

## FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT

L.A. GEELHOED

fremsat den 10. marts 2005<sup>1</sup>

### I — Indledning

1. I denne sag har Korkein oikeus (Finlands Højesteret) forelagt Domstolen en række præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972<sup>2</sup> (herefter »første direktiv«), Rådets andet direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983<sup>3</sup> (herefter »andet direktiv«) og Rådets tredje direktiv 90/232/EØF af 14. maj 1990<sup>4</sup> (herefter »tredje direktiv«) om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

2. Med de forelagte præjudicielle spørgsmål ønsker den nationale ret i det væsentlige oplyst, om en passager, som har lidt skade, og

som vidste eller burde vide, at føreren af motorkøretøjet på tidspunktet for ulykkens indtræden var spirituspåvirket, i medfør af national ret helt eller delvis kan udelukkes fra den beskyttelse, han har ifølge fællesskabsdirektiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

### II — Fællesskabsretten

3. I 1972 påbegyndte fællesskabslovgiver en indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer ved udstedelse af direktiver.

4. Første direktiv afskaffede grænsekontrol af det grønne kort og foreskrev indførelse af en lovpligtig ansvarsforsikring i alle medlemsstater, som skal dække den skade, der opstår på Fællesskabets område.

1 — Originalsprog: nederlandsk.

2 — Rådets direktiv 72/166/EØF af 24.4.1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EFT L 1972 II, s. 345).

3 — Rådets andet direktiv (84/5/EØF) af 30.12.1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT 1984 L 8, s. 17).

4 — Rådets tredje direktiv (90/232/EØF) af 14.5.1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT L 129, s. 33).

5. På grundlag af princippet om, at ofre for en trafikulykke har krav på erstatning af den, som er fastslået at være ansvarlig, 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.«

6. Med andet direktiv ønskede fællesskabslovgiver på visse punkter at harmonisere indholdet af den lovpligtige ansvarsforsikring for at sikre ofre efter trafikulykker en minimumsbeskyttelse og at mindske de bestående forskelle i Fællesskabet hvad angår forsikringens omfang.

7. Andet direktiv vedrører udstrækningen, dvs. omfanget af den dækning, som den lovpligtige forsikring yder, og som direktivet fastsætter minimumsbeløb for. Andet direktivs artikel 1, stk. 1 og 2, bestemmer:

»1. Den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF, skal dække tingsskade såvel som personskade.

2. Medlemsstaterne skal, med forbehold af eventuelle regler om mere omfattende forsikringsdækning, der måtte gælde i medlemsstaterne, kræve, at den lovpligtige ansvarsforsikring mindst skal dække:

— 350 000 ECU for personskade, såfremt der kun er én skadelidte; såfremt der er flere skadelidte ved samme uheld, multipliceres dette beløb med antallet af skadelidte

— 100 000 ECU for tingsskader for hvert uheld uanset antallet af skadelidte.

Medlemsstaterne kan dog for personskader i stedet for ovennævnte mindstebeløb fastsætte et mindstebeløb på 500 000 ECU, såfremt der er flere skadelidte som følge af samme uheld, eller et samlet mindstebeløb på 600 000 ECU pr. uheld for personskader og tingsskader uanset antallet af skadelidte eller skadernes art.«

8. Ifølge andet direktivs artikel 2, stk. 1, første afsnit, skal »de enkelte medlemsstater træffe passende foranstaltninger for at sikre, at enhver lovbestemmelse eller enhver klausul i en forsikringspolice, [...] som bestemmer, at forsikringen ikke dækker nedestående 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 retsfor skrifterne vedrørende køretøjets tekniske og sikkerhedsmæssige stand«.

9. Ifølge artikel 2, stk. 1, andet afsnit, kan den i første led omhandlede bestemmelse eller klausul imidlertid gøres gældende over

for personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, såfremt forsikrings selskabet kan bevise, at de vidste, at køretøjet var stjålet.

10. Tredje direktiv blev udstedt med henblik på at klargøre visse bestemmelser vedrørende den lovpligtige ansvarsforsikring, da der stadig fandtes væsentlige forskelle i omfanget af forsikringens dækning.

