



Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
P. MENGOZZI
fremsat den 26. februar 2014¹

Sag C-162/13

**Damijan Vnuk
mod
Zavarovalnica Triglav d.d.**

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Vrhovno sodišče (Slovenien))

»Ansvarsforsikring for motorkøretøjer — begrebet »transport med køretøjer« — ulykke forvoldt af en traktor med anhænger under stabling af høballer ved en lade«

1. I den foreliggende sag anmodes Domstolen om at præcisere anvendelsesområdet for Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse².

2. Nævnte direktivs artikel 3, stk. 1, bestemmer, at »[h]ver medlemsstat træffer med forbehold af artikel 4 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«. Det følger heraf, at der med henblik på en præcisering af anvendelsesområdet for direktiv 72/166 må skabes enighed om begreberne »køretøj« og »transport« hermed.

I – Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

3. Den ulykke, der ligger til grund for tvisten i hovedsagen, indtraf den 13. august 2007 og er af den forelæggende ret beskrevet som værende forårsaget af en traktor med anhænger – et køretøj, for hvilket der faktisk var tegnet en lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer – under stabling af høballer ved en lade. Traktorføreren satte køretøjet i bagegear for at parkere anhængerens i laden, bakkede, og anhængerens væltede en stige, som sagsøgeren i hovedsagen, Damijan Vnuk, stod på. Sidstnævnte faldt og kom til skade. Han anlagde sag ved de slovenske retter mod det forsikringsselskab, hos hvem ejeren af traktoren havde forsikret sit køretøj, idet han nedlagde påstand om erstatning for ikke-økonomisk skade.

4. Såvel retten i første instans som retten i anden instans afviste kravet. De er i det væsentlige af den opfattelse, at hovedformålene med den lovpligtige forsikring er at kollektivisere risikoen og beskytte skadelidte og passagerer i trafikken på offentlig vej. Omstændighederne omkring den ulykke, som Damijan Vnuk har været offer for, udgør efter deres opfattelse ikke en typisk transport med motorkøretøjer, og den skade, som Damijan Vnuk har lidt, har ingen sammenhæng med kørsel på

1 — Originalsprog: fransk.

2 — EFT 1972 II, s. 345.

offentlige veje. Endvidere blev traktoren under omstændighederne i tvisten i hovedsagen ikke anvendt som et køretøj, men som et arbejdsredskab. Den lovpligtige forsikring omfatter imidlertid ikke en sådan anvendelse, idet forsikringen kun omfatter færdselsulykker, dvs. ulykker, der indtræffer i forbindelse med anvendelsen af et køretøj til kørsel på offentlig vej.

5. Damijan Vnuk har fået tilladelse til at iværksætte revisionsanke ved den forelæggende ret til prøvelse af appelrettens afgørelse. I henhold til artikel 15 i Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (lov om lovpligtig motorkøretøjsforsikring, herefter »ZOZP«) »skal ejeren af et køretøj tegne en ansvarsforsikring for motorkøretøjer til dækning af skader forvoldt på tredjemand, som resulterer i død, personskade, invaliditet, tingsskade eller -tab (herefter »ansvarsforsikring for motorkøretøjer«), dog undtaget erstatningsansvar for beskadigelse af de ting, som er modtaget til transport«. Damijan Vnuk er af den opfattelse, at den forelæggende rets fortolkning af denne bestemmelse er for snæver. Begrebet transport omfatter ikke kun kørsel på offentlige veje. Endvidere blev traktoren ikke anvendt som arbejdsredskab på det tidspunkt, hvor ulykken indtraf, og en traktor med anhænger skal betragtes som et køretøj. Ulykken er derfor omfattet af den lovpligtige forsikring som omhandlet i ZOZP's artikel 15.

6. Sagsøgte i hovedsagen er derimod af den opfattelse, at ulykken indtraf i forbindelse med en arbejdssituation foran en hølade og ikke i forbindelse med, at traktoren blev benyttet som køretøj til transport på offentlig vej eller i trafikken som sådan. Sagsøgte har endvidere anført, at forsikringspræmierne beregnes på grundlag af en særlig tarif, som tager hensyn til de risici, der er forbundet med hver enkelt kategori af køretøjer. I henhold til denne tarif anses traktorer notorisk for at udgøre en mindre risiko, idet de benyttes langt mindre som køretøj i trafikken, og forsikringspræmien er følgelig lavere. Det ville have forholdt sig anderledes, såfremt en situation som den, der foreligger i hovedsagen, også skulle anses for at være omfattet af den lovpligtige forsikring omhandlet i ZOZP's artikel 15.

