



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

10. juni 2021 *

»Præjudiciel forelæggelse – lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer – direktiv 2009/103/EF – artikel 1, nr. 1) og 2) – artikel 3, stk. 1, stk. 2 og stk. 4 – begrebet »køretøj« – forpligtelse til at dække tingsskade – rækkevidde – trafikulykke, der involverer et sammenkoblet vogntog, hvis dele er omfattet af særskilte lovpligtige forsikringer – skade på sættevognen forårsaget af det trækkende køretøj, som sidstnævnte var tilkoblet, da ulykken skete – fortolkning af national lovgivning, der undtager den lovpligtige ansvarsforsikring for denne motorforvogns dækning af denne skade«

I sag C-923/19,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Tribunal Supremo (øverste domstol, Spanien) ved afgørelse af 28. november 2019, indgået til Domstolen den 17. december 2019, i sagen

Van Ameyde España SA

mod

GES, Seguros y Reaseguros SA,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, E. Regan, og dommerne M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos og I. Jarukaitis (refererende dommer),

generaladvokat: M. Bobek,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Van Ameyde España SA ved procuradora M.I. Castizo Reyes og abogado V. Muñoz Mundina,
- GES, Seguros y Reaseguros SA ved procurador A.M. Álvarez-Buylla Ballesteros og abogado J.A. Moreno Martínez de Azcoytia,
- den spanske regering ved M.J. Ruiz Sánchez, som befuldmægtiget,

* Processprog: spansk.

– Europa-Kommissionen ved H. Tserepa-Lacombe og J. Rius, som befuldmægtigede,
og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 23. februar 2021,
afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 3, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EUT 2009, L 263, s. 11), sammenholdt med dette direktivs artikel 1.
- 2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Van Ameyde España SA (herefter »Van Ameyde«) og GES, Seguros y Reaseguros SA (herefter »GES Seguros«) vedrørende en påstand om erstatning for tingskade forvoldt på en sættevogn i forbindelse med en trafikulykke, der involverede et sammenkoblet vogntog.

Retsforskrifter

EU-retten

- 3 1.-3. og 20. betragtning til direktiv 2009/103 har følgende ordlyd:
 - »(1) Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse [(EFT 1972, L 103, s. 1)], Rådets andet direktiv 84/5/EØF af 30. december 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. maj 1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer [(EFT 1990, L 129, s. 33)] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16. maj 2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (Fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv) [(EFT 2000, L 181, s. 65)] er blevet ændret væsentligt flere gange [...]. De fire direktiver samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 om ændring af Rådets direktiv [72/166], [84/5], 88/357/EØF og [90/232] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv [2000/26] om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EUT 2005, L 149, s. 14)] bør af klarheds- og rationaliseringshensyn kodificeres.
 - (2) Ansvarsforsikring for motorkøretøjer (motorkøretøjsforsikring) er af særlig betydning for Europas borgere, uanset om de er forsikringstagere eller ofre for en ulykke. Den har ligeledes væsentlig betydning for forsikringsselskaberne, da den udgør den største del af skadesforsikringsmarkedet i [Den Europæiske Union]. Motorkøretøjsforsikring har også indflydelse på fri bevægelighed for personer og køretøjer. [...]
 - (3) Medlemsstaterne bør træffe alle formålstjenlige foranstaltninger for at sikre, at erstatningsansvaret for motorkøretøjer, 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.

[...]

(20) Der skal sikres personer, der lider skade ved uheld forvoldt af motorkøretøjer, ensartet behandling, uanset hvor i [Unionen] uheldet finder sted.«

4 Direktivets artikel 1 indeholder følgende definitioner:

»I dette direktiv forstås ved:

1) »køretøj«: 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

2) »skadelidte«: enhver person, der har ret til erstatning for skade forvoldt af et køretøj

[...]«

5 Det nævnte direktivs artikel 3 med overskriften »Lovpligtig forsikring af motorkøretøjer« bestemmer følgende:

»Hver medlemsstat træffer med forbehold af artikel 5 passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring.

Der træffes inden for rammerne af de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger bestemmelse om, hvilke skader der dækkes samt om forsikringens nærmere vilkår.

[...]