11. Ifølge femte betragtning til tredje direktiv er der navnlig lakuner i den i visse medlemsstater gældende lovpligtige forsikringsdækning af passagerer i motorkøretøjer, og sådanne lakuner bør udfyldes for at beskytte denne særlige sårbare kategori af potentielle skadelidte.

12. Endelig bestemmer tredje direktivs artikel 1:

»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.«

forsætligt eller ved grov uagtsomhed påført sig personskade, ydes erstatning herfor kun i det omfang, øvrige omstændigheder har medvirket til, at skaden indtrådte.«

### III — Relevante nationale retsfor skrifter

13. De generelle bestemmelser om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer findes i Liikennevakuutuslaki (herefter »trafikforsikringsloven«). Personskade eller tingskade, som forvoldes ved færdsel med et motor-køretøj, er dækket af forsikringen i overens-stemmelse med bestemmelserne i denne lov.

14. Trafikforsikringslovens artikel 7, stk. 1, indeholder følgende bestemmelser vedrø- rende skadelidtes egen medvirken:

»Har den, som lider trafikskade, medvirket til skadens indtræden, kan hans erstatning for andre skader end personskade nedsættes eller nægtes i overensstemmelse med det, som kan tilregnes ham, og den måde, hvorpå køretøjet førtes, samt øvrige omstændighe- der, som indvirkede på skaden. Har nogen

15. Trafikforsikringslovens artikel 7, stk. 3, indeholder en særregel vedrørende passage- rers ret til erstatning for personskade fra det forsikringsselskab, som har tegnet bilan- svarsforsikringen, i tilfælde af at føreren var beruset:

»Har nogen påført sig personskade ved førelse af køretøj i en sådan tilstand, at alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter kørslen udgjorde mindst 1,2 promille eller han havde mindst 0,60 mg alkohol pr. liter i sin udåndingsluft, eller har han forvoldt skaden, når han ellers har ført køretøjet under en sådan påvirkning af alkohol eller andet rusmiddel end alkohol eller under samtidig påvirkning af alkohol og andet rusmiddel, at hans evne til fejlfrie præstationer var mærkbart nedsat, betales erstatning fra køretøjets forsikring kun, såfremt der foreligger en særlig grund hertil. Hvad der ovenfor er bestemt om førerens ret til erstatning, gælder også for en passager, som befandt sig i køretøjet, da skaden indtrådte, selv om han vidste eller burde have vidst, at føreren befandt sig i oven- nævnte tilstand.«

#### IV — Faktiske omstændigheder og sagens forløb

16. Tanja Candolin, mor til Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi og Veli-Matti Paananen var den 21. april 1997 passagerer i en bil, der ejedes af Paananen, og som blev ført af Jarno Kalervo Ruokoranta. Ruokoranta førte bilen med en hastighed på 180 km/t i et område, hvor hastighedsgrænsen var 80 og 60 km/t. Føreren mistede herredømmet over bilen, som blev slynget bort fra vejen. Alkoholkoncentrationen i Ruokorantas blod efter kørslen udgjorde 2,08 promille. Også passagererne var berusede.
17. Tanja Candolin afgik ved døden som følge af ulykken. Viljanie-mis hofte blev forvredet, og Paananen fik hjerneskade og en komplet rygmarvslæsion, der medførte lammelse af underekstremiteterne. Viljanie-mis klæder blev beskadiget.
18. Bilen var forsikret i skadeforsikringsaktieselskabet Pohjola.
19. Porin käräjäoikeus (byretten i Pori) fandt Ruokoranta skyldig i grov spirituskørsel, groft uagtsomt manddrab og grov legemsbeskadigelse og idømte ham fængselsstraf
- herfor. Käräjäoikeus kendte Paananen skyldig i at have overladt køretøjet til en spirituspåvirket person, men undlod at idømme ham straf herfor under hensyn til de alvorlige læsioner, han havde lidt.
20. Käräjäoikeus dømte Ruokoranta til at betale Katja Candolin et månedligt underholdsbeløb indtil den 2. september 2000 og til at godtgøre hende begravelsesomkostninger. Endvidere tilpligtede käräjäoikeus ved dommen Ruokoranta til at betale Viljaniemi erstatning for hospitalsudgifter, ødelagte klæder og for svie og smerte. Retten dømte endvidere Ruokoranta til at betale Paananen erstatning for pleje og medicinudgifter, svie og smerte, vedvarende invaliditet og handicap samt en månedlig erstatning for tab af indkomst i 24 år. Den fandt ikke, at der var rimelig grund til at nedsætte erstatningerne i betragtning af den forsætlige karakter og grovheden af Ruokoranta handlinger.
21. Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt de idømte erstatninger skulle betales af ansvarsforsikringen for den af Ruokoranta førte bil, bemærkede den nationale ret i

