber), og Platon, *Werke – Übersetzung und Kommentar* (udgivet af Ernst Heitsch, Carl Werner Müller og Kurt Sier), Göttingen, 2011.

2. Tribunal da Relação de Guimarães (herefter »den forelæggende ret«) har med den præjudicielle anmodning i henhold til artikel 267 TEUF forelagt Domstolen et spørgsmål vedrørende fortolkningen af direktiv 72/166/EØF[5], 84/5/EØF[6] og 90/232/EØF[7], der er vedtaget med henblik på at tilnærme medlemsstaternes lovgivning på området for ansvarsforsikring for motorkøretøjer. Den forelæggende ret ønsker hermed nærmere bestemt oplyst, om disse direktiver er til hinder for en national civilretlig erstatningsansvarsordning, der giver en ret, der skal træffe afgørelse vedrørende påstanden om skadeserstatning, der følger af en trafikulykke, mulighed for efter omstændighederne at begrænse eller nægte denne ret, når skadelidtes fejl har bidraget til skadernes opståen eller en forværring heraf.

3. Dette spørgsmål opstår i forbindelse med en retstvist med krav om erstatning, der er fremsat af en skadelidt som følge af en trafikulykke, hvorved skadelidte på tidspunktet for ulykken var passager i et af de i ulykken indblandede køretøjer. Skadelidte, der i strid med de gældende regler ikke benyttede sikkerhedsselen[8], pådrog sig herved alvorlige fysiske skader. Det søgsmål, der efterfølgende blev anlagt mod førerne af begge køretøjer, motorkøretøjsforsikringen for det køretøj, som skadelidte blev transporteret i, samt garantifonden, blev på grundlag af den ovennævnte civilretlige erstatningsansvarsordning forkastet af den kompetente ret i første instans med den begrundelse, at skaderne skyldes egen skyld, da skadelidte ikke har overholdt det lovmæssige påbud om at anvende sikkerhedssele.

4. Den foreliggende sag indgår i en lang række af anmodninger om præjudicielle afgørelser fra portugisiske retter, der i deres kerne vedrører spørgsmålet, om de nationale bestemmelser om civilretligt erstatningsansvar ved trafikulykker er forenelige med EU-retten, nærmere bestemt med direktiverne om harmonisering af ansvarsforsikring for motorkøretøjer. I betragtning af, at Domstolen i den senere tid har truffet en række afgørelser herom, hvor dette spørgsmål er blevet besvaret bekræftende, herunder ikke mindst de retningsgivende domme af 17. marts 2011, Carvalho Ferreira Santos[9], og af 9. juni 2011, Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio[10], giver den foreliggende sag lejlighed til at bekræfte denne retspraksis ved en afgørelse fra Store Afdeling – og dermed etableringen af et solidt praksisgrundlag – eller i givet fald til en præcisering af denne praksis.

5 — Rådets første direktiv af 24.4.1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EFT 1972 II, s. 345, herefter »første direktiv«).

6 — Rådets andet direktiv af 30.12.1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT 1984 L 8, s. 17, herefter »andet direktiv«).

7 — Rådets tredje direktiv af 14.5.1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT L 129, s. 33, herefter »tredje direktiv«).

8 — Det fremgår af en af Kommissionen foranlediget undersøgelse, at kørsel uden sikkerhedssele næst efter hastighedsoverskridelse og kørsel i alkoholpåvirket tilstand er den hyppigste dødsårsag ved trafikulykker. Det konkluderes i undersøgelsen, at foranstaltninger til forøgelse af pligten til at anvende sikkerhedssele årligt vil kunne redde op til 7 300 menneskeliv i Den Europæiske Union (*Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union*, KOM(2008) 151). Kommissionen foreslog i sin hvidbog af 12.9.2001 om den europæiske transportpolitik (KOM(2001) 370 endelig), at EU sætter sig som mål at halvere antallet af trafikdræbte inden 2010. Der blev inden for rammerne af denne handlingsplan lanceret flere lovgivningsmæssige tiltag. Disse omfatter direktiver om, at køretøjer skal forsynes med sikkerhedsseler, samt om, at pligten til at anvende sikkerhedssele udvides til alle kategorier af køretøjer og alle heri indbyggede sæder. Pligten til at anvende sikkerhedssele blev oprindeligt indført ved Rådets direktiv 91/671/EØF af 16.12.1991 (EFT L 373, s. 26), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8.4.2003 (EUT L 115, s. 63). Pligten gjaldt i første omgang alene for køretøjer udstyret med fastholdelsesanordninger på mindre en 3,5 tons og indeholdt ikke krav om anvendelse af sikkerhedssele på bagsædet for visse andre køretøjer (personbiler, lette erhvervskøretøjer). Der har siden 2006 været pligt til at anvende sikkerhedssele i alle motorkøretøjer.

9 — Dom af 17.3.2006, sag C-484/09, Sml. I, s. 1821.

10 — Dom af 9.6.2011, sag C-409/09, Sml. I, s. 4955.

II – retsforskrifter

A – *EU-retten*

5. Fra 1972 er EU-lovgiver begyndt at tilnærme medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer til hinanden ved hjælp af direktiver [11].

6. Første direktiv afskaffede grænsekontrol af det grønne kort og foreskrev indførelse i alle medlemsstater af en lovpligtig ansvarsforsikring, som dækker skader, der forvoldes på Fællesskabets område.

7. På grundlag af princippet om, at ofre for en trafikulykke har krav på erstatning fra en debitor, der kan betale, når erstatningsansvaret er placeret, bestemmer første direktivs artikel 3, stk. 1:

»Hver medlemsstat træffer […] alle formålstjenlige foranstaltninger for at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring. Der træffes inden for rammerne af disse foranstaltninger bestemmelse om, hvilke skader der dækkes, samt om forsikringens nærmere vilkår.«

8. Endvidere bestemmer første direktivs artikel 3, stk. 2, bl.a. følgende:

»Hver medlemsstat træffer alle formålstjenlige foranstaltninger for at sikre, at forsikringskontrakten i øvrigt dækker følgende skader:

— skader, der forårsages i andre medlemsstater, i overensstemmelse med disse staters lovgivning […]«

9. Med det andet direktiv ønskede EU-lovgiver at tilnærme de forskellige indholdsmæssige aspekter af denne lovpligtige forsikring til hinanden for at sikre ofrene for trafikuheld en minimumsbeskyttelse og reducere de forskelle, der eksisterede i Fællesskabet, med hensyn til omfanget af denne forsikring.

10. Andet direktivs artikel 2, stk. 1, bestemmer:

»Ved gennemførelsen af artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF skal de enkelte medlemsstater træffe passende foranstaltninger for at sikre, at enhver lovbestemmelse eller enhver klausul i en forsikringspolice, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF, og som bestemmer, at forsikringen ikke dækker nedenstående personers anvendelse af eller kørsel med køretøjet, ikke har nogen indvirkning på krav fra tredjemand, der lider skade ved et uheld:

— Personer, som hverken udtrykkeligt eller stiltiende har tilladelse hertil, eller

— personer, som ikke har et kørekort, der giver dem ret til at føre det pågældende køretøj, eller

— personer, som ikke efterlever retsforskrifterne vedrørende køretøjets tekniske og sikkerhedsmæssige stand.

Den i første led omhandlede bestemmelse eller klausul kan imidlertid gøres gældende over for personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, såfremt forsikringsselskabet kan bevise, at de vidste, at køretøjet var stjålet […]«

11 — Vedrørende historikken til harmoniseringen på området for ansvarsforsikring for motorkøretøjer henvises til punkt 45 f. i mit forslag til afgørelse af 7.12.2010 i sagen Carvalho Ferreira Santos (dom nævnt ovenfor i fodnote 9), samt F. Reichert-Facilidades, »Europäisches Versicherungsvertragsrecht?«, *Festschrift für Ulrich Drobnig zum siebzigsten Geburtstag* (udgivet af Jürgen Basedow, Klaus J. Hopt og Hein Kötz), Tübingen, 1998, s. 127, og U. Lemor, *Kommentar zur Kraftfahrtversicherung* (udgivet af Hans Feyock, Peter Jacobsen og Ulf Lemor), 3. udgave, München, 2009, 1. del, afsnit 5.