7. Den forelæggende ret har anført, at begrebet transport med motorkøretøj ikke er defineret i national ret, og at denne mangel er afhjulpet i retspraksis. De nationale retter er således af den opfattelse, at det i princippet ikke er afgørende, om en skade er forvoldt på en offentlig vej og/eller mens køretøjet holdt stille, eller motoren var slukket. Derimod anses de situationer, hvor et køretøj benyttes som arbejdsredskab, eksempelvis en traktor, der fungerer som arbejdsredskab i marken, ikke for at være omfattet af den lovpligtige forsikring omhandlet i ZOZP's artikel 15.

8. Da den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer har sit udspring i EU-retten, har den forelæggende ret endvidere bemærket, at hverken direktiv 72/166, herunder artikel 3, stk. 1, som ændret, eller de senere direktiver³ indeholder en definition af begrebet transport. Dette begreb kan imidlertid forstås enten således, at det omfatter anvendelsen af et køretøj til transport på offentlig vej – i hvilket tilfælde Damijan Vnucs ulykke, der ikke er forvoldt af et køretøj og ikke fandt sted som led i færdsel, ikke indtraf i forbindelse med transport – eller det kan forstås således, at det omfatter anvendelsen af køretøjet, uafhængigt af, om ulykken kan anses for at være indtruffet i forbindelse med transport.

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), 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), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16.5.2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv) (EFT L 181, s. 65) samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11.5.2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EUT L 149, s. 14) (herefter under ét »direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer«). Endvidere bør det nævnes, at området i øjeblikket er kodificeret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16.9.2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EUT L 263, s. 11), men direktivet finder tidsmæssigt ikke anvendelse på tvisten i hovedsagen.

9. Det er under disse omstændigheder, at Vrhovno sodišče (Slovenien) har besluttet at udsætte sagen og, ved afgørelse indgået til Domstolens Justitskontor den 29. marts 2013, at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål i medfør af artikel 267 TEUF:

»Skal begrebet [transport med] »køretøjer« som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166[...] [...] fortolkes således, at det ikke omfatter omstændighederne i den foreliggende sag, hvor sagsøgte forsikringstager stødte ind i sagsøgerens stige med en traktor med anhænger under stabling af høballer ved høladen, idet denne hændelse ikke er indtruffet i forbindelse med færdsel på offentlig vej?«

II – Retsforhandlingerne for Domstolen

10. Den tyske regering og Irland samt Europa-Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg til Domstolen.

III – Retlig vurdering

11. Inden jeg behandler spørgsmålet, skal jeg bemærke, at denne sag, når bortses fra den primært anekdotiske karakter af de faktiske omstændigheder i hovedsagen, er langt vanskeligere end den umiddelbart ser ud til. Den afslører en lakune i EU-retten, som det tilkommer Domstolen at afhjælpe på et område, der i dag er særlig foranderligt, idet der kan opstilles en række meget forskelligartede eksempler på ulykker, der forårsages af eller ved hjælp af et køretøj. Domstolen kan derfor med fordel anlægge en fortolkning, der bidrager til løsningen af tvisten i hovedsagen, ved at lægge vægt på de særlige omstændigheder i den foreliggende sag uden at tage stilling til en endegyldig fortolkning af begrebet »transport«.

12. Den særlige forsigtighed, som jeg mener bør udvises, er udelukkende begrundet i, at det ikke er muligt i en enkeltstående definition at indføje alt det, der kan udgøre en ulykke indtruffet i forbindelse med transport på offentlig vej eller i forbindelse med anvendelsen af et motorkøretøj, idet området forekommer i særlig grad forskelligartet. Det skal fastslås, at forsigtigheden ikke udspringer af den bekymring, som sagsøgte har givet udtryk for inden for rammerne af hovedsagen, idet der – alt i alt ikke overraskende for et forsikringsselskab – er henvist til den finansielle risiko, som forsikringsgiverne udsættes for, og dermed i sidste ende forbrugerne, såfremt Domstolen træffer afgørelse om, at ansvarsforsikringen for motorkøretøjer omfatter en ulykke som den, der ligger til grund for tvisten i hovedsagen.