første instans, at de pågældende personer havde tilbragt flere timer sammen og nydt alkohol og derefter frivilligt havde taget plads i bilen, som var blevet ført af Ruokoranta. De måtte alle have bemærket, at Ruokoranta var beruset. Ifølge trafikforsikringslovens § 7, stk. 3, havde ingen af dem ret til erstatning fra forsikringsselskabet, medmindre der forelå en særlig grund i denne bestemmelses forstand.

22. Vedrørende Paananen fandt käräjaoikeus, at det på grund af de meget alvorlige vedvarende mén, som han havde lidt, ville være ubilligt, om han på grund af Ruokorantas økonomiske forhold ikke skulle kunne opnå erstatning og bestemte, at den ham tilkendte erstatning skulle betales af ansvarsforsikringen for den bil, som Ruokoranta havde ført. Hvad angår Katja Candolin og Viljaniemi var der ifølge käräjaoikeus ikke blevet fremført nogen særlig grund til, at erstatningerne skulle betales af ansvarsforsikringen.

23. Under appelsagen fastslog appelretten Turun hovioikeus at der i betragtning af Ruokorantas skyldgrad ikke var grund til at nedsætte den erstatning, som han var dømt

til at betale, under hensyn til hans økonomiske forhold eller den omstændighed, at passagerne havde medvirket til den skade, som de havde lidt. Hvad angår den erstatning, der skulle betales af ansvarsforsikringen, ændrede appelretten førsteinstansens dom således, at forsikringsselskabet heller ikke skulle betale erstatning til Paananen.

24. Under appelsagen ved Korkein oikeus (Finlands Højesteret) rejste Katja Candolin, Viljaniemi og Paananen krav om erstatning fra forsikringsselskabet. Ved afgørelse af 19. december 2003 besluttede Korkein oikeus at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Fastsætter kravet i artikel 1 i tredje direktiv [...], hvorefter personskader, der ved færdsel med et køretøj forvoldes på andre passagerer end føreren, dækkes af forsikringen, eller nogen anden fællesskabsretlig bestemmelse eller princip begrænsninger ved vurderingen af betydningen af passagerens egen medvirken i henhold til national ret, når der er tale om hans ret til den erstatning, der skal betales af den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer?

2) Er det i overensstemmelse med fællesskabsretten i enhver anden situation end de i andet direktivs artikel 2, stk. 1, andet afsnit, nævnte tilfælde at nægte eller at begrænse, på grundlag af passageren i køretøjets adfærd, hans ret til at opnå erstatning for skade lidt ved et trafikuheld i henhold til den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer? Kan dette f.eks. komme i betragtning, når en person har taget plads i et køretøj som passager, selv om han har kunnet bemærke, at faren for et uheld, og for at han ville lide skade, var større end normalt?

3) Fastsætter fællesskabsretten en hindring for, at førerens beruselse, som påvirker hans evne til at føre køretøjet på sikker måde, anses for en omstændighed, der skal tages i betragtning?

4) Fastsætter fællesskabsretten en hindring for, at den ret, som tilkommer ejeren af en bil, der er passager i bilen, til at få betalt erstatning for personskade i henhold til den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer, vurderes strengere end andre passagers ret, fordi han har tilladt en beruset person at føre hans bil?«

#### V — Parternes indlæg

25. Ved min gennemgang af indlæggene skal jeg først behandle den finske regerings samt

Kommissionens og parternes indlæg. Da den finske, svenske, østrigske, tyske og norske regering samt forsikringselskabet Pohjola mere eller mindre har fremført de samme argumenter, med enkelte undtagelser, skal jeg medtage disse i min sammenfatning af den finske regerings hovedargumenter.