11. Det tredje direktiv blev udstedt for at præcisere nogle bestemmelser vedrørende den lovpligtige erstatningsansvarsforsikring, da der stadig var betydelige forskelle på, hvor meget forsikringen dækkede.

12. Tredje direktivs artikel 1 bestemmer:

»Med forbehold af artikel 2, stk. 1, andet afsnit, i direktiv 84/5/EØF skal den i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF omhandlede forsikring dække ansvaret for personskader, der ved færdsel med et køretøj forvoldes på andre passagerer end føreren. […]«

13. Direktivets artikel 1a har følgende ordlyd:

»Den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF skal dække person- og tingsskade på fodgængere, cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter, der som følge af en ulykke, hvori et motorkøretøj er involveret, har ret til erstatning i henhold til den nationale civilret. Nærværende artikel berører hverken erstatningsansvaret eller skadesbeløbet.«

14. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse[12], der trådte i kraft den 8. oktober 2009, konsoliderer nu de ovenfor nævnte direktiver, der dermed ikke længere er i kraft. Da de begivenheder, der har givet anledning til hovedsagen, imidlertid fandt sted længe før direktiv 2009/103's ikrafttrædelse, er det kun de ovennævnte direktiver, der finder anvendelse på hovedsagen.

15. Artikel 12 i direktiv 2009/103 bestemmer følgende:

»1. Med forbehold af artikel 13, stk. 1, andet afsnit, skal den i artikel 3 omhandlede forsikring dække ansvaret for personskader, der ved færdsel med et køretøj forvoldes på andre passagerer end føreren.

[…]

3. Den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, skal dække person- og tingsskade på fodgængere, cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter, der som følge af en ulykke, hvori et motorkøretøj er involveret, har ret til erstatning i henhold til den nationale civilret. […]«

B – *National ret*

16. De bestemmelser i den portugisiske Código Civil (borgerlig lovbog), der er relevante for hovedsagen, lyder som følger:

17. Artikel 503, stk. 1: »Enhver, der faktisk har rådighed over et landgående køretøj og anvender det i egen interesse, selv hvis det sker gennem en befuldmægtiget, er erstatningsansvarlig for skader, der forårsages af køretøjet, selv hvis dette ikke er i brug.«

18. Artikel 504, stk. 1: »Erstatningsansvar for skader forårsaget af køretøjet gælder over for tredjemand samt passagerer i køretøjet.«

19. Código Civils artikel 505 bestemmer under overskriften »Udelukkelse af erstatningsansvar«: »Med mindre andet følger af bestemmelserne i artikel 570, er erstatningsansvaret i henhold til artikel 503, stk. 1, alene udelukket, når ulykken skyldes skadelidte eller en tredjemand, eller når der foreligger udefra kommende force majeure i forhold til køretøjets funktionsduelighed.«

12 — EUT L 263, s. 11.

20. Código Civils artikel 570 bestemmer under overskriften »Skadelidtes fejl«:

»1. Når skadelidtes fejl har bidraget til skadernes opståen eller en forværring heraf, tilkommer det den kompetente ret på grundlag af grovheden af de af den ene eller den anden part begåede fejl, og af følgerne heraf, at fastlægge, om der skal tildeles fuld, nedsat eller ingen erstatning.

2. Når ansvaret baseres på den blotte formodning om fejl, skal skadelidtes fejl, medmindre andet er fastsat, udelukke pligten til at yde erstatning.«

III – Faktiske omstændigheder, tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

21. Den 12. juni 2004 skete der et frontalt sammenstød mellem to motorkøretøjer på en landevej. Det ene af disse køretøjer havde ikke en gyldig og gældende forsikring. Marques Almeida var passager i det ene køretøj. Han stødte ved uheldet mod forruden. Forruden blev knust og tilføjede ham dybe snitsår i hoved og ansigt.

22. Marques Almeida anlagde ved den kompetente ret i første instans sag mod indehaveren af det ene køretøjs ansvarsforsikring for motorkøretøjer, føreren og indehaveren af det ikke forsikrede køretøj samt Fundo de Garantia Automóvel (herefter »garantifonden«) med påstand om skadeserstatning. Marques Almeida fik ikke medhold med den begrundelse, at der ikke kunne konstateres skyld hos nogen af førerne med hensyn til ulykken. Retten frifandt de sagsøgte, da den var af den opfattelse, at de skader, der blev konstateret hos Marques Almeida, skyldtes hans egen adfærd, da han i strid med artikel 82, stk. 1, i Codigo da Estrada (færdselsloven) ikke havde anvendt sikkerhedssele. Herefter var en erstatningspligt udelukket i henhold til Código Civils artikel 505.

23. Marques Almeida har appelleret denne dom. Den forelæggende ret, der skal tage stilling til appellen, har givet udtryk for tvivl med hensyn til, om de portugisiske ansvarsretlige bestemmelser er forenelige med EU-retten, da disse bestemmelser fastsætter en begrænsning eller endog et bortfald af skadelidtes ret til erstatning, når denne selv har medvirket til skadernes opståen. Retten har i denne sammenhæng henvist til Domstolens dom i Farrell-sagen [13], hvori Domstolen udtalte, at »[e]rstatningen […] kan kun begrænses under særlige omstændigheder og efter en individuel vurdering under overholdelse af fællesskabsretten« [14].

24. Den forelæggende ret finder, at der kræves en fortolkning af de relevante direktivbestemmelser vedrørende ansvarsforsikring for motorkøretøjer. Den har derfor udsat sagen og forelagt følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal bestemmelserne i artikel 3, stk. 1, i første direktiv (72/166/EØF), artikel 2, stk. 1, i andet direktiv (84/5/EØF) samt artikel 1 og 1a i tredje direktiv (90/232/EØF) fortolkes således, at de er til hinder for, at en national civilretlig lovgivning, især ved de i Código Civils artikel 503, stk. 1, samt artikel 504, 505 og 570 indeholdte bestemmelser, foreskriver, at den erstatning, som den skadelidte ville være berettiget til i tilfælde af sammenstød mellem to køretøjer, der ikke skyldes, at nogen af førerne har handlet uagtsomt, og som medfører legemsbeskadigelse for en passager i et af disse køretøjer (den skadelidte, der kræver erstatning), bortfalder eller nedsættes, på grund af at nævnte passager har medvirket til skadens indtræden, idet vedkommende sad i sædet ved siden af føreren uden at anvende sikkerhedssele som påkrævet i henhold til national lov

13 — Dom af 19.4.2007, sag C-356/05, Farrell, Sml. I, s. 3067.

14 — Ibidem, præmis 35.

— idet det kan lægges til grund, at nævnte passager på tidspunktet for sammenstødet mellem de to involverede køretøjer på grund af sammenstødet, og fordi passageren ikke anvendte sikkerhedssele, slog hovedet voldsomt mod forruden, således at denne blev knust, hvorved sagsøgeren fik dybe snitsår i hovedet og ansigtet

— og i betragtning af, at der for det ene af de involverede køretøjer ikke var tegnet gyldig og gældende forsikring med noget forsikringsselskab på tidspunktet for ulykken, hvorfor der i sagen, foruden mod forsikringsselskabet for det andet involverede køretøj, er anlagt sag mod ejeren af køretøjet uden forsikring, føreren heraf og Fundo de Garantia Automóvel, idet disse kan være solidarisk ansvarlige for nævnte erstatning, da sagen drejer sig om et objektivt erstatningsansvar?«

IV – Retsforhandlingerne for Domstolen

25. Den præjudicielle anmodning, der er dateret den 22. april 2010, indgik til Domstolens Justitskontor den 17. juni 2010.

26. Der er indgivet skriftlige indlæg af Marques Almeida, af den portugisiske og den tyske regering samt af Europa-Kommissionen inden for den frist, der er fastsat i artikel 23 i statutten for Domstolen.