13. Det ene spørgsmål, som den forelæggende ret har forelagt, rejser reelt en dobbelt problematik. For det første forekommer det hensigtsmæssigt, når henses til de drøftelser, der har fundet sted ved de forskellige nationale retter, der har truffet afgørelse i tvisten i hovedsagen, hurtigt at bekræfte, at en traktor som udgangspunkt kan betragtes som et køretøj som omhandlet i artikel 1, nr. 1), i direktiv 72/166. For det andet skal der tages stilling til, hvorvidt den skade, som Damijan Vnuk har lidt, er en følge af, at traktoren er benyttet som køretøj på offentlig vej, eller som følge af traktorens anvendelse, og hvorvidt den ulykke, som han var offer for, som sådan henhører under anvendelsesområdet for den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer, der er fastsat i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166.

A – Traktoren, der forvoldte ulykken, skal betragtes som »køretøj« i henhold til artikel 1, nr. 1), i direktiv 72/166

14. I henhold til artikel 1, nr. 1), i direktiv 72/166 finder direktivet anvendelse på »ethvert motordrevet køretøj, der er bestemt til trafik til lands, og som ikke kører på skinner, såvel som påhængskøretøjer, selv om de ikke er tilkoblede«.

15. I henhold til artikel 4 i direktiv 72/166 kunne medlemsstaterne gøre undtagelse fra direktivets artikel 3 for visse kategorier af personer og køretøjer, og en liste herover skulle sendes til såvel de øvrige medlemsstater som til Kommissionen⁴. Selv om visse medlemsstater har gjort brug af denne mulighed, hvilket nogle gange er sket netop for at udelukke landbrugskøretøjer og traktorer, der er hjemmehørende i det pågældende land fra den lovpligtige ansvarsforsikring – hvilket er tilfældet for Republikken Malta og Republikken Finland – må det konstateres, at den medlemsstat, hvor tvisten i hovedsagen verserer, ikke har truffet et sådant valg⁵.

16. Der er således ikke tvivl om, at den traktor, der forvoldte ulykken, skal betragtes som et »køretøj« i henhold til direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer. Det fremgår endvidere af sagen, som er forelagt Domstolen, at traktoren trak en anhænger, og at det var sidstnævnte, der væltede stigen. Igen er ordlyden af direktiv 72/166 meget klar, idet den udtrykkeligt præciserer, at påhængskøretøjer, selv om de ikke er tilkoblede – hvilket ikke synes at være tilfældet for så vidt angår den relevante ulykke – betragtes som køretøjer.

17. Endvidere er der ikke i ordlyden grundlag for at anlægge den sondring mellem »arbejdsredskaber« og »køretøj«, som sagsøgte i hovedsagen har gjort gældende for den forelæggende ret. Jeg deler i den henseende de bekymringer, som Kommissionen har givet udtryk for for så vidt angår de praktiske vanskeligheder og den kilde til usikkerhed, som et sådant kriterium ville give anledning til, for ulykkesofrene. Det er faktisk ofte vanskeligt for disse kategorier af køretøjer, der har en »blandet« brug, at fastslå, hvornår de ophører med at fungere i deres egenskab af køretøj og overgår til en anvendelse som arbejdsredskab. Under alle omstændigheder vil denne vurdering eventuelt kunne få en betydning for afgørelsen af, hvorvidt en ulykke er en følge af transport med køretøjer i henhold til artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166, men ikke for kvalificeringen som sådan af køretøjet i henhold til samme direktivs artikel 1, nr. 1).

B – Om begrebet ulykke som følge af transport med køretøjer som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166

18. Med henblik på at give den forelæggende ret et nyttigt svar vil jeg foreslå indledningsvis at gennemgå de årsager, der har givet anledning til tvivl hos den forelæggende ret, om forståelsen af den nationale lovgivning, som gennemfører direktiv 72/166, og som udspringer af de terminologiske forskelle mellem de forskellige sprogversioner af den nævnte artikel. Dernæst er det med henblik på at ensrette fortolkningen af denne artikel nødvendigt at foretage en ordlydsfortolkning samt en teleologisk og systemisk fortolkning af denne bestemmelse. Afslutningsvis skal konsekvenserne af det resultat, som denne fortolkning fører til, overføres på den konkrete sag, der nu er forelagt Domstolen.

1. Årsagerne til tvivl: EU-lovgivers upræcise terminologi og forskellig national praksis

19. Da det er fastslået, at der er tale om et køretøj, skal der herefter tages stilling til, om den skade, køretøjet har forvoldt, er sket i forbindelse med transport. De vanskeligheder, som den forelæggende ret står over for, skyldes sproglige afvigelser i de EU-retsakter, der danner grundlag for den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

20. For en fransk læser er der ved første øjesyn ikke tvivl om, at direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer vedrører *transporten* (o.a.: på fransk »*circulation*«) med køretøjer, hvilket allerede fremgår af direktivernes overskrift.