26. Den finske regering er af den opfattelse, at fællesskabsretten ikke tilstræber en harmonisering af erstatningsansvarsordningerne i medlemsstaterne. Dette fremgår af dommen i sagen Mendes Ferreira og Delgado Correira Ferreira<sup>5</sup>, hvori Domstolen udtalte, at fællesskabsretten ikke har nogen indflydelse på, hvilken type erstatningsansvar — objektivt ansvar eller culpaansvar — forsikringen skal dække.

Direktiverne indeholder alene en forpligtelse til at sikre, at erstatningsansvaret for motorkøretøjer er dækket af en forsikring. Medlemsstaterne har derfor fortsat kompetence til at fastsætte den erstatningsansvarsordning, som skal gælde for skader, der forvoldes ved færdsel med motorkøretøjer.

5 — Dom af 14.9.2000, sag C-348/98, Sml. I, s. 6711, præmis 23, 28 og 29.

27. Fællesskabsretten indeholder ingen begrænsninger ved vurderingen i individuelle tilfælde af den betydning, skadelidtes egen medvirken til skaden har. I finsk erstatningsret gælder en regel om, at en skadelidt, som selv har medvirket til skadens opståen, ikke får erstatning eller ikke fuld erstatning. Det tilkommer den nationale ret at afgøre, i hvilket omfang de almindelige erstatningsregler skal anvendes i det konkrete tilfælde.

28. Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte bevidst accepterer en forhøjet risiko for, at der indtræffer en ulykke. Retten kan på grundlag af de almindelige erstatningsregler nedsætte eller lade erstatningen bortfalde, hvis nogen tager plads i et køretøj med viden om, at han under kørslen løber en væsentlig større risiko for skade end normalt. Fællesskabsretten er ikke til hinder for, at førerens berusede tilstand tages i betragtning ved vurderingen af, om der er grund til at begrænse erstatningen. Ifølge den finske regering er fællesskabsretten heller ikke til hinder for, at det anses for en skærpende omstændighed, hvis ejeren af en bil, som føres af en anden person, der er spirituspåvirket, selv befinder sig blandt bilens passagerer. Den østrigske regering har anført, at ejeren eller indehaveren af et motorkøretøj ikke kan anses for en skadelidt tredjemand, men har et kontraktforhold til forsikringsgesellschaften, hvorfor ejeren af bilen i et sådant tilfælde bør bedømmes strengere end de øvrige passagerer.

29. Ifølge den tyske regering vedrører direktiverne kun retsforholdet mellem det forsikrings-selskab, som har tegnet motorkøretøjsforsikringen, og ejeren af køretøjet. Direktiverne regulerer ikke retsforholdet mellem den person, som er ansvarlig for ulykken, og skadelidte. Dette er reguleret af de nationale regler om erstatning og ansvar.

30. Den svenske og den østrigske regering har i deres indlæg yderligere nuanceret synspunkterne. Ifølge den svenske regering bør en justering af erstatningen ikke føre til, at retten til erstatning for en bestemt kategori af personer eller en bestemt type skade helt udelukkes. Den østrigske regering er af den opfattelse, at det ikke kan fastsættes i en aftale om lovpligtig ansvarsforsikring, at forsikringsgiveren kan nedsætte eller lade sin erstatningspligt over for passagererne bortfalde i tilfælde, hvor føreren var spirituspåvirket.

31. Efter Kommissionens opfattelse vedrører de præjudicielle spørgsmål forholdet mellem forsikringsgiveren og skadelidte. Spørgsmålet om skadelidtes egen skyld og den eventuelle erstatningspligt, som har sammenhæng hermed, skal ifølge Kommissionen besvares på grundlag af national ret.



32. Kommissionen er dog af den opfattelse, at det ikke kan bestemmes i en aftale om en lovpligtig ansvarsforsikring, at forsikrings-selskabet ikke er forpligtet til at erstatte den person- og tingsskade, som passagerne i det forsikrede køretøj har lidt, såfremt føreren var spirituspåvirket<sup>6</sup>. Til støtte for sin opfattelse henviser Kommissionen navnlig til Ruiz Bernáldez-dommen<sup>7</sup>. Det fremgår af denne dom, at Domstolen tager hensyn til den situation, som skadelidte selv har bragt sig i, men kun i de tilfælde, som er nævnt i andet direktivs artikel 2, stk. 1, første afsnit, der indeholder en opregning af de særlige tilfælde, hvor forsikringen ikke dækker.