27. Advokater, der repræsenterer den portugisiske og den tyske regering samt Kommissionen, deltog i retsmødet den 22. maj 2012 med henblik på at fremsætte bemærkninger.

V – Parternes væsentligste argumenter

28. *Marques Almeida* er af den opfattelse, at de omhandlede direktiver er til hinder for en national ordning, der tillader et bortfald henholdsvis en begrænsning af skadelidtes ret til erstatning. Han har i denne sammenhæng henvist til Domstolens praksis, der tager sigte på at sikre passagerer i køretøjer en effektiv beskyttelse. Han har endvidere henvist til formålet med de omhandlede direktiver, som efter hans opfattelse består i at harmonisere medlemsstaternes lovgivning og at beskytte ofre for trafikulykkers ret til erstatning. Den omtvistede nationale bestemmelse er for så vidt uforenelig med EU-retten, da den begrænser denne ret til erstatning.

29. Marques Almeida har endvidere præciseret, at han ikke medvirkede til trafikulykken. Det er i øvrigt ikke bevist, at de kvæstelser, som han pådrog sig, kunne være undgået, hvis han havde anvendt sikkerhedssele. Han har henledt opmærksomheden på, at føreren af det andet køretøj ikke pådrog sig kvæstelser, selv om han ikke anvendte sikkerhedssele. På denne baggrund kan han ikke tilregnes de pådragne kvæstelser. Der er dermed ikke noget grundlag for at nægte ham en ret til erstatning.

30. Såvel den *portugisiske* som den *tyske* regering og *Kommissionen* er derimod af den opfattelse, at de omhandlede direktiver ikke er til hinder for en national ordning som den i denne sag omhandlede. De har som begrundelse anført, at de omhandlede direktiver at dømme efter deres ordlyd og formål ikke tager sigte på at harmonisere de nationale bestemmelser om det civilretlige erstatningsansvar. Derimod har de for det første til formål at fremme den frie bevægelighed såvel for køretøjer, der er hjemmehørende på Fællesskabets område, som for deres passagerer. For det andet at skadelidte sikres ensartet behandling i Unionen. Med henblik herpå fastsætter direktiverne, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, skal være dækket af en forsikring. Direktiverne angiver, hvilke typer af skader og hvilken kreds af skadelidte der skal sikres gennem disse forsikringer.

31. Denne fastlæggelse af dækningens omfang adskiller sig på sin side fra den erstatningspligt, som påhviler forsikringstageren over for skadelidte på grund af de nationale bestemmelser om erstatningsansvar. De sidstnævnte er omfattet af medlemsstaternes kompetence til at fastsætte regler. I overensstemmelse hermed følger det alene af de nationale bestemmelser om erstatningsansvar, om skadelidtes ret til erstatning kan bortfalde eller begrænses med den begrundelse, at skadelidte har medvirket til sine egne skader. Domstolen har allerede bekræftet dette i dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos [15] og i dommen i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio [16]. De faktiske omstændigheder, der ligger til grund for den foreliggende sag, er desuden næsten identiske med de faktiske omstændigheder i de nævnte sager. Derimod adskiller de faktiske omstændigheder i hovedsagen sig for så vidt fra omstændighederne i Farrell-sagen [17] og i sagen Candolin m.fl. [18], idet begrænsningen af pligten til at yde erstatning ved forsikring er en følge af bestemmelserne om det civilretlige erstatningsansvar, men ikke, som i de nævnte sager, af bestemmelserne om ansvarsforsikring. Den portugisiske og den tyske regering samt Kommissionen finder i betragtning af disse omstændigheder ikke, at der er anledning til at fravige den praksis, som Domstolen har udviklet i dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos og i dommen i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio.

VI – Retlig bedømmelse

A – *Indledende bemærkninger*

32. Som anført ovenfor, giver den foreliggende sag Domstolen lejlighed til på ny at tage stilling til forholdet mellem de to retsområder, der er væsentlige for gennemførelsen af færdselsofres ret til erstatning, nemlig lovgivningen vedrørende ansvarsforsikring for motorkøretøjer og lovgivningen vedrørende det civilretlige erstatningsansvar ved trafikulykker. Det forekommer nødvendigt at foretage en undersøgelse af de punkter, der forbinder disse to retsområder, især da det ikke kan udelukkes, at de bestemmelser, som EU-retten har opstillet på det harmoniserede område for ansvarsforsikring for motorkøretøjer, efter omstændighederne også kan påvirke medlemsstaternes lovgivning om det civilretlige erstatningsansvar. Dette spørgsmål bliver netop relevant, når det, som den forelæggende ret har antydet, er sandsynligt, at de formål, som EU-lovgiver forfulgte med vedtagelse af direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, hindres, hvilket kræver en særskilt undersøgelse. Det centrale spørgsmål i den foreliggende sag er, om disse EU-retlige bestemmelser er til hinder for en national ordning, hvor en tilskadekommet passagers ret til erstatning i tilfælde af et sammenstød mellem to køretøjer, som begge førere er uden skyld i, kan bortfalde eller begrænses, når det ligger fast, at denne skadelidte har medvirket til sine egne skaders opståen.

33. Domstolen vil ved bedømmelsen af dette retslige spørgsmål skulle prøve, om dens hidtidige praksis på dette område kan overføres på hovedsagen, eller om der i givet fald er behov for en præcisering. Med henblik på at forsyne Domstolen med et brugbart afgørelsesgrundlag, vil jeg opdele min undersøgelse i tre afsnit: Først skal der fremføres et kort overblik over retspraksis, inden for rammerne af hvilken problemets kerne fremstilles. Derefter vil jeg beskæftige mig med spørgsmålet om, hvorvidt denne retspraksis kan overføres på den foreliggende sag, hvorved der ikke må ses bort fra de særlige omstændigheder i hovedsagen. Endelig vil jeg vende mig mod spørgsmålet, om der i betragtning af de dragne konklusioner er grundlag for en præcisering eller endog en ændring af denne retspraksis.

15 — Nævnt ovenfor i fodnote 9.

16 — Nævnt ovenfor i fodnote 10.

17 — Dom nævnt ovenfor i fodnote 13.

18 — Dom af 30.6.2005, sag C-537/03, Sml. I, s. 5745.

34. Det skal allerede på dette sted anføres, at jeg ikke er overbevist om, at den foreliggende sag begrunder en anden retlig vurdering end den i dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos [19] og i dommen i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio [20]. Efter min opfattelse skal den strenge adskillelse mellem de ovenfor nævnte retsområder [21] fastholdes. I betragtning af den omstændighed, at alene lovgivningen vedrørende ansvarsforsikring for motorkøretøjer har været genstand for EU-lovgivers harmonisering, skal lovgivningen vedrørende det civilretlige erstatningsansvar i princippet forblive uberørt. En anden bedømmelse ville næppe kunne forenes med EU-lovgivers vilje. En reduktion af medlemsstaternes lovgivning gennem en tilstrækkelig vid fortolkning af anvendelsesområdet for direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer kan kun komme i betragtning, når det fremgår, at de formål, som EU-lovgiver ønskede at nå med vedtagelsen af disse direktiver, er i fare som følge af modstående bestemmelser og praksiser. Dette er der ikke tale om i den foreliggende sag, hvilket fremgår af parallellerne til sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, hvori Domstolen anså den omtvistede portugisiske civilretlige retsforskrift for forenelig med EU-retten.