Den forsikring, der er omhandlet i stk. 1, skal dække tingsskade såvel som personskade.«

6 Samme direktivs artikel 5 med overskriften »Undtagelse fra den lovpligtige forsikring af motorkøretøjer« fastsætter:

»1. Hver medlemsstat kan gøre undtagelse fra artikel 3 for bestemte offentlige eller private fysiske og juridiske personer, som det pågældende land optager på en liste, der sendes til de andre medlemsstater og til [Europa-]Kommissionen.

[...]

2. Hver medlemsstat kan gøre undtagelse fra artikel 3 for bestemte arter af køretøjer eller for køretøjer, der er forsynet med særligt kendemærke, og som det pågældende land optager på en liste, der sendes til de andre medlemsstater og til Kommissionen.

[...]«

7 Artikel 12 i direktiv 2009/103 med overskriften »Særlige kategorier af skadelidte« har følgende ordlyd:

»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.

2. Familiemedlemmer til forsikringstageren, til føreren eller til enhver anden person, der er erstatningsansvarlig for en skade, som er dækket af den i artikel 3 omhandlede forsikring, kan ikke under henvisning til dette slægtskab undtages fra forsikringens dækningsområde for så vidt angår personskader.

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.

Nærværende artikel berører hverken erstatningsansvaret eller skadesbeløbet.«

Spansk ret

- 8 Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (omarbejdning af lov om erstatningsansvar og forsikring for motorkøretøjer), kodificeret ved Real Decreto Legislativo 8/2004 (kongeligt lovdekret nr. 8/2004) af 29. oktober 2004 (BOE nr. 267 af 5.11.2004, s. 36662) (herefter »lov om motorkøretøjsforsikring«), fastsætter i den affattelse, der finder anvendelse på tvisten i hovedsagen, følgende i artikel 1, stk. 1, med overskriften »Erstatningsansvar«:

»På grund af den risiko, der er forbundet med at føre et køretøj, er føreren heraf ansvarlig for person- eller tingsskade indtruffet som følge af kørslen.

[...]

I tilfælde af tingsskade er føreren ansvarlig over for tredjemand, når føreren er civilretligt ansvarlig i medfør af bestemmelserne i artikel 1902 ff. i [Código Civil (civillovbogen)], artikel 109 ff. i [Código Penal (straffeloven)] og bestemmelserne i denne lov.

[...]

Køretøjets ejer, hvis vedkommende ikke er identisk med føreren, er ansvarlig for person- og tingsskade forårsaget af føreren, når ejeren er knyttet til føreren på en af de måder, som er fastsat i civillovbogens artikel 1903 og straffelovens artikel 120, stk. 5. Dette ansvar bortfalder, når den nævnte ejer fører bevis for, at vedkommende har udvist den grad af agtpågivenhed, som forventes af en bonus pater, for at forebygge skaden.

[...]«

- 9 Artikel 2 i lov om forsikring for motorkøretøjer med overskriften »Forsikringspligt« bestemmer følgende i stk. 1, første afsnit:

»Enhver ejer af et motorkøretøj, der er hjemmehørende i Spanien, har pligt til at tegne og opretholde en forsikring for hvert køretøj, som den pågældende ejer, som op til maksimumsbeløbet for den lovpligtige forsikring skal dække det erstatningsansvar, som er omhandlet i artikel 1. Ejeren er dog fritaget for denne pligt, når en forsikringsaftale er indgået af enhver anden person, som har en interesse heri, og som har angivet, på hvilket grundlag den pågældende har indgået den.«

- 10 Denne lovs artikel 5 med overskriften »Materielt omfang og undtagelser« præciserer følgende i stk. 2:

»Dækningen af den lovpligtige forsikring omfatter heller ikke tingsskade på det forsikrede køretøj, på de ting, der bliver transporteret deri, eller på de goder, som er ejet af forsikringstageren, den sikrede, ejeren eller føreren eller de nævnte personers ægtefæller eller familiemedlemmer indtil tredje slægtled (enten blodslægtskab eller svogerskab).«

- 11 Artikel 1, stk. 1, i Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (bekendtgørelse om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer), kodificeret ved Real Decreto Legislativo 1507/2008 (kongeligt lovdekret nr. 1507/2008) af 12. september 2008 (BOE nr. 222 af 13.9.2008, s. 37487) (herefter »bekendtgørelse om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer«) bestemmer følgende:

»Et motorkøretøj er, med henblik på erstatningsansvar for motorkøretøjer og forsikringspligt, ethvert køretøj, som er bestemt til trafik til lands, og som er drevet af en motor, herunder knallerter, specialkøretøjer, påhængskøretøjer og sættevogne [...]. Påhængskøretøjer, sættevogne og særlige trukne motorer, hvis største tilladte totalvægt ikke overstiger 750 kg [...], er ikke omfattet af lovpligtig forsikring.«

- 12 Artikel 19 i bekendtgørelse om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer med overskriften »Sammenfaldende skader og skadevoldere« fastsætter i stk. 2:

»Hvis der som følge af samme skade, der involverer to eller flere køretøjer dækket af deres respektive lovpligtige forsikring, forvoldes skade på tredjemand, skal hver forsikringsgiver for de ansvarlige køretøjer bidrage til opfyldelsen af de retlige forpligtelser, henset til ansvaret for hvert af de involverede køretøjer, når det kan fastslås, eller i modsat fald i overensstemmelse med bestemmelserne i den aftale, der er mellem forsikringsgiverne; når en sådan ikke foreligger, skal hver forsikringsgiver bidrage i forhold til størrelsen af de pågældende køretøjer.

Når de to involverede køretøjer er et trækkende køretøj og et påhængskøretøj eller en sættevogn, som er tilkoblet det trækkende køretøj, eller to påhængskøretøjer eller sættevogne, og det enkelte køretøjs del af skylden ikke kan fastslås, skal hver forsikringsgiver bidrage til opfyldelsen af de nævnte forpligtelser i overensstemmelse med bestemmelserne i den aftale, der er mellem forsikringsgiverne eller, når en sådan ikke foreligger, i forhold til størrelsen af den årlige risikopræmie, som svarer til hvert køretøj, der er angivet i den tegnede forsikringspolice.«

Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 13 Den 3. april 2014 skete der en trafikulykke, der involverede et sammenkoblet vogntog, der bestod af en motorforvogn (herefter »motorforvognen« og en sættevogn, herefter »sættevognen«), hvorunder sættevognen kørte af vejen og blev beskadiget. Det er godtgjort, at føreren af motorforvognen var skyld i ulykken, og at skaden på sættevognen fuldt ud kunne tilskrives sidstnævnte.
- 14 Motorforvognen tilhørte Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería Lda, et portugisisk selskab, og den var med hensyn til dens lovpligtige ansvarsforsikring forsikret hos det ligeledes portugisiske selskab Açoreana, der i Spanien var repræsenteret ved Van Ameyde España. Sættevognen tilhørte Caixarenting SAU og inden for rammerne af finansiel leasing leaset af Primafrío SL. Primafrío SL fik dækket egne skader på sættevognen gennem en police, der var tegnet hos GES Seguros, idet den lovpligtige ansvarsforsikring for sættevognen var tegnet hos Seguros Bilbao SA, som ikke er part i den sag, der verserer for den forelæggende ret.
- 15 Da GES Seguros havde betalt et beløb på 34 977,33 EUR til Primafrío som erstatning for skaderne på sættevognen, anlagde selskabet den 13. marts 2015 sag ved Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (retten i første instans nr. 1 i La Palma del Condado, Spanien) med påstand om, at Van Ameyde skulle tilpligtes at betale dette beløb i erstatning med tillæg af lovbestemte renter. Til støtte for dette søgsmål anførte GES bl.a., at i henhold til gældende lovgivning på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen var både motorforvognen og sættevognen selvstændige køretøjer, som tilhørte forskellige ejere og hvert køretøj med sin egen lovpligtige ansvarsforsikring, hvorfor sættevognen hverken kunne betragtes som en last eller en ting, som blev transporteret af

motorforvognen som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i loven om erstatningsansvar for motorkøretøjer. Undtagelsen fra den i denne bestemmelse fastsatte dækning af lovpligtig forsikring for motorkøretøjer fandt derfor ifølge GES Seguros ikke anvendelse. Van Ameyde bestred den nævnte påstand.