Paananen fremhæver, at det må være hovedreglen, at der skal ydes erstatning, da det er umuligt for passagerne at bevise, at de ikke vidste, at føreren var beruset.

## VI — Stillingtagen

33. Endvidere er fællesskabsretten efter Kommissionens opfattelse til hinder for at anlægge en strengere bedømmelse af bilens ejer, når denne befandt sig i bilen som passager, da tredje direktivs artikel 1 hvad angår erstatningen kun sondrer mellem føreren og passagererne.

34. Paananen er af den opfattelse, at det fremgår af direktiverne, at forsikringen af motorkøretøjet skal dække alle passagerer, bortset fra føreren. Der kan kun gives afslag på at yde erstatning i undtagelsestilfælde.

35. Med sine spørgsmål ønsker den forelæggende ret i det væsentlige oplyst, om medlemsstaterne i deres nationale lovgivning kan fastsætte andre tilfælde, hvor passagers ret til erstatning fra den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer udelukkes, end dem, der er indeholdt i direktivet. Hvis medlemsstaterne ikke kan fastsætte andre end de herom i direktivet indeholdte undtagelser, skal det afgøres, om en passager, som har lidt skade, og som vidste eller burde vide, at føreren af motorkøretøjet var spirituspåvirket på ulykkesidspunktet, af denne grund i medfør af national ret helt eller delvis kan udelukkes fra retten til erstatning. Endelig er det et spørgsmål, om ejeren af en bil, der selv har været passager i bilen, kan bedømmes strengere end de andre passagerer, fordi han har ladet en spirituspåvirket person køre bilen.

6 — Jf. dom af 28.3.1996 i Ruiz Bernáldez-sagen (sag C-129/94, Sml. I, s. 1829, domskonklusionens andet punktum, sammenholdt med tredje direktivs artikel 1).

7 — Nævnt i fodnote 6, jf. præmis 18-21.

A — *Indledende bemærkninger*

36. De tre direktiver indeholder minimums-forskrifter for lovpligtig ansvarsforsikring af motorkøretøjer. Første direktiv foreskrev indførelse af en lovpligtig ansvarsforsikring i alle medlemsstater, som skal dække den skade, som opstår på Fællesskabets område. I begyndelsen var det overladt til medlemsstaterne selv at træffe bestemmelser om dækning af skaden og fastsætte betingelser for den lovpligtige forsikring. I 1984 blev der med andet direktiv fastsat minimumsfor-skrifter for omfanget af den lovpligtige dæk-ning af tings- og persons-kade, hvilket inde-bar en objektivering af trafikanters risiko ved kørsel inden for det Det Europæiske Fælles-kab. Senere udvidede tredje direktiv det personelle anvendelsesområde til andre pas-sagerer i motorkøretøjer end føreren.

37. Ifølge de tre direktiver påhviler det medlemsstaterne at påse, at ejere eller indehavere af et motorkøretøj overdrager deres lovpligtige ansvar for køretøjer til et forsikrings-selskab ved indgåelse af en forsik-ringsaftale<sup>8</sup>. Endvidere skal alle policer vedrørende lovpligtige ansvarsforsikringer for motorkøretøjer gælde for hele Fælles-kabets område<sup>9</sup>, og forsikringen skal på grundlag af en enkelt præmie mindst give den dækning, som er foreskrevet i hver

enkelt medlemsstats lovgivning<sup>10</sup>. Da dæk-ningen er harmoniseret på europæisk plan, er der garanti for, at skadelidte får til-strækkelig erstatning, uanset i hvilken med-lemsstat skaden indtræder<sup>11</sup>.

38. Den ordning, der indføres med direkti-verne, har til formål at sikre den frie bevægelighed såvel for køretøjer, der er hjemmehørende på Fællesskabets område, som for passagerer, og endvidere at sikre, at personer, der lider skade ved uheld forvoldt af sådanne motorkøretøjer, sikres en ensartet behandling, uanset hvor i Fællesskabet uhel-det finder sted<sup>12</sup>.