B – *Overblik over retspraksis*

1. Dommen i sagen i Carvalho Ferreira Santos

a) Det centrale problem i sagen

35. Genstanden for sagen Carvalho Ferreira Santos [22] var en anmodning om en præjudiciel afgørelse fra Tribunal da Relação Porto, som i sin kerne drejede sig om spørgsmålet, om direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer er til hinder for en national civilretlig ordning, der, såfremt skadelidte har medvirket til at forvolde skaden, tillader en opdeling af ansvaret svarende til den andel, som den risiko, der er forbundet med at benytte de enkelte køretøjer, har bidraget med til skaden, således at dette medfører en nedsættelse af størrelsen af den skadelidtes erstatningskrav over for det forsikringsselskab, hos hvilket der er tegnet ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

36. Denne anmodning blev indgivet inden for rammerne af en retstvist mellem Manuel Carvalho Ferreira Santos og et ansvarsforsikringsselskab om fuldstændig erstatning af de økonomiske og ikke-økonomiske skader, som han led som følge af en trafikulykke. Manuel Carvalho Ferreira Santos, der i forbindelse med ulykken var fører af en motorcykel, led som følge af et sammenstød med en personbil en læsion af kraniet. Den civilret, der var kompetent med hensyn til erstatningssøgsmålet, konstaterede, at ingen af førerne var skyld i uheldet. Da der var tvivl om, hvor meget hvert af de køretøjer, der var impliceret i uheldet, havde medvirket til skaderne, anvendte civilretten Código Civils artikel 506, stk. 2, hvorefter hver førers erstatningsansvar fastsættes til 50% i et sådant tilfælde. Civilretten bestemte, at erstatningsansvaret for føreren af den bil, der havde forårsaget skaderne, skulle

19 — Nævnt ovenfor i fodnote 9.

20 — Nævnt ovenfor i fodnote 10.

21 — Jf. G. Caradonna, »Responsabilità civile da circolazione dei veicoli«, *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011, s. 761, V. Michel, »Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile«, *Europe*, maj 2011, nr. 5, s. 44, og af samme forfatter, »Indemnisation de la victime fautive«, *Europe*, august 2011, nr. 8, s. 43, som henviser til, at pligten til at dække tredjemands skader som følge af trafikulykker skal holdes adskilt fra den civilretlige fordeling af erstatningsansvaret mellem de berørte førere af køretøjer, hvorved det sidstnævnte alene er omfattet af medlemsstaternes ret til at fastsætte regler. Vedrørende det såkaldte adskillelsesprincip i forhold til erstatningsansvar og ansvarsforsikring henvises til H. Baumann, »Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichtversicherung«, *Festgabe Zivilrechtslehrer 1934/1935* (udgivet af Walther Hadding), Berlin, 1999, s. 13, samt C. Von Bar, »Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung«, *Archiv für die civilistische Praxis*, 1981, nr. 181, s. 289, der argumenterer imod, at særlige forhold ved forsikringsretten overføres på erstatningsretten, hvilket tyder på, at der består en tydelig sondring mellem de to retsområder i national ret. N. Jansen, *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tübingen, 2003, s. 115, henviser ganske vist til det direkte kravs accessoriske tilknytning til de civilretlige erstatningsansvarsregler, men gør dog samtidigt opmærksom på de forskelle, der kendetegner erstatningsretten og forsikringsretten. Mens erstatningsretten har til formål at udligne skader, tjener forsikringsretten til at fordele hæftelsesbyrder mellem kollektive risikobærere.

22 — Dom nævnt ovenfor i fodnote 9.

begrænses i forhold til skadelidtes køretøjs medvirken til de nævnte skader. Denne begrænsning af erstatningsansvaret medførte en forholdsmæssig begrænsning af den erstatning, som ansvarsforsikringsselskabet skulle udbetale til skadelidte i henhold til ansvarsforsikringen for motorkøretøjer [23].

b) Argumentationen i forslaget til afgørelse

37. I mit forslag til afgørelse af 7. december 2010 – til hvis indhold der hermed skal henvises – konkluderede jeg, at den civilretlige ordning er forenelig med EU-retten, i det væsentlige med den begrundelse, at den ikke falder ind under de omhandlede direktivers anvendelsesområde [24]. For at nå til denne konklusion fastlagde jeg de omhandlede direktivers anvendelsesområde ved en fortolkning af deres ordlyd og formål. I denne forbindelse fastslog jeg, at direktiverne ganske vist regulerede flere områder inden for ansvarsforsikring for motorkøretøjer, men at de ikke tilsigter nogen harmonisering af erstatningsansvarsordningerne i medlemsstaterne [25]. Jeg konkluderede på baggrund heraf, at hverken de materielretlige kriterier for ansvaret for den skade, der er opstået som følge af en trafikulykke, eller omfanget af dette ansvar falder ind under direktivernes anvendelsesområde [26]. I betragtning af, at den omtvistede portugisiske bestemmelse i retssystematisk henseende måtte henregnes til de nationale civilretlige regler om skadeserstatning, kunne den heller ikke anses for at være omfattet af direktivernes anvendelsesområde [27].

38. Domstolens praksis i sagen Candolin m.fl. [28] og i Farrell-sagen [29] behandlede jeg udførligt i mit forslag til afgørelse [30], idet jeg henviste til de entydige forskelle mellem disse sager og sagen Carvalho Ferreira Santos. Som jeg detaljeret redegjorde for, adskilte de faktiske og retlige omstændigheder i den sidstnævnte sag sig på væsentlige punkter fra sagen Candolin m.fl. og Farrell-sagen, da sagen Carvalho Ferreira Santos drejede sig om, hvorvidt en bestemmelse i den i den civilretlige erstatningsansvarsret var forenelig med EU-retten – og ikke, som i sagen Candolin m.fl. og Farrell-sagen, om en bestemmelse i lovgivningen vedrørende ansvarsforsikring for motorkøretøjer [31]. På denne baggrund var det efter min opfattelse ikke muligt at overføre denne retspraksis på sagen Carvalho Ferreira Santos [32].

39. I betragtning af disse overvejelser, der her er angivet i forkortet form, foreslog jeg Domstolen at besvare det præjudicielle spørgsmål således, at direktiv 72/166, 84/5 og 90/232 ikke er til hinder for en national civilretlig ordning, som i en situation som den, der forelå i hovedsagen, hvor der var sket et sammenstød mellem køretøjer, som ingen af førerne kunne anses for at være skyld i, og som medførte person- og tingsskade for en af førerne, fører til, at den skadelidtes krav fast nedsættes med halvdelen, begrundet i ansvaret for risiko.

23 — Jf. dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos, nævnt ovenfor i fodnote 9, præmis 11-14.

24 — Jf. punkt 73 i mit forslag til afgørelse.

25 — Jf. allerede dom af 14.9.2000, sag C-348/98, Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira, Sml. I, s. 5711, præmis 23 og 29. Jf. endvidere vedrørende fortolkningen af første, andet og tredje direktiv med virkning for EFTA/EØS-landene, EFTA-Domstolens retspraksis, i overensstemmelse med homogenitetsprincippet i EØS-retten, bl.a. dom af 14.6.2001, sag E-7/00, Helgadóttir, præmis 30, og af 20.6.2008, sag E-8/07, Nguyen, præmis 24. I henhold til punkt 8, 9 og 19 i bilag IX til EØS-aftalen finder direktiverne også anvendelse i EFTA/EØS-staterne. Retspraksis inden for reglerne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde er i betydelig grad præget af den årelange udveksling mellem Den Europæiske Unions Domstol og EFTA-Domstolen. Vedrørende kendetegnene ved denne unikke dialog mellem domstolene henvises til C. Baudenbacher, »Some thoughts on the EFTA Court's phases of life«, Judicial Protection in the European Economic Area, Stuttgart, 2012, s. 11 f., og »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 (udgivet af Anthony Arnull og Takis Tridimas), Oxford, 2008, s. 90 f.

26 — Punkt 59 i mit forslag til afgørelse.

27 — Ibidem, punkt 60.

28 — Dom nævnt ovenfor i fodnote 16.

29 — Dom nævnt ovenfor i fodnote 13.

30 — Forslag til afgørelse i sagen Carvalho Ferreira Santos, punkt 50-53, 61, 70 f.

31 — Ibidem, punkt 61, 70. Jf. M. Micha, *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*, Tübingen, 2010, s. 72 f., der alene undersøger Farrell-dommen ud fra ansvarsforsikringsretten.

32 — Ibidem, punkt 74.

c) Domstolens afgørelse

40. Domstolen fulgte dette forslag med dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos [33]. I denne forbindelse kan der tillige konstateres stor overensstemmelse i den retlige argumentation, som der skal redegøres for nedenfor.