4 — Artikel 1, stk. 3, i direktiv 2005/14 supplerer artikel 4 i direktiv 72/166.

5 — Se listen over personer, der er undtaget fra lovpligtig ansvarsforsikring, samt de myndigheder og organer, der skal erstatte skadelidte, på følgende internetadresse: http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/consumer/motor/index_fr.htm

21. Det er imidlertid tilstrækkeligt at læse den engelske version af de nævnte direktiver for at fastslå, at visse sprogversioner tager sigte på at regulere ansvarsforsikringen ved *brugen* eller *anvendelsen* af køretøjer⁶. Dette er tillige tilfældet for så vidt angår den slovenske sprogversion.

22. Den samme sproglige afvigelse forefindes i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166.

23. Den franske sprogversion forpligter medlemsstaterne til at træffe »toutes les mesures utiles [...] pour que la responsabilité civile relative à la *circulation* des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance«⁷. Det samme gør sig gældende for den spanske, græske, italienske, nederlandske, polske og portugisiske sprogversion.

24. Den engelske sprogversion af artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166 forpligter medlemsstaterne til at træffe alle nødvendige foranstaltninger »to ensure that civil liability in respect of the *use* of vehicles normally based in its territory is covered by insurance«⁸. Den bulgarske, tjekkiske, estiske, lettiske, maltesiske, slovakiske, slovenske og finske sprogversion henviser også til begrebet brug af køretøjer.

25. Den tyske, danske, ungarske, litauiske, ungarske, rumænske og svenske sprogversion af artikel 3, stk. 1, henviser til forpligtelsen til at tegne en ansvarsforsikring *for* køretøjer.

26. Disse afvigelser giver klart anledning til tvivl om, hvad der er omfattet af den lovpligtige ansvarsforsikring i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166. På den ene side kan bestemmelsen fortolkes således, at forsikringsselskaberne kun har pligt til at yde erstatning for ulykker forårsaget i forbindelse med transport på offentlig vej – et begreb, der i øvrigt endnu ikke er defineret. Det er det synspunkt, som det sagsøgte forsikringsselskab i hovedsagen har gjort gældende for den forelæggende ret. På den anden side kan bestemmelsen forstås i en bredere forstand, således at forsikringen omfatter enhver skade, der – uanset på hvilken måde – er forbundet med køretøjets anvendelse eller funktion og uafhængigt af, om ulykken er en følge af transport på offentlig vej.

27. Medlemsstaterne har ikke påpeget denne tvetydighed i forbindelse med gennemførelsen af direktiverne om forsikring for motorkøretøjer. Mens den tyske sprogversion af artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166 vedrører en lovpligtig forsikring *for* køretøjer, henviser den tyske og østrigske gennemførelseslovgivning til begrebet anvendelse af køretøjer⁹. I andre nationale bestemmelser anvendes udtrykkene »*transport*« og »*anvendelse*« samtidig og i flæng, som det eksempelvis er tilfældet for så vidt angår Kroatien, Letland, Litauen og Portugal.

28. Det hænder også, at man i national retspraksis frigør sig fra ordlyden af gennemførelseslovgivningen for at udvide, eller omvendt, indskrænke anvendelsesområdet for den lovpligtige forsikring. Cour de cassation (Luxembourg) har således fastslået, at et køretøj, der er omfattet af en ansvarsforsikring for motorkøretøjer, er forsikret, medmindre andet er aftalt, uanset hvor køretøjet befinder sig, idet det ikke er afgørende, om ulykken indtraf i forbindelse med transport¹⁰. Lietuvos vyriausiosios administracinis teismas (Litauens øverste forvaltningsdomstol) har anlagt en strengere fortolkning, end den litauiske lovgivning synes at give grundlag for, idet den har

6 — Dvs. »the use« på engelsk.

7 — Min fremhævelse.

8 — Min fremhævelse.

9 — Jf. i østrigsk ret Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz (lov om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer) (BGBl. nr. 651/1994) og for så vidt angår tysk ret § 1 i Pflichtversicherungsgesetz (lov om lovpligtig forsikring).

10 — Dom af 20.12.2012, nr. 65/12, afsagt af Cour de cassation.

fastslået, at en ejer af et køretøj, som er involveret i en ulykke, der indtræffer på et lukket område, ikke er underlagt en lovpligtig forsikring¹¹. Andre retter har desuden fastslået, at ulykker, der involverer et køretøj, som indtræffer på et landbrugsområde eller en såkaldt »gård«, ikke er omfattet af den lovpligtige forsikring¹².