39. Beskyttelsen af skadelidte indtager en vigtig plads i de tre direktiver. Selv om beskyttelsen af skadelidte var væsentlig allerede ifølge første direktiv, er skadelidtes retsstilling blevet forbedret og udbygget i andet og tredje direktiv. Med de efterføl-gende direktiver tilsigtes der en afhjælpning af visse ufuldkommenheder i ordningen, som for en dels vedkommende først har vist sig med tiden. Til forbedring af skadelidtes retsstilling bestemmer andet direktiv, at visse fritagelsesklausuler ikke kan gøres gældende over for skadelidte. Endvidere indeholder

8 — Første direktivs artikel 3, stk. 1.

9 — Første direktivs artikel 3, stk. 2.

10 — Tredje direktivs artikel 2.

11 — Femte betragtning til andet direktiv.

12 — Jf. Ruiz Bernáldez-dommen, nævnt i fodnote 6, præmis 13.

andet direktivs artikel 1, stk. 4, udtrykkelig mulighed for at anvende »enhver praksis, som måtte være mere gunstig for skadelidte«<sup>13</sup>. I tredje direktiv er kredsen af skadelidte udvidet med henblik på at beskytte en »særligt sårbar kategori af potentielle skadelidte«, nemlig passagerne.

foreligger en særlig grund hertil. Også skade på passagerer, som befandt sig i køretøjet på ulykkestidspunktet, og som var eller burde være klar over førerens tilstand, erstattes kun, såfremt der foreligger en særlig grund hertil.

*B — Er det lovligt, at medlemsstaterne i deres lovgivning fastsætter andre undtagelser end dem, der er indeholdt i direktiverne, fra passagers ret til erstatning fra den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer?*

40. Den finske lovgiver har med hensyn til passagers ret til erstatning af personskade fra det forsikringsselskab, som har tegnet forsikringen for motorkøretøjet, fastsat en særregel for det tilfælde, at føreren var spirituspåvirket (trafikforsikringslovens § 7, stk. 3). Denne bestemmelse var i kraft på tidspunktet for de faktiske omstændigheder. Det er fastsat i bestemmelsen, at skade, som forvoldes af en spirituspåvirket fører, kun erstattes af forsikringsselskabet, hvis der

41. Andet direktivs artikel 2, stk. 1, omhandler en række lovlige ansvarsfraskrivelses-klausuler, som kun gælder inden for rammerne af det kontraktlige forhold mellem den forsikrede og forsikringsgiveren, og som ikke kan gøres gældende over for tredjemænd, der har lidt skade ved en trafikulykke. Stk. 1, andet afsnit, indeholder en undtagelse herfra. Hvis forsikringsselskabet kan bevise, at personer, der frivilligt har taget plads i det skadeforvoldende køretøj, vidste, at køretøjet var stjålet, kan det gøre dette gældende over for passagerne.

42. Fællesskabslovgiver har med denne sidste bestemmelse villet fastsætte en undtagelse fra reglen om, at lovbestemmelser eller kontraktklausuler i en forsikringspolice ikke kan gøres gældende over for passagerer og tredjemænd, som har lidt skade ved en trafikulykke. Denne undtagelse må fortolkes indskrænkende og anses for udtømmende, da den udgør en fravigelse af hovedreglen<sup>14</sup>. En modsat fortolkning ville give medlems-

<sup>13</sup> — Jf. forslag til afgørelse fra generaladvokat Lenz i Ruiz Bernáldez-sagen, nævnt i fodnote 6, punkt 23.

<sup>14</sup> — Jf. også efter EFTA-Domstolens dom af 17.11.1999 i sagen Storebrand and Finanger. *Report of EFTA Court 1999*, s. 119, præmis 25.

staterne mulighed for at begrænse erstatningen til passagerer, som lider skade ved en trafikulykke, til bestemte typer af skade. Dette ville medføre en forskelsbehandling af de skadelidte afhængig af det sted, hvor ulykken finder sted, hvilket det netop er formålet med direktiverne at undgå<sup>15</sup>.

mende opregning af tilfælde, hvor forsikringsselskabet kan gøre lovbestemmelser eller kontraktklausuler i en forsikringspolice gældende over for en passager. Medlemsstaterne er derfor ikke berettiget til i deres nationale lovgivning at træffe bestemmelse om udelukkelse af passagers ret til erstatning fra den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer i andre tilfælde end dem, der er nævnt i direktivet.