41. Denne argumentation tog udgangspunkt i konstateringen af, at forpligtelsen til ansvarsforsikringsdækning af skader påført tredjemænd med motorkøretøjer må holdes adskilt fra omfanget af erstatningspligten over for disse i medfør af den forsikredes erstatningsansvar. Den førstnævnte forpligtelse er sikret og nærmere fastlagt i EU-retten, hvorimod den anden forpligtelse i det væsentlige er reguleret af national ret [34]. Under henvisning til sagen Candolin m.fl. [35] og Farrell-sagen [36] udtalte Domstolen, at direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer ikke tilsigter en harmonisering af erstatningsansvarsordningerne i medlemsstaterne, og at medlemsstaterne på EU-rettens nuværende udviklingstrin frit kan fastsætte, hvilken erstatningsansvarsordning der skal gælde for skader, der forvoldes ved færdsel med motorkøretøjer [37]. Det sidste gælder navnlig for fastlæggelsen af, hvilken type erstatningsansvar – culpaansvar eller objektivt ansvar – ved færdsel med køretøjer den lovpligtige forsikring skal dække [38]. Domstolen præciserede dog, at medlemsstaterne uagtet denne afgrænsning af de enkelte reguleringsaspekter fra hinanden er forpligtet til i det omfang, at der består en forbindelse imellem dem, at sikre, at det erstatningsansvar, der gælder i henhold til deres nationale ret, er dækket af en forsikring i overensstemmelse med bestemmelserne i de tre nævnte direktiver [39].

42. Hvad angår forståelsen af de ovenfor nævnte kriterier i dommen i sagen Candolin m.fl., og den eventuelle anvendelse heraf på hovedsagen, indtog Domstolen et standpunkt, der svarer til det, som jeg indtog i forslaget til afgørelse. Domstolen fandt nemlig ikke, at den omstændighed, at en national erstatningsansvarsordning som den i Código Civils artikel 506 fastsætter en fordeling af erstatningsansvaret for skader forvoldt ved sammenstød mellem to motorkøretøjer, hvori ingen af førerne er skyldige, indebar et indgreb i den effektive virkning af direktiverne, eftersom denne erstatningsansvarsordning ikke indvirker på den i EU-retten fastsatte sikring af, at den civilretlige erstatningsansvarsordning, der finder anvendelse ifølge national ret, dækkes af en forsikring i overensstemmelse med bestemmelserne i de tre nævnte direktiver [40].

43. Med henblik på at underbygge sin argumentation ved en systematisk fortolkning støttede Domstolen sig ligeledes på nyere direktiver om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, hvoraf det i det væsentlige fremgår, at uagtet, at person- og tingsskader i princippet er dækket af ansvarsforsikringen for motorkøretøjer i tilfælde af trafikulykker, fastlægges selve erstatningsansvaret og skadesbeløbet i henhold til den civilretlige erstatningsansvarsordning [41]. Det er således f.eks. anført i tredje direktivs artikel 1a, der blev indsat ved direktiv 2005/14 [42], at en forsikring, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166 skal dække person- og tingsskade på fodgængere, cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter, der som følge af en ulykke, hvori et motorkøretøj er involveret, har ret til erstatning i henhold til den nationale civilret. Endvidere foreskriver denne bestemmelse, at hverken

33 — Nævnt ovenfor i fodnote 9.

34 — Ibidem, præmis 31.

35 — Nævnt ovenfor i fodnote 18.

36 — Nævnt ovenfor i fodnote 13.

37 — Ibidem, præmis 32.

38 — Ibidem, præmis 33.

39 — Ibidem, præmis 34.

40 — Ibidem, præmis 44.

41 — Ibidem, præmis 45.

42 — Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11.5.2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF (EUT L 149, s. 14).

erstatningsansvaret eller skadesbeløbet berøres. Domstolen henviste endvidere til artikel 12 i direktiv 2009/103, hvoraf det fremgår, at den lovpligtige forsikringsdækning af skader påført særlige kategorier af skadelidte, navnlig ikke-motoriserede trafikanter og passagerer, hverken berører erstatningsansvaret eller erstatningens størrelse.

44. Henset til de disse betragtninger fastslog Domstolen, at første direktivs artikel 3, stk. 1, andet direktivs artikel 2, stk. 1, og tredje direktivs artikel 1 ikke er til hinder for en national lovgivning som den, der er indeholdt i Código Civils artikel 506, der, hvor et sammenstød mellem to køretøjer forårsager skader, som ingen af førerne kan anses for at være skyldig i, fordeler ansvaret i forhold til, hvor meget hvert køretøj har medvirket til de nævnte skader, og i tvivlstilfælde på dette punkt fastsætter, at hvert køretøj har medvirket i lige omfang [43].

2. Sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio

a) Det centrale problem i sagen

45. Sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio udsprang af en anmodning om en præjudiciel afgørelse fra Supremo Tribunal de Justiça, der nærmere bestemt anmodede Domstolen om oplysninger om, hvorvidt første, andet og tredje direktiv skal fortolkes således, at de er til hinder for en national lovgivning, der begrænser eller udelukker ret til erstatning for en skadelidt i forbindelse med en ulykke, hvori et motorkøretøj er involveret, som følge af, at den skadelidte delvis eller fuldt ud har bidraget til skadens indtræden [44].

46. Anmodningen blev indgivet under en sag, der førtes af Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio mod et ansvarsforsikringsselskab vedrørende erstatning fra sidstnævnte på grundlag af erstatningsansvaret for motorkøretøjer for skader, som sagsøgerne i hovedsagen havde lidt som følge af et sammenstød mellem deres mindreårige barn, der kørte på cykel, og en andens køretøj, som var ansvarsforsikret hos ansvarsforsikringsselskabet [45]. Ifølge forelæggelsesafgørelsen fik forældrene hverken medhold i første instans eller ved appelinstansen med den begrundelse, at ulykken, hvor barnet afgik ved døden, var forårsaget af barnet selv, idet at barnet var kørt i den forkerte side, uden at overholde vigepligten.

47. Supremo Tribunal de Justiça var i tvivl om, hvorvidt den anvendte civilretlige erstatningsansvarsordning var forenelig med praksis i dommen i sagen Candolin m.fl., og besluttede at anmode Domstolen om at oplyse, om tredje direktivs artikel 1 er til hinder for, at den portugisiske civilret – nærmere bestemt Código Civils artikel 503, stk. 1, artikel 504, 505 og 570 – i forbindelse med en trafikulykke udelukker eller begrænser retten til erstatning for den mindreårige skadelidte, alene fordi den mindreårige medvirkede delvist eller helt til skadens indtræden.

b) Domstolens afgørelse

48. På baggrund af, at der allerede i sagen Carvalho Ferreira Santos var fremsat forslag til afgørelse, og sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio dermed ikke rejste nye retsspørgsmål, besluttede Domstolen i henhold til artikel 20, stk. 5, i statutten for Domstolen efter at have hørt generaladvokaten at påkende sagen uden forslag til afgørelse.

43 — Dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos m.fl., nævnt ovenfor i fodnote 9, præmis 46.

44 — Dommen i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, nævnt ovenfor i fodnote 10, præmis 22.

45 — Ibidem, præmis 2.

49. Domstolen fastslog med dommen i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio [46], at direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer ikke er til hinder for bestemmelser i national ret om erstatningsansvar, der gør det muligt at udelukke eller begrænse skadelidtes ret til at kræve erstatning fra den lovpligtige ansvarsforsikring for det motorkøretøj, der var involveret i ulykken, på grundlag af en individuel vurdering af, om denne skadelidte helt eller delvist har forårsaget sin egen skade.

50. Domstolen anvendte en lignende retlig argumentation som i sagen Carvalho Ferreira Santos. Den fremhævede indledningsvis nødvendigheden af at sondre mellem forpligtelsen til ansvarsforsikringsdækning af skader påført tredjemænd med motorkøretøjer og omfanget af erstatningspligten over for disse i medfør af den forsikredes erstatningsansvar [47]. Samtidigt bemærkede den, at medlemsstaterne i mangel af harmonisering i EU-retten frit kan fastsætte, hvilken erstatningsansvarsordning der skal gælde for skader, der forvoldes ved færdsel med køretøjer [48].