29. Det kan således konstateres, at der er afvigelser mellem de forskellige sprogversioner af direktiv 72/166, som kan give anledning til forskellige fortolkninger, og Domstolen har i sådanne tilfælde gentagne gange udtalt, at »hensynet til en ensartet fortolkning af [EU-]retten ikke tillader, at en bestemmelses ordlyd i tvivlstilfælde betragtes isoleret, men derimod kræver, at ordlyden fortolkes på baggrund af versionerne på de andre officielle sprog, og på baggrund af den almindelige opbygning af og formålet med den ordning, som den er led i«¹³.

30. Dette hensyn gør sig så meget desto mere gældende, når tvetydigheden som her angår et begreb, der er centralt for hele den ordning, der er indført ved direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, idet begrebet »transport« eller »anvendelse« i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166, der ikke som sådan indeholder nogen udtrykkelig henvisning til medlemsstaternes lovgivning med henblik på at fastlægge dets betydning og rækkevidde, normalt i hele EU skal undergives en selvstændig og ensartet fortolkning, som skal søges under hensyntagen til bestemmelsens kontekst og formålet med den pågældende ordning¹⁴. Det ville være i åbenbar strid med de af lovgiver forfulgte formål – hvilket jeg straks skal komme tilbage til – at lade dækningen af den lovpligtige ansvarsforsikring afhænge af de individuelle definitioner, som medlemsstaterne ønsker af fastsætte for begreberne »transport« og/eller »anvendelse«.

2. Om ordlydsfortolkningen og den teleologiske fortolkning af direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer

31. Indledningsvis bemærkes, at artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166 skal læses i lyset af de senere direktiver om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer, for at det kan afgøres, om de forpligtelser, der påhviler medlemsstaterne, når det kræves, at de træffer alle formålstjenlige foranstaltninger for at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring¹⁵.

32. Det skal indledningsvis bemærkes, at direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer ikke indeholder en definition af begrebet »ulykke« eller »skadestilfælde«, eller hvad der skal forstås ved »transport« med eller »anvendelse« af køretøjer.

33. Det bemærkes endvidere, at der er sket en vis udvikling i den af lovgiver anvendte sproglige terminologi i takt med vedtagelsen af de forskellige direktiver. Direktiv 72/166 er således fortrinsvis centreret omkring idéen om et køretøj, der er placeret i en transportsammenhæng: Der henvises i direktivet til begreberne »køretøjer, der er hjemmehørende«¹⁶, »samfærdsel« og »adgang til at køre«¹⁷. Gradvist fjerner direktivteksterne sig fra disse »køretøjs-centrerede« betragtninger, hvis man kan sige det sådan, og henimod en mere person-orienteret tilgang, hvor det ikke længere er forsikringens

11 — Jf. dom af 23.9.2011, nr. N575-1685/2011. Lietuvos vyriausiosios administracinis teismas (Litauens højeste forvaltningsdomstol) anlagde imidlertid en streng fortolkning af, hvad der nærmere bestemt kunne udgøre et lukket område, idet den i samme afgørelse fastslog, at en skov, udkanten af en skov og grøfter ikke kunne betragtes som sådanne områder.

12 — Det er navnlig tilfældet for så vidt angår bulgarsk, litauisk og Det Forenede Kongeriges retspraksis.

13 — Dom af 17.9.2009, sag C-347/08, Vorarlberger Gebietskrankenkasse, Sml. I, s. 8661, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis. Jf. i denne retning domme af 24.10.2013, sag C-22/12, Haasová, EU:C:2013:692, præmis 48 og den deri nævnte retspraksis, og sag C-277/12, Drozdovs, EU:C:2013:685, præmis 39 og den deri nævnte retspraksis.

14 — Dom af 21.2.2008, sag C-426/05, Tele2 Telecommunication, Sml. I, s. 685, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis.

15 — Se punkt 27 i mit forslag til afgørelse i den sag, der gav anledning til dom af 11.7.2013, sag C-409/11, Csonka m.fl., EU:C:2013:512.

16 — Artikel 1, nr. 4), artikel 2, stk. 2 og artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166.

17 — Henholdsvis sjette betragtning til og artikel 6 i direktiv 72/166.

genstand – køretøjet – der er i centrum, men snarere de forskellige kategorier af ulykkesofre, hvis skader skal dækkes af en lovpligtig forsikring, uanset om det drejer sig om »andre passagerer end føreren«¹⁸, »personer, der er impliceret« i et færdselsuheld¹⁹, »passagerer«²⁰ eller fodgængere, cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter²¹ samt »skadelidte ved en ulykke«²².