- 16 Da påstanden ved dom af 14. juli 2016 ikke blev taget til følge med den begrundelse, at sættevognen skulle betragtes som last eller gode, der blev transporteret af motorforvognen, iværksatte GES Seguros appel ved Audiencia Provincial de Huelva (den regionale domstol i Huelva, Spanien), som gav selskabet medhold ved dom af 22. december 2016.
- 17 Denne domstol fandt, at den undtagelse fra den lovpligtige forsikringsdækning, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, i loven om erstatningsansvar for motorkøretøjer, for så vidt angår tingsskader forvoldt på varer, der bliver transporteret i det forsikrede køretøj, ikke fandt anvendelse, og at skaderne forvoldt på sættevognen følgelig var dækket af motorforvognens lovpligtige ansvarsforsikring. For den pågældende domstol kunne sættevognen nemlig ikke betragtes som last, der blev transporteret af motorforvognen, da den omhandlede undtagelse ikke vedrører skader på ting, der bliver transporteret »af« det forsikrede køretøj, men på ting, der bliver transporteret »i« det forsikrede køretøj.
- 18 Van Ameyde iværksatte kassationsappel til prøvelse af denne dom af 22. december 2016 ved den forelæggende ret, Tribunal Supremo (øverste domstol, Spanien), og gjorde gældende, at skaden på sættevognen er udelukket fra motorforvognens lovpligtige ansvarsforsikring i medfør af denne artikel 5, stk. 2. Van Ameyde har i denne forbindelse bl.a. gjort gældende, at motorforvognen udgjorde »en funktionel enhed« sammen med sættevognen, da ulykken fandt sted.
- 19 Den forelæggende ret har anført, at selv om en motorforvogn og en sættevogn er selvstændige køretøjer, og som sådan hver især er omfattet af forsikringspligten, indeholder direktiv 2009/103 ikke nogen udtrykkelig bestemmelse om, hvordan ansvaret skal fastslås, hverken over for tredjemand eller indbyrdes, i tilfælde af en ulykke, der involverer et sammenkoblet vogntog, som er sammensat af disse to dele. Den forelæggende ret har imidlertid præciseret, at i henhold til dens praksis har de forskellige elementer i et sammenkoblet vogntog et solidarisk ansvar over for skader forvoldt på tredjemand, og at artikel 19 i bekendtgørelsen om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer i stk. 2 regulerer, hvordan ansvaret skal fordeles indbyrdes. Denne bestemmelse foreskriver imidlertid ikke, hvordan forsikringsgiverne for de forskellige køretøjer, der udgør et sammenkoblet vogntog, er indbyrdes ansvarlige, når, således som det er tilfældet i den sag, der er indbragt for denne ret, skaderne på et af køretøjerne alene kan tilregnes det andet køretøj. Denne bestemmelse gør det derfor ikke muligt at besvare spørgsmålet om, hvorvidt den tingsskade, der er forvoldt sættevognen, skal dækkes af den lovpligtige forsikring for det trækkende køretøj.
- 20 Den forelæggende ret har i denne forbindelse henvist til artikel 5, stk. 2, i lov om erstatningsansvar for motorkøretøjer og anført, at de modstridende fortolkninger af denne bestemmelse, der i den foreliggende sag er anlagt i første instans og i appelinstansen, ligeledes findes i domme fra Audiencias Provinciales (regionale domstole). Idet denne konflikt skal løses, ønsker den forelæggende ret oplyst, om fortolkningen af denne bestemmelse – ifølge hvilken skade på en sættevogn, som er tilkoblet en motorforvogn, er undtaget fra dækningen af den lovpligtige ansvarsforsikring for motorforvognen under omstændigheder som de for den forelæggende ret foreliggende, fordi denne sættevogn anses for at være sidestillet med motorforvognens last, eller fordi den nævnte motorforvogn og denne sættevogn anses for at udgøre et enkelt køretøj, hvis respektive lovpligtige forsikringer kun dækker tingsskade over for tredjemand, som ikke er ejer af et af disse køretøjer – forringer eller reducerer dækningen af tingsskade under den lovpligtige forsikring for motorkøretøjer, som er fastsat i artikel 3, stk. 4, i direktiv 2009/103, sammenholdt med direktivets artikel 1.