51. Domstolen henviste ligesom i sagen Carvalho Ferreira Santos til den forskel, der bestod mellem hovedsagen og den sag, der lå til grund for sagen Candolin m.fl. og Farrell-sagen. Til forskel fra de to sidstnævnte sager påvirkedes retten til erstatning for personer, der har lidt skade ved en ulykke, ikke af en begrænsning af dækningen af erstatningsansvaret ved bestemmelserne på forsikringsområdet, men derimod af en begrænsning af den forsikrede førers erstatningsansvar i henhold til den anvendelige erstatningsansvarsordning [49].

52. Denne konstatering beroede på en undersøgelse af de relevante nationale retsforskrifter. Som Domstolen kunne udlede af forelæggelsesafgørelsen, fastsatte artikel 503 og 504 i den portugisiske Código Civil ganske vist et objektivt ansvar ved trafikulykker. Imidlertid blev det culpaansvar, der er fastsat i Código Civils artikel 503, stk. 1, udelukket i henhold til artikel 505, hvis skadelidte havde forårsaget ulykken. Når skadelidtes fejl havde bidraget til skadernes opståen eller en forværring heraf, bestemte artikel 570 i den portugisiske Código Civil, at den nævnte person under hensyn til graden af fejlen kunne fratages en del af eller hele erstatningen [50]. Domstolen opfattede disse retsforskrifter således, at de alene havde til formål at ophæve culpaansvaret for føreren af et køretøj, der var involveret i en ulykke, når ulykken udelukkende skyldtes skadelidte. I det tilfælde, at den af skadelidte begåede fejl havde medført skaden på den pågældende eller forværret denne skade, påvirkedes skadelidtes erstatning forholdsmæssigt af fejlens grovhed [51].

53. Domstolen var af den opfattelse, at i modsætning til de respektive retlige omstændigheder i sagen Candolin m.fl. og Farrell-sagen bevirkede den nævnte lovgivning således ikke, at skadelidtes ret til erstatning fra den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer, der dækker føreren af det køretøj, der var involveret i ulykken – i det konkrete tilfælde retten til erstatning for forældre til en mindreårig, der afgik ved døden, efter at han på cykel kolliderede med et motorkøretøj – uden videre kunne udelukkes eller begrænses uforholdsmæssigt i det tilfælde, at skadelidte havde medvirket til sin egen skade. Domstolen udledte heraf, at den omhandlede lovgivning således ikke påvirkede den i EU-retten fastsatte sikring af, at det erstatningsansvar, der fastlægges i den anvendelige nationale ret, dækkes af en forsikring i overensstemmelse med bestemmelserne i de tre nævnte direktiver [52].

46 — Nævnt ovenfor i fodnote 10.
47 — Ibidem, præmis 25.
48 — Ibidem, præmis 26.
49 — Ibidem, præmis 31.
50 — Ibidem, præmis 32.
51 — Ibidem, præmis 33.
52 — Ibidem, præmis 34.

54. Med andre ord: Domstolen anså ikke den omstændighed, at skadelidte efter den nationale civilretlige erstatningsansvarsordning kunne nægtes en erstatning, fordi den pågældende har medvirket til skadens opståen, indebar et indgreb i den effektive virkning af direktiverne, eftersom den principielle – og i EU-retten – tilsigtede sikring af retten ved ansvarsforsikringen for motorkøretøjer forbliver uberørt.

C – *Bedømmelse af den foreliggende sag*

55. Efter at de centrale elementer i den hidtidige retspraksis er blevet fremstillet, skal det nu undersøges, om der heraf kan udledes konklusioner med henblik på behandlingen af den foreliggende sag.

1. Fastlæggelse af fortolkningsspørgsmålet

56. Det er dog nødvendigt først at fremsætte enkelte bemærkninger vedrørende fortolkningsspørgsmålets rækkevidde. Det er anerkendt, at Domstolens kompetence også omfatter muligheden for at præcisere et præjudicielt spørgsmål i fornødent omfang, eller endog omformulere det, for at kunne give den forelæggende ret en så fuldstændig og hensigtsmæssig besvarelse af spørgsmålet som muligt, der bidrager til afgørelsen af retstvisten [53]. Det er efter min opfattelse nødvendigt at præcisere det præjudicielle spørgsmål, for så vidt som det også tager sigte på fortolkningen af en bestemmelse – nemlig tredje direktivs artikel 1a – som af såvel materielle som tidsmæssige grunde ikke finder anvendelse i hovedsagen.

57. Bestemmelsen er ikke materielt relevant, da skadelidte i hovedsagen ikke er omfattet af den relevante kreds af beskyttede personer. Denne bestemmelse fastsætter, at ansvarsforsikringen for motorkøretøjer skal dække person- og tingsskade på fodgængere, cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter, der som følge af en ulykke, hvori et motorkøretøj er involveret, har ret til erstatning i henhold til den nationale civilret. Hovedsagen angår en erstatningspåstand fremsat af en passager i et køretøj, som er blevet kvæstet ved en ulykke.

58. Bestemmelsen finder ikke tidsmæssig anvendelse, da direktiv 2005/14, hvormed den blev indsat i tredje direktiv, først blev vedtaget den 11. maj 2005. Direktiv 2005/14 skulle ifølge artikel 6, stk. 1, senest gennemføres den 11. juni 2007. Borgerne kan imidlertid principielt først efter udløbet af gennemførelsesfristen påberåbe sig direktivbestemmelser for de nationale retter. Som Domstolen har anført i sin praksis, kan medlemsstaterne ikke kritiseres for, at de ikke har gennemført et direktiv i national ret, før fristen for gennemførelse er udløbet [54]. I betragtning af den omstændighed, at den trafikulykke, der ligger til grund for tvisten i hovedsagen, allerede indtraf den 12. juni 2004, kan denne direktivbestemmelse ikke påberåbes.

59. I lyset af denne kendsgerning er en fortolkning af tredje direktivs artikel 1a ikke relevant for afgørelsen. Det er derfor heller ikke fornødent, at Domstolen anser denne bestemmelse for en del af fortolkningsspørgsmålet. Det præjudicielle spørgsmål skal herefter præciseres således, at anmodningen om fortolkning ikke omfatter den omhandlede direktivbestemmelse.

53 — Jf. bl.a. dom af 11.7.2002, sag C-62/00, Marks & Spencer, Sml. I, s. 6325, præmis 32, og af 28.11.2000, sag C-88/99, Roquette Frères, Sml. I, s. 10465, præmis 18 og 19. Jf. K. Lenaerts, D. Arts og I. Maselis, *Procedural Law of the European Union*, 2. udgave, London, 2006, s. 48 f., afsnit 2-021.

54 — Jf. dom af 4.7.2006, sag C-212/04, Adeneler m.fl., Sml. I, s. 6057, præmis 114.

2. Spørgsmålet, om den nævnte retspraksis kan overføres på hovedsagen

60. Der kan efter min opfattelse anføres en række argumenter til støtte for, at den ovenfor gengivne retspraksis vedrørende forholdet mellem den nationale civilret og den EU-retligt prægede lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer kan overføres på hovedsagen, som skal drøftes nedenfor.

61. Der skal indledningsvis henvises til, at Domstolen, som den portugisiske regering [55] og Kommissionen [56] med rette har fremhævet, allerede har besvaret et næsten identisk præjudicielt spørgsmål i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio. Ikke mindst af denne grund er nævnte dom derfor af særlig betydning for bedømmelse af de retlige spørgsmål, som den foreliggende sag giver anledning til. Den foreliggende sag drejer sig ligesom sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio i sidste ende også om, hvorvidt de portugisiske bestemmelser om udelukkelse af køretøjsindehaverens objektive ansvar som følge af skadelidtes egen skyld er i overensstemmelse med direktivet. Disse civilretlige ordninger indrømmer, som det også kan udledes af såvel det præjudicielle spørgsmål som af de relevante bestemmelser i Código Civil, en ret, der skal træffe afgørelse vedrørende en ret til erstatning, der følger af en trafikulykke, beføjelse til at begrænse eller endog nægte ret til erstatning, når skadelidtes fejl har bidraget til skadernes opståen eller en forværring heraf. Dette følger af et princip i den portugisiske civilret, hvorefter skadelidtes fejl kan indvirke på erstatningens størrelse. Alt efter denne fejls grovhed kan dette endog føre til, at retten til erstatning helt bortfalder.