43. Denne fortolkning af andet direktivs artikel 2 støttes af tredje direktivs artikel 1, hvorved kredsen af skadelidte udvides til passagerer, således at der sikres en beskyttelse af denne særligt sårbare kategori af potentielle skadelidte. Med denne foranstaltning har fællesskabslovgiver bevidst villet udvide den personkreds, som omfattes af direktivets beskyttelse. I betragtning af direktivets formål, som er at beskytte de skadelidte, er det min opfattelse, at en national bestemmelse, som automatisk og på forhånd udelukker enhver dækning, strider imod de tre direktiver.

45. Følgelig kan et forsikringsselskab ikke under henvisning til nationale lovbestemmelser eller kontraktklausuler afslå at yde erstatning til passagerer, som har lidt skade ved en ulykke, som er forårsaget af det forsikrede køretøj. I modsat fald ville de rettigheder, der tilkommer passagerer ifølge tredje direktiv, blive gjort illusoriske.

44. § 7, stk. 3, i den finske trafikforsikringslov udelukker fuldstændigt bestemte kategorier af forsikrede fra erstatning på grund af deres egen handlemåde. Bestemmelsen bygger på en formodning om passagerens medskyld, såfremt han tager plads i en bil, hvis fører er beruset. I punkt 42 kom jeg til den konklusion, at andet direktivs artikel 2, stk. 1, andet afsnit, indeholder en udtøm-

46. Jeg må derfor besvare spørgsmålet i punkt 35 med, at fællesskabsretten er til hinder for, at der i andre tilfælde end dem, der er nævnt i andet direktivs artikel 2, stk. 1, andet afsnit, gøres en fraskrivelse af dækningen fra den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer gældende over for passagererne.

15 — Jf. Ruiz Bernáldez-dommen, nævnt i fodnote 6, præmis 19, og den i fodnote 14 nævnte dom afsagt af EFTA-Domstolen, præmis 24.

*C — Kan en skadelidt passager, som vidste eller burde vide, at føreren af et motorkøretøj var spirituspåvirket på ulykkesøjeblikket, af denne grund i medfør af national ret helt eller delvis udelukkes fra retten til erstatning?*

for, at forsikringsselskabet selv under henvisning til national lovgivning nedsætter eller lader erstatningen bortfalde. Det tilkommer den nationale ret i det konkrete tilfælde afhængig af sagens omstændigheder at fastslå og eventuelt begrænse erstatningen på grundlag af de generelle principper, der gælder for lovpligtigt ansvar.

47. Direktiverne indeholder ingen særlige bestemmelser om valg af en bestemt type ansvarsordning. Som det fremgår af dommen i sagen Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira, er omfanget af ansvaret over for passagerer i princippet reguleret af national ret<sup>16</sup>. I denne dom fastslog Domstolen, at »medlemsstaterne på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin frit kan fastsætte, hvilken erstatningsansvarsordning der skal gælde for skader, der forvoldes ved færdsel med motorkøretøjer, men at de er forpligtede til at sikre, at det erstatningsansvar, der er gældende i henhold til deres nationale ret, er dækket af en forsikring i overensstemmelse med bestemmelserne i ovennævnte tre direktiver«.

49. Anvendelsen af national erstatningsret må dog ikke føre til en udhuling af direktivernes materielle bestemmelser.

48. Hvorvidt der også i det konkrete tilfælde er pligt til at yde erstatning, er dog i hvert fald til dels overladt til medlemsstaternes frie skøn. Omfanget af skadelidtes eventuelle egen skyld og virkningerne heraf for hans krav på erstatning afgøres i princippet af national ret. Hvis føreren er fastslået at være ansvarlig ifølge national ret og skadelidte at have krav på erstatning, er forsikringsselskabet ifølge direktiverne forpligtet til at betale erstatningen. Direktiverne er til hinder

50. Som hovedregel kan man i forbindelse med trafikulykker sjældent bebrejde passagererne noget, da de er passive medtrafikanter. En person, som tager plads i et køretøj med viden om, at risikoen for, at der indtræffer skade under kørslen, er væsentlig større end normalt, accepterer imidlertid hermed en forhøjet ulykkerisiko. Dette kan betragtes som en form for egen skyld. Retligt set medfører en sådan form for egen skyld dog ikke pr. definition, at ethvert krav på erstatning udelukkes.