- 21 På denne baggrund har Tribunal Supremo (øverste domstol) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er artikel 3, [stk. 4], i [direktiv 2009/103], sammenholdt med det nævnte direktivs artikel 1, til hinder for en fortolkning af en national bestemmelse (artikel 5, stk. 2, i [lov om motorkøretøjsforsikring]), ifølge hvilken skade på en sættevogn, i tilfælde som det i hovedsagen foreliggende, anses for at være undtaget fra dækningen af en lovpligtig forsikring for [motorforvognen, som sættevognen er tilkoblet], fordi sættevognen sidestilles med de ting, der bliver transporteret i [denne motorforvogn], eller endog fordi [denne sættevogn], for så vidt angår tingsskade, anses for at udgøre et enkelt køretøj sammen med [den nævnte motorforvogn]?«

Om det præjudicielle spørgsmål

- 22 Med spørgsmålet ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 3, stk. 4, i direktiv 2009/103, sammenholdt med dette direktivs artikel 1, nr. 1) og 2), skal fortolkes således, at denne bestemmelse er til hinder for en fortolkning af den nationale lovgivning, hvorefter dækning af og som følge heraf erstatning for de tingsskader, som en motorforvogn forvolder på en sættevogn, som var tilkoblet, da ulykken skete, udelukkes af den lovpligtige ansvarsforsikring for en motorforvogn med den begrundelse, at denne sættevogn betragtes som en ting, som blev transporteret af motorforvognen, eller som et enkelt køretøj sammen med denne motorforvogn.
- 23 Det skal indledningsvis bemærkes, at direktiv 2009/103, som det fremgår af første betragtning hertil, foretog en kodificering af de tidligere direktiver om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse, uden at det materielle indhold blev ændret. Retspraksis vedrørende disse tidligere direktiver kan følgelig overføres til fortolkningen af de tilsvarende bestemmelser i direktiv 2009/103 (dom af 29.4.2021, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, C-383/19, EU:C:2021:337, præmis 35).
- 24 Det fremgår af artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103, at hver medlemsstat med forbehold af artikel 5 træffer passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring. Det nævnte direktivs artikel 3, stk. 2, bestemmer, at der inden for rammerne af de i denne artikel 3, stk. 1, omhandlede foranstaltninger træffes bestemmelse om, hvilke skader der dækkes, samt om forsikringens nærmere vilkår. Det præciseres i det samme direktivs artikel 3, stk. 4, at den forsikring, der er omhandlet i bestemmelsens stk. 1, skal dække tingsskade såvel som personskade. Hvad angår denne artikel 5 fastsætter den bl.a. i stk. 2, at hver medlemsstat på de i denne bestemmelse opstillede betingelser kan gøre undtagelse fra den nævnte artikel 3 for bestemte arter af køretøjer.
- 25 I denne henseende skal det for det første bemærkes, at som Domstolen allerede har fastslået, pålægger artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103, som er affattet i meget generelle vendinger, medlemsstaterne at etablere en generel forpligtelse til forsikring af køretøjer i deres nationale retssystemer (dom af 4.9.2018, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis).
- 26 Hver medlemsstat skal således sikre, at ethvert køretøj, der er hjemmehørende i det pågældende land, med forbehold af de i sidstnævnte direktivs artikel 5 fastsatte undtagelser, er omfattet af en aftale indgået med et forsikringsselskab med henblik på i det mindste inden for de i EU-retten fastsatte grænser at garantere erstatningsansvaret for så vidt angår nævnte køretøj (dom af 4.9.2018, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, præmis 37 og den deri nævnte retspraksis).
- 27 Begrebet »køretøj« defineres i artikel 1, nr. 1), i direktiv 2009/103 som »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«.