62. Domstolens hidtidige praksis viser, at dette princip i den nationale civilret i princippet er foreneligt med EU-retten, da medlemsstaternes beføjelse til i deres retsorden at fastsætte, dels at retten til erstatning nedsættes med halvdelen [57], dels at retten til erstatning helt kan bortfalde [58], blev anerkendt i de to nævnte domme, når dette forekommer begrundet. Dette skyldes først og fremmest den af Domstolen anerkendte adskillelse mellem lovgivningen vedrørende ansvarsforsikring for motorkøretøjer, der er underlagt EU-rettens bestemmelser, og lovgivningen vedrørende det civilretlige erstatningsansvar ved trafikulykker, der reguleres af nationale retsforskrifter. I betragtning af, at medlemsstaterne navnlig kan fastlægge typen af erstatningsansvar [59], har de tilsvarende beføjelse til ved udformningen af deres nationale lovgivning at bestemme, om et bortfald af retten til erstatning skal afhænge af en mulig fejl fra skadelidtes side.

63. Den omstændighed, at hovedsagen er kendetegnet ved visse særlige omstændigheder, er, som den tyske regering med rette har bemærket [60], ikke af retlig betydning for besvarelsen af det præjudicielle spørgsmål. Disse særlige omstændigheder kan heller ikke anføres som argument for, at der skal anlægges en differentieret betragtning. De kan højst indvirke på den retlige bedømmelse af de faktiske omstændigheder i henhold til den nationale civilret. Det drejer sig konkret om den omstændighed, at den skadelidte passager i hovedsagen har tilsidesat den lovfæstede pligt til at anvende sikkerhedssele, hvilket efter portugisisk ret, som det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, kan udgøre et retligt relevant aspekt, der begrunder det anførte om, at skadelidte har en medskyld. Navnlig den måde, det præjudicielle spørgsmål er formuleret på, giver anledning til den sidstnævnte konklusion.

55 — Jf. punkt 35 i den portugisiske regerings skriftlige indlæg.

56 — Jf. punkt 41 i Kommissionens skriftlige indlæg.

57 — Jf. punkt 44 i dette forslag til afgørelse.

58 — Jf. punkt 49 i dette forslag til afgørelse.

59 — Jf. punkt 41 i dette forslag til afgørelse.

60 — Jf. punkt 4 i den tyske regerings skriftlige indlæg.

64. Hertil skal der henvises til, at Domstolen i sidste ende er bundet af den fortolkning, som de portugisiske retter har anlagt med hensyn til den nationale civilret, idet den ikke har kompetence til at fortolke national ret [61] eller bedømme spørgsmål vedrørende de faktiske omstændigheder [62]. Det tilkommer inden for rammerne af den i artikel 267 TEUF fastsatte procedure udelukkende den forelæggende ret at fortolke den nationale lovgivning og udtale sig om dens virkninger [63]. I EU-retlig henseende er en retlig bedømmelse af de faktiske omstændigheder i overensstemmelse med den ovenstående under alle omstændigheder uangribelig, da motorkøretøjsdirektiverne netop ikke har til formål at harmonisere medlemsstaternes erstatningsansvarsordninger. Det afgørende for den foreliggende præjudicielle sag er dermed alene de portugisiske retters bindende retlige bedømmelse af en handling – i form af en aktiv handling eller en undladelse – som medforårsager. Det er dermed ufornødent for Domstolen at forholde sig til de bemærkninger, som Marques Almeida har fremsat om, at tilsidesættelsen af forpligtelsen til at anvende sikkerhedssele angiveligt ikke kan medføre, at skadens opståen tilregnes ham [64].

65. Den omstændighed, at Marques Almeida led svære kvæstelser som følge af ulykken, kan heller ikke anses for et holdbart argument for en anden bedømmelse af retstilstanden. Der skal på dette sted mindes om, at i de faktiske omstændigheder, der lå til grund for sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, førte den adfærd, der blev bedømt som skyldpådragende, endog til, at skadelidte afgik ved døden. Domstolen fandt trods de alvorlige skader ikke anledning til at fravige sin hidtidige praksis. På denne baggrund må det af Marques Almeida anførte herom afvises som irrelevant for den foreliggende sag.

66. Den omstændighed, at et af de indblandede køretøjer ikke var forsikret på ulykkens tidspunkt, er anført som en yderligere særlig omstændighed. Det fremgår på den anden side ikke, at denne omstændighed er relevant for bedømmelsen af retstilstanden, idet Marques Almeida har mulighed for – foruden det forsikringsselskab, hvor det andet involverede køretøj er forsikret – ligeledes at sagsøge indehaveren af det ikke-forsikrede køretøj, føreren heraf og garantifonden, som kan være solidarisk ansvarlige for nævnte erstatning, da sagen drejer sig om et objektivt erstatningsansvar. Dette har den forelæggende ret selv fremhævet i det præjudicielle spørgsmål.

67. Det er endvidere hensigtsmæssigt at præcisere, at den omstændighed, at hovedsagen – til forskel fra sagen Carvalho Ferreira Santos og sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio – ikke drejer sig om erstatning til en fører af et køretøj, men til en passager, ikke taler imod, at denne retspraksis kan overføres på den foreliggende sag. Der skal indledningsvis henvises til, at ansvarsforsikring for motorkøretøjer principielt dækker skaderne for »alle passagerer«, herunder altså de skader, som en medpassager pådrager sig, som det kan udledes af tredje direktivs artikel 1. Den forsikringsretlige dækning af en passager kan dermed sammenlignes med den dækning, der tilkommer enhver anden trafikant, som fører et køretøj. Denne EU-retlige ordning, der skal sikre alle trafikanter en omfattende forsikringsdækning, forholder sig i sidste ende dog ikke til spørgsmålet om en eventuel begrænsning eller et fuldstændigt bortfald af en ret til erstatning for passagerne i henhold til den civilretlige erstatningsansvarslovgivning. For så vidt findes der ingen særlige forhold for fastlæggelsen af erstatningens omfang. Dette mundede, som Kommissionen med rette har bemærket [65], Domstolens bemærkninger til artikel 1a i direktiv 2005/14 og til artikel 12 i direktiv 2009/103 i dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos – dog i forbindelse med dækningen af andre kategorier af trafikanter – også ud i. Det må således konstateres, at den omstændighed, at skadelidte er passager, ikke i sig selv kan påvirke bedømmelsen af den foreliggende sag.

61 — Jf. bl.a. dom af 19.3.1964, sag 75/63, Unger, Sml. 1954-1964, s. 471, org.ref.: Rec. s. 347, og af 18.12.1997, sag C-309/96, Annibaldi, Sml. I, s. 7493, præmis 13.

62 — Dom af 22.9.2011, sag C-323/09, Interflora Inc., Sml. I, s. 8625, præmis 46, og af 19.4.2012, sag C-523/10, Wintersteiger, præmis 26 og 28.

63 — Dom af 3.2.1977, sag 52/76, Benedetti, Sml. s. 163, præmis 25, af 21.9.1999, sag C-397/96, Kordel m.fl., Sml. I, s. 5959, præmis 25, af 17.7.2008, sag C-500/06, Corporación Dermoestética, Sml. I, s. 5785, præmis 21, og af 1.12.2011, sag C-442/10, Churchill Insurance Company og Evans, Sml. I, s. 12639, præmis 22.

64 — Jf. punkt 23 i Marques Almeidas skriftlige indlæg.

65 — Jf. punkt 47-51 i Kommissionens skriftlige indlæg.