34. Selve ulykken betegnes på forskellig måde og er ikke altid relateret til transporten på offentlige veje eller til anvendelsen af køretøjet. Det drejer sig dels om et »skadestilfælde forårsaget [...] af et køretøj«²³, »uheld forvoldt af motorkøretøjer«²⁴, »skade ved ulykker af [...] køretøjer«²⁵, »uheld forvoldt af motorkøretøjer«²⁶, »uheld forvoldt af motorkøretøjer«²⁷, »uheld, der er forvoldt af et køretøj«²⁸, eller »ulykke, som involverer et motorkøretøj«²⁹.

35. Det er endvidere nyttigt at henvise til, at artikel 8 i direktiv 2000/26 delvist ændrer Rådets første direktiv 73/239/EØF af 24. juli 1973 om samordning af de administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om adgang til udøvelse af direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring³⁰. Denne ændring vedrører imidlertid ikke klassifikationen af de risici, som skal dækkes af den lovpligtige forsikring i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166, således som det fremgår af nr. 10), punkt A, i bilaget til direktiv 73/239, der har overskriften »Ansvarsforsikring for motordrevne landkøretøjer« og vedrører »[e]thvert ansvar hidrørende fra *brugen* af motordrevne landkøretøjer (herunder førerens ansvar)«³¹. Efter ordlyden af direktiv 73/239 synes den risiko, der skal dækkes, ikke at være begrænset til alene at omfatte færdsel på offentlig vej.

36. Det fremgår ikke af denne ordlydsfortolkning, at lovgiver har etableret en tæt og særligt kvalificeret sammenhæng mellem den ordning, der er indført ved direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, og kravet om transport på offentlig vej i ordets almindelige og snævraste forstand, dvs., at køretøjet skal køre på de offentlige veje, der er forbeholdt dette formål. Den manglende præcision i tekstafattelsen fører mig frem til den betragtning, at selv om idéen om transport på offentlig vej er til stede i teksterne, synes det imidlertid ikke at være – og jeg gentager – en kvalificeret eller afgørende faktor.

37. Denne konstatering står ikke i modsætning til den teleologiske fortolkning af direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer. Fastsættelsen af et krav om lovpligtig forsikring i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166 blev indledningsvis ledsaget af et krav om ophævelse af den forsikringskontrol, der blev udført ved grænserne i medlemsstaterne, før køretøjerne fik adgang til deres område, idet den nævnte kontrol var til hinder for den frie bevægelighed for personer og varer. Selv om den systematiske kontrol blev afskaffet ved det første af disse direktiver, er lovgiver ikke ophørt med til stadighed at udvide det lovgivningsmæssige arsenal, hvilket i det væsentlige er sket med henblik på

18 — Artikel 1 i direktiv 90/232.

19 — Artikel 5 i direktiv 90/232.

20 — 15. betragtning til direktiv 2005/14.

21 — Jf. 16. betragtning til og artikel 4 i direktiv 2005/14.

22 — Artikel 4 i direktiv 2005/14.

23 — Artikel 5 i direktiv 72/166.

24 — Fjerde betragtning til direktiv 90/232.

25 — Ottende betragtning til direktiv 90/232, artikel 1, stk. 3, i direktiv 2000/26, femte, syvende og ottende betragtning til og artikel 4 i direktiv 2005/14.

26 — 8., 11. og 20. betragtning til direktiv 2000/26.

27 — 14. betragtning til direktiv 2000/26.

28 — Artikel 1, stk. 1, første afsnit, og artikel 1, stk. 2, i direktiv 2000/26. En tilsvarende formulering findes i samme direktivs artikel 1, stk. 1, andet afsnit.

29 — 20.-23. betragtning til direktiv 2005/14.

30 — EFT L 228, s. 3.