51. Kun i undtagelsessituationer kan erstatningen til skadelidte begrænses på grundlag

16 — Dommen er nævnt i fodnote 5, jf. præmis 29.

af en individuel vurdering<sup>17</sup>. Om dette faktisk bør ske i den foreliggende sag, afhænger af omstændighederne og navnlig af, om skadelidtes handlemåde i det konkrete tilfælde medførte en alvorlig fare, og om han som passager var sig faren bevidst. Dette tilkommer det den nationale ret at bedømme.

52. Mit svar på det andet spørgsmål er derfor, at fællesskabsretten ikke er til hinder for, at national ret delvis begrænser erstatningen til en skadelidt passager, som vidste eller burde vide, at føreren af motorkøretøjet var spirituspåvirket på ulykkestidspunktet, på grund af den pågældendes egen skyld. Det tilkommer den nationale ret at afgøre dette på grundlag af en individuel vurdering og under hensyn til omstændighederne.

*D — Kan ejeren af en bil, der selv har været passager i bilen, bedømmes strengere end de andre passagerer, fordi han har ladet en spirituspåvirket person køre bilen?*

53. Som Kommissionen med rette har anført, sonder direktivet hvad angår erstat-

ningen kun mellem føreren og passagererne. Tredje direktivs artikel 1 bestemmer, at den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer skal dække ansvaret for personskader, der ved færdsel med et køretøj forvoldes på andre passagerer end føreren. I syvende betragtning til andet direktiv anføres det, at virkningerne af en klausul om ansvarsskrivelse af hensyn til skadelidtes interesser bør begrænses til forholdet mellem forsikrings-selskabet og den for ulykken ansvarlige.

54. Heraf følger, at i det tilfælde, hvor en fører af køretøjet, som hverken er ejer eller indehaver heraf, forårsager en ulykke, og passageren er den person, som har tegnet forsikringen for motorkøretøjet, overgår retsforholdet mellem forsikringstageren og forsikringsgiveren til skadevolder. I en sådan situation har den oprindelige forsikringstager kun et retsforhold til forsikringsgiveren i sin egenskab af skadelidte. Som anført ovenfor i punkt 31, indtager beskyttelsen af skadelidte en vigtig plads i de tre direktiver.

55. Af denne grund kan ejeren af en bil, der selv har været passager i bilen, ikke bedømmes strengere end andre passagerer, fordi han har ladet en spirituspåvirket person føre bilen.

<sup>17</sup> — Jf. den i fodnote 14 nævnte dom afsagt af EFTA-Domstolen, præmis 26.

## VII — Forslag til afgørelse

56. På grundlag af foranstående betragtninger skal jeg foreslå Domstolen at besvare spørgsmålene fra Korkein oikeus på følgende måde.

- »1) Fællesskabsretten er til hinder for, at der i andre tilfælde end dem, der er nævnt i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, i Rådets andet direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, gøres en fraskrivelse af dækningen fra den lovpligtige ansvarsforsikring gældende over for passagererne.
  
- 2) Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse samt Rådets andet direktiv 84/5 og Rådets tredje direktiv 90/232/EØF af 14. maj 1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer er ikke til hinder for, at national ret delvis begrænser erstatningen til en skadelidt passager, som vidste eller burde vide, at føreren af motorkøretøjet var spirituspåvirket på ulykkestidspunktet, på grund af den pågældendes egen skyld. Det tilkommer den nationale ret at afgøre dette på grundlag af en individuel vurdering og under hensyn til omstændighederne.
  
- 3) Direktiv 72/166, andet direktiv 84/5 og tredje direktiv 90/232 er til hinder for, at ejeren af en bil, der selv har været passager i bilen, bedømmes strengere end de andre passagerer, fordi han har ladet en spirituspåvirket person føre bilen.«