- 28 Det fremgår utvetydigt af disse bestemmelsers ordlyd, at såvel en motorforvogn som et påhængskøretøj eller en sættevogn individuelt betragtet udgør et »køretøj« i denne bestemmelses forstand og derfor hver især, og med forbehold af medlemsstatens udøvelse af den i dette direktivs artikel 5 fastsatte undtagelsesmulighed med hensyn til det område, hvor et køretøj er hjemmehørende, skal være genstand for en aftale indgået med et forsikringssselskab med henblik på i det mindste inden for de i EU-retten fastsatte grænser at sikre erstatningsansvaret for de nævnte køretøjer.
- 29 I forhold til spørgsmålet om, hvorvidt der, når et påhængskøretøj eller en sættevogn er tilkoblet en motorforvogn, ikke længere er tale om et »køretøj« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 1, nr. 1), i direktiv 2009/103, eller om, hvorvidt den enhed, der består af denne motorforvogn og denne sættevogn, når den er tilkoblet, ikke længere udgør ét enkelt køretøj i denne bestemmelses forstand, således at den nævnte sættevogn hermed heller ikke er omfattet af denne kvalificering, skal det for det første bemærkes, at intet i denne artikels ordlyd gør det muligt at støtte sådanne antagelser. Præciseringen om, at påhængskøretøjer, »selv om de ikke er tilkoblede«, er omfattet af begrebet »køretøj« som omhandlet i den nævnte artikel 1, nr. 1), og anvendelsen af bindeordet »såvel som« mellem de to dele af definitionen af dette begreb, viser klart, at påhængskøretøjer, såsom sættevogne, udgør en selvstændig kategori af »køretøj« i denne bestemmelses forstand, der adskiller sig fra kategorien »ethvert motordrevet køretøj, der er bestemt til trafik til lands, og som ikke kører på skinner«, hvis kvalificering som et sådant er uafhængig af spørgsmålet om, hvorvidt køretøjet er tilkoblet et andet køretøj eller ej i denne bestemmelses forstand.
- 30 På den anden side er det, såfremt det blev antaget, at et påhængskøretøj eller en sættevogn, når den er tilkoblet et trækkende køretøj, udgør en ting, som bliver transporteret af denne motorforvogn, eller som udgør et enkelt køretøj sammen med denne motorforvogn og således mister dets egenskab af »køretøj« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 1, nr. 1), i direktiv 2009/103, uforeneligt med den omstændighed, at definitionen af begrebet »køretøj« i denne bestemmelses forstand er uafhængig af den brug, der gøres eller kan gøres af det pågældende køretøj, og er dermed i strid med en objektiv opfattelse af dette begreb (jf. i denne retning dom af 4.9.2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, præmis 38 og 39 og den deri nævnte retspraksis). Det er ligeledes uforeneligt med den omstændighed, at rækkevidden af forpligtelsen til at tegne en ansvarsforsikring for motorkøretøjer af hensyn til retssikkerheden skal fastlægges på forhånd, dvs. inden det pågældende køretøj eventuelt bliver involveret i en ulykke (dom af 4.9.2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, præmis 40).
- 31 Hvis et påhængskøretøj eller en sættevogn mistede sin egenskab af »køretøj« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 1, nr. 1), i direktiv 2009/103, når den er tilkoblet et trækkende køretøj, ville det nemlig skade forudsigeligheden, stabiliteten og kontinuiteten af den forsikringspligt, der er fastsat i dette direktivs artikel 3, stk. 1, hvis overholdelse imidlertid er nødvendig for at sikre retssikkerheden (jf. analogt dom af 29.4.2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, præmis 52).
- 32 Det følger heraf, at den omstændighed, at det antages, et påhængskøretøj eller en sættevogn, når den er tilkoblet en motorforvogn, udgør en ting, som bliver transporteret af denne motorforvogn, eller udgør et enkelt køretøj sammen med denne motorforvogn, og at påhængskøretøjet eller sættevognen således mister egenskaben af »køretøj« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 1, nr. 1), i direktiv 2009/103, ikke er foreneligt med denne bestemmelse. Med forbehold af medlemsstatens udøvelse af muligheden med hensyn til det område, hvor påhængskøretøjet eller sættevognen er hjemmehørende i henhold til artikel 5 i direktiv 2009/103, er ethvert påhængskøretøj eller sættevogn følgelig omfattet af den forsikringspligt, der er fastsat i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103, uanset om de er tilkoblet et andet køretøj eller ej.
- 33 I det foreliggende tilfælde fremgår det imidlertid af de sagsakter, som Domstolen råder over, at selv om tvisten i hovedsagen vedrører den kvalificering, som gives en sættevogn, når den er tilkoblet en motorforvogn, er denne kvalificering uden forbindelse med forsikringspligten i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103, således som denne forpligtelse er blevet gennemført i spansk ret. Det er i øvrigt

ubestridt, at hvert af de i hovedsagen omhandlede køretøjer havde været genstand for tegning af en lovpligtig ansvarsforsikring. Det fremgår derimod ligeledes af disse sagsakter, at den nævnte kvalificering, som følger af fortolkningen af den i hovedsagen omhandlede nationale lovgivning, medfører, at ejeren eller indehaveren af en beskadiget sættevogn under omstændigheder som de i hovedsagen omhandlede ikke får erstattet disse skader af det forsikringsselskab, som har ansvarsforsikret det køretøj, der trak den, da ulykken skete. Denne fortolkning vedrører således med forbehold af den efterprøvelse, som det tilkommer den forelæggende ret at foretage, omfanget af skadelidtes ret til erstatning i medfør af den forsikredes erstatningsansvar.