31 — Min fremhævelse. Den franske sprogversion ligger her tæt på det udtryk, der er anvendt i den engelske sprogversion (»the use«) eller den italienske (»l'uso«), blot for at nævne disse sprogversioner.

gradvist at præcisere den behandling, som skulle sikre ofrene³². Domstolen har således i overensstemmelse med fast retspraksis udtalt, »at det fremgår af præambelen [til direktiv 72/166 og 84/5], at deres formål er dels at sikre den frie bevægelighed både for køretøjer, der er hjemmehørende på Unionens område, og for personer, der kører i dem, dels at sikre personer, der lider *skade ved ulykker forvoldt af disse motorkøretøjer*, ensartet behandling, uanset hvor i Unionen ulykken finder sted«³³. Formålet om beskyttelse af ofrene har været til stede siden direktiv 72/166³⁴ og kan således ikke betragtes som sekundært i forhold til formålet om at sikre en mere fri bevægelighed for personer og varer med henblik på virkeliggørelsen af det indre marked. Den retspraksis, der foreligger på området, viser, at Domstolen har en klar tendens til at anlægge en bred og lempelig fortolkning af de bestemmelser, der kunne være til gunst for ofrene, hvorimod den har anlagt en streng fortolkning af enhver bestemmelse, der ville indebære, at en bestemt kategori af personer udelukkes fra lovpligtig erstatning³⁵.

3. Anvendelse i den konkrete sag

38. Jeg henviser til, at Domstolen med henblik på fortolkningen af begrebet »skade« i artikel 1, nr. 2), i direktiv 72/166 har fastslået, at eftersom lovgiver ikke har defineret dette begreb, er der intet grundlag for at antage, at visse skader skal udelukkes fra dækning, ligesom der ikke i første, andet og tredje direktiv er holdepunkter for at antage, at EU-lovgiver har ønsket at begrænse den beskyttelse, som sikres ved disse direktiver gennem en begrænsning af begrebet »skade«³⁶.

39. Jeg er overbevist om, at en tilsvarende argumentation kan anvendes her.

40. Det må konstateres, at begrebet »transport« i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166 kun er anvendt i syv sprogversioner ud af 22 mulige. Endvidere synes den sprogbrug, som EU-lovgiver har anvendt i direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, ikke at være strengt og præcist begrænset til færdselsulykker. Endelig har samme lovgiver uden ophør styrket garantierne for ulykkesofre.

41. Under disse omstændigheder må der anlægges en bred forståelse af begrebet »transport«, dvs. en forståelse, der primært nærmer sig sprogbrugen i størstedelen af sprogversionerne, hvilket ikke kan betragtes som en fordrejning af lovgivers hensigt, og hvilket i øvrigt synes at være i overensstemmelse med Domstolens retspraksis som gengivet ovenfor. Jeg deler i den henseende ikke de bekymringer, som

32 — Det er nødvendigt at give en kort oversigt over udviklingen i denne beskyttelse af ofre. Direktiv 84/5 fastslog princippet om lovpligtig dækning af tingsskade og personskade, fastsatte garanterede minimumsbeløb for erstatning og pålagde en forpligtelse til at oprette et organ, der skal erstatte skader, der forvoldes af et ukendt eller ikke-forsikret køretøj (artikel 1 i direktiv 84/5), begrænsede anvendelsen af udelukkelsesklausuler i forsikringspolicer (artikel 2 i direktiv 84/5) og udvidede dækningen til familiemedlemmer til forsikringstageren, til føreren eller til enhver anden person, der er erstatningsansvarlig for en skade (artikel 3 i direktiv 84/5). Direktiv 90/232 udvidede dækningen for personskade til at omfatte andre passagerer end føreren (artikel 1 i direktiv 90/232) og fastslog retten for personer, der er impliceret i et færdselsuheld, til at få oplyst navnet på det relevante forsikringsselskab (artikel 5 i direktiv 90/232). Med direktiv 2000/26 blev der dernæst fastsat særlige bestemmelser for skadelidte (artikel 1 i direktiv 2000/26), såsom retten til at rejse direkte krav (artikel 3 i direktiv 2000/26), obligatorisk udpegning af en repræsentant bemyndiget til at behandle skadessager (artikel 4 i direktiv 2000/26), oprettelsen af et nyt informationskontor (artikel 5 i direktiv 2000/26) og erstatningsorganer (artikel 6 i direktiv 2000/26). Endelig blev det med direktiv 2005/14 muligt at tilpasse beløbene for mindstedækning og justere dem hvert femte år samt at udvide området for det i direktiv 84/5 nævnte organs interventioner for så vidt angår tingsskade og personskade (artikel 2 i direktiv 2005/14). Direktivet begrænsede yderligere anvendelsen af udelukkelsesklausuler i forhold til forsikringsdækningen og fastsatte en udvidelse af den nævnte dækning til også at omfatte fodgængere, cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter, idet det samtidig blev forbudt at gøre en selvrisiko gældende over for den skadelidte ved en ulykke, og sidstnævntes ret til oplysninger blev yderligere forbedret (artikel 4 i direktiv 2005/14).