68. Såfremt det som i hovedsagen ligger fast, at bortfaldet af skadelidtes ret til erstatning udelukkende kan føres tilbage til en civilretlig erstatningsudelukkelse, indebærer dette samtidigt, at der ikke er mulighed for at drage paralleller til sagen Candolin m.fl. og Farrell-sagen, som den forelæggende ret også har henvist til for at begrunde den præjudicielle forelæggelse. Til forskel fra den sag, der lå til grund for disse retssager, er Marques Almeidas ret til erstatning som offer for en trafikulykke i hovedsagen ikke indskrænket på grund af en begrænsning af dækningen af erstatningsansvaret gennem forsikringsretlige forskrifter.

69. Til forskel fra de respektive retlige rammer i sagen Candolin m.fl. og Farrell-sagen, indebærer de omhandlede portugisiske retsforskrifter ikke, at erstatning fra den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer, der dækker føreren af det køretøj, der er involveret i ulykken, uden videre kan udelukkes eller nedsættes uforholdsmæssigt i det tilfælde, at skadelidte havde medvirket til sin egen skade. Disse retsforskrifter påvirker ikke den i EU-retten fastsatte sikring af, at det erstatningsansvar, der fastlægges i den anvendelige nationale ret, dækkes af en forsikring, der er forenelig med motorkøretøjsdirektiverne.

70. Eftersom den foreliggende sag med hensyn til den retlige problematik udviser tydelige paralleller til sagen Carvalho Ferreira Santos og sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, trænger en overførsel af denne retspraksis sig på. I overensstemmelse hermed bør Domstolen også fastslå, at motorkøretøjsdirektiverne ikke er til hinder for en national ordning om erstatningsansvar, hvorefter en tilskadekommet passagers ret til erstatning bortfalder eller begrænses i det tilfælde, at den pågældende har medvirket til sine egne skader i tilfælde af et sammenstød mellem to køretøjer, som ingen af førerne er skyld i.

D – *Ikke grundlag for at ændre retspraksis*

71. Det følger af den ovenstående undersøgelse, at direktiverne om harmonisering af lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer opfylder deres lovgivningsmæssige formål, som er at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer er dækket af en forsikring. De har dog ingen indflydelse for erstatningsansvarets rækkevidde, da de ikke sigter på at harmonisere de nationale bestemmelser om erstatningsansvar. På denne baggrund må det accepteres, at medlemsstaternes civilretlige ordninger giver forskellige svar[66] vedrørende omfanget af den erstatning, der tilkommer ulykkesofre som Marques Almeida på EU-rettens nuværende udviklingstrin. Det forekommer ikke muligt at foretage en indirekte tilnærmelse af disse retsforskrifter gennem en bred fortolkning uden derved at gribe ind i de kompetencer, der tilkommer EU-lovgiver, som indtil nu bevidst er afstået fra en sådan

66 — De fleste medlemsstater (f.eks. Tyskland, Spanien, Estland, Frankrig, Italien, Letland, Polen, Slovenien, Sverige) anerkender, at et offer for en trafikulykke har ret til erstatning, også selv om der ikke kan føres bevis for skyld hos nogle af de implicerede førere. Dette beror som regel på tanken om objektivt ansvar i forbindelse med kørsel med et motorkøretøj. Disse retsordner fastsætter ligeledes, at den berørte har et direkte krav mod forsikringsselskabet. I andre medlemsstater eksisterer der dog ikke et sådant ansvar uden skyld. Derimod skal den berørte gøre gældende, at føreren har tilsidesat sin agtpågivenhedspligt (f.eks. Irland og Nederlandene). Hvad angår omfanget af selve retten til erstatning har nogle medlemsstater (f.eks. Polen og Slovenien) absolut fastsat muligheden for, at denne ret kan begrænses eller endog bortfalde, når den berørte ikke anvendte sikkerhedssele på ulykkestidspunktet. Andre medlemsstater (f.eks. Frankrig og Sverige) anerkender, at den berørte har en principiel ret til fuld erstatning, idet en fravigelse herfra alene kommer på tale i særlige tilfælde. Andre medlemsstater igen (f.eks. Tyskland, Spanien, Grækenland, Italien, Letland) har derimod ganske vist i princippet fastsat en begrænsning henholdsvis et bortfald af retten til erstatning, når den berørte ikke har efterkommet sin pligt til at undgå skaderne. Ikke desto mindre begrænses, henholdsvis bortfalder retten til erstatning ikke automatisk, men afhænger derimod af, om modparten kan bevise, at den berørte ikke havde pådraget sig skaderne, såfremt den pågældende havde overholdt forpligtelsen til at anvende sikkerhedssele.

harmonisering. En sådan fremgangsmåde ville, såfremt det måtte blive anset for nødvendigt at foretage en sådan harmonisering af retsforskrifterne om erstatningsansvar, heller ikke være ønskelig, idet en sådan tilnærmelse af retstilstanden på civilretsområdet [67] nødvendigvis skal gennemføres velovervejet af EU-lovgiver selv – som visse aktuelle eksempler viser [68].

VII – Forslag til afgørelse

72. På baggrund af ovenstående overvejelser foreslår jeg Domstolen at besvare det præjudicielle spørgsmål, som Tribunal da Relação de Guimarães har stillet, således:

»Artikel 3, stk. 1, i Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse, artikel 2, stk. 1, i Rådets direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer samt artikel 1 i Rådets direktiv 90/232/EØF af 14. maj 1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer skal fortolkes således, at de ikke er til hinder for en national bestemmelse om erstatningsansvar, hvorefter den erstatning, som i tilfælde af sammenstød mellem to køretøjer, der ikke skyldes, at nogen af førerne har handlet uagtsomt, tilkommer en skadelidt passager i et af disse køretøjer, bortfalder eller nedsættes, på grund af denne passagers medvirken til skadernes indtræden.«

67 — Som model for den skridtvise tilnærmelse af retstilstanden på civilretsområdet kan der henvises til den fælles referenceramme (»Common Frame of Reference«), der ligeledes indeholder bestemmelser om erstatning uden for kontrakt. Denne indeholder i VI – 1:101 (»Basic Rule«) grundreglen om, at enhver, der lider skade som følge af en handling, der kan tilregnes en anden, har ret til erstatning. VI – 3:205 (»Accountability for damage caused by motor vehicles«) fastsætter et erstatningsansvar for indehaveren af køretøjet for skader, der tilføjes en anden person som følge af en trafikulykke. På den anden side foreskriver VI – 5:102 (»Contributory fault and accountability«) i stk. 1 en begrænsning af erstatningskravet i det omfang, skadelidte selv har bidraget til sine egne skader. I medfør af stk. 2, litra c), er denne begrænsning imidlertid udelukket, hvis skaderne er opstået i forbindelse med en trafikulykke, medmindre den af skadelidte udviste uagtsomhed i betragtning af omstændighederne i den konkrete sag var grov. Denne bestemmelse sigter mod at sikre ofre for trafikulykker en særlig beskyttelse.

68 — En delvis tilnærmelse af retstilstanden på civilretsområdet kan frem for alt findes på forbrugerbeskyttelsesområdet. Denne undergår for øjeblikket en række lovgivningsmæssige tilnærmelser, hvilket vidner om Kommissionens bestræbelser på at konsolidere og modernisere den gældende EU-ret. Der er ikke kun foretaget en række punktvise ændringer af Rådets direktiv 93/13/EØF af 5.4.1993 om urimelige kontraktvilkår i forbrugeraftaler (EFT L 95, s. 29) ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU af 25.10.2011 om forbrugerrettigheder (EFT L 304, s. 64), som tager udgangspunkt i en fuldstændig harmonisering af nationale bestemmelser om forbrugerbeskyttelse. Kommissionen har endvidere med sit forslag af 11.10.2011 til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om en fælles EU-købelov (KOM(2011) 635 endelig) indledt et lovgivningsprojekt, som fremover vil gøre det muligt på frivillig basis at anvende dette regelsæt på købsaftaler på tværs af landegrænserne, når de kontraherende parter udtrykkeligt aftaler dette.