33 — Dom af 23.10.2012, sag C-300/10, Marques Almeida, EU:C:2012:656, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis. Min fremhævelse.

34 — Se i denne retning dom af 28.3.1996, sag C-129/94, Ruiz Bernáldez, Sml. I, s. 1829, præmis 18, og af 1.12.2011, sag C-442/10, Churchill Insurance Company Limited, Sml. I, s. 12639, præmis 30. Der er for nylig igen henvist til dette formål, se Haasová-dommen, præmis 47 og 49, og Drozdovs-dommen, præmis 38 og 40.

35 — Se bl.a. dom af 14.9.2000, sag C-348/98, Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira, Sml. I, s. 6711, og af 19.4.2007, sag C-356/05, Farrell, Sml. I, s. 3067, samt Haasová-dommen og Drozdovs-dommen.

36 — Haasová-dommen, præmis 53 og 54.

Irland har givet udtryk for i relation til retssikkerhedsprincippet og princippet om retsreglers forudsigelighed og jeg henviser i den forbindelse til, at den klassifikation af risici, som er omfattet af erstatningsansvaret i henhold til direktiv 72/166, indeholder en henvisning til begrebet »brug« af køretøj og ikke kun til transport på offentlig vej³⁷.

42. Den lovpligtige forsikring, der er tegnet i henhold artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166, skal således i overensstemmelse med de betingelser og begrænsninger, der er fastsat i samtlige direktiver om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, omfatte de skader, der er forårsaget af et køretøj i forbindelse med dets anvendelse, for så vidt som dette er i overensstemmelse med et køretøjs naturlige funktion. Derfor er enhver form for transport så meget desto mere omfattet.

43. Den omstændighed, at den ulykke, som Damijan Vnuk var offer for, indtraf på en privat ejendom, forekommer ikke at være afgørende. For det første fandt manøvreren sted på en gårdsplads, der må antages at være farbar, og således kan personer udsættes for de risici, der er forbundet med anvendelsen af køretøjer. For det andet ville formålet om beskyttelse af ofre, som EU-lovgiver med rette betragter som den »svage part«³⁸, og deres tilsvarende behandling blive truet, såfremt den skade, som disse ofre har lidt, ikke ville blive dækket som følge af, at anvendelsen af køretøjet fandt sted uden for offentlig vej. Såfremt man anlægger en bred forståelse af begrebet »transport«, således at det omfatter »anvendelsen« af køretøjet, må man efter min opfattelse også antage, at det ikke kun er ulykker, der indtræffer på offentlige veje, som er dækket. For det tredje opfylder dette synspunkt også det andet formål, der bl.a. forfølges med direktiv 72/166, nemlig fri bevægelighed for personer og varer, idet den lovpligtige forsikring dækker alle situationer, hvor et køretøj anvendes – med de begrænsninger, der er anført i punkt 43 – uanset den retlige status eller kvalificering af den jord, hvor ulykken indtraf.

44. Endelig skyldtes den ulykke, som Damijan Vnuk var offer for, at køretøjet bakkede, hvorfor det var anvendelsen af køretøjet som sådan, der i det foreliggende tilfælde var den udløsende faktor, og det er således ikke nødvendigt med henblik på at afgøre tvisten i hovedsagen at tage stilling til, hvilken eventuel betydning det ville have for den lovpligtige forsikrings anvendelsesområde, såfremt et køretøj anvendes som arbejdsredskab.

45. Følgelig foreslår jeg Domstolen at besvare spørgsmålet med, at artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166, set i lyset af den selvstændige karakter af begrebet transport, sådan som det også kan udledes af senere direktiver om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, skal fortolkes således, at en traktormanøvre på en gårdsplads, som foretages for at placere traktorens anhænger i en lade, er omfattet af dette begreb.

IV – Forslag til afgørelse

46. Henset til ovenstående bemærkninger foreslår jeg Domstolen at besvare de af Vrhovno sodišče forelagte spørgsmål på følgende måde:

»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, set i lyset af den selvstændige karakter af begrebet transport, sådan som det også kan udledes af Rådets andet direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT L 8, s. 19), af Rådets tredje direktiv 90/232/EØF af 14. maj 1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT L 129, s. 33), af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16. maj 2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning

37 — Se punkt 35 i dette forslag til afgørelse.

38 — Se artikel 4 i direktiv 2005/14.

om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv) (EFT L 181, s. 65) samt af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EUT L 149, s. 14), skal fortolkes således, at en traktormanøvre på en gårdsplads, som foretages for at placere traktorens anhænger i en lade, er omfattet af dette begreb.«