- 34 Følgelig skal det for det andet bemærkes, at det fremgår af betragtningerne til direktiv 2009/103, at dette direktiv, ligesom direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, dels har til formål at sikre den frie bevægelighed såvel for køretøjer, der er hjemmehørende på Unionens område, som for personer, der kører i dem, og at sikre personer, der lider skade ved uheld forvoldt af motorkøretøjer, en ensartet behandling, uanset hvor i Unionen uheldet finder sted (dom af 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, præmis 28 og den deri nævnte retspraksis, og af 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, præmis 35).
- 35 Direktiv 2009/103 pålægger derfor medlemsstaterne en forpligtelse til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring, og angiver bl.a., hvilke typer skade og hvilke skadelidte tredjemænd forsikringen skal dække (dom af 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis, og af 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, præmis 36).
- 36 Forpligtelsen til ansvarsforsikringsdækning af skader påført tredjemænd med motorkøretøjer må imidlertid holdes adskilt fra omfanget af erstatningspligten for disse skader i medfør af den forsikredes erstatningsansvar. Den førstnævnte forpligtelse er sikret og nærmere fastlagt i EU-bestemmelserne, hvorimod den anden forpligtelse i det væsentlige er reguleret af national ret (dom af 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, præmis 30 og den deri nævnte retspraksis, og af 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, EU:C:2017:681, præmis 46).
- 37 Det fremgår således af formålet med direktiv 2009/103 og af dets ordlyd, at det i lighed med de direktiver, som det kodificerer, 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 (dom af 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, præmis 31 og den deri nævnte retspraksis, og af 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, præmis 47).
- 38 Navnlig henset til artikel 1, nr. 2), i direktiv 2009/103 kan medlemsstaterne på EU-rettens nuværende udviklingstrin inden for rammerne af deres erstatningsansvarsordninger følgelig i princippet frit fastsætte navnlig de skader forvoldt af motorkøretøjer, som der skal betales erstatning for, omfanget af erstatningen for disse skader og de personer, som har krav på denne erstatning (dom af 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, præmis 32, og af 23.1.2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, præmis 30).
- 39 Medlemsstaterne er dog forpligtet til at sikre, at det erstatningsansvar for motorkøretøjer, der gælder i henhold til deres nationale ret, er dækket af en forsikring i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 2009/103 (dom af 23.1.2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, præmis 31 og den deri nævnte retspraksis, og af 7.9.2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, præmis 30).
- 40 Medlemsstaterne skal endvidere udøve deres kompetence på dette område under overholdelse af EU-retten, og de nationale bestemmelser om erstatning af skader som følge af trafikulykker kan ikke fratage dette direktiv dets effektive virkning (dom af 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, præmis 33 og den deri nævnte retspraksis, og af 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, ECLI:EU:C:2017:681, præmis 48).

- 41 For så vidt angår den lovpligtige forsikrings dækning af skader forvoldt af motorkøretøjer, som skal erstattes i henhold til den nationale lov om erstatningsansvar, skal det bemærkes, at selv om det i henhold til artikel 3, stk. 2, i direktiv 2009/103 er overladt medlemsstaterne at træffe bestemmelse om, hvilke skader der skal dækkes, samt om den lovpligtige forsikrings nærmere vilkår, er denne frihed begrænset ved dette direktiv, idet det har gjort dækningen af visse skader op til fastsatte minimumsbeløb lovpligtig. Blandt disse skader, hvis dækning er lovpligtig, er bl.a. »tingsskade«, som det præciseres i artikel 3, stk. 4, i direktiv 2009/103 (jf. analogt dom af 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, præmis 34 og 37).
- 42 Med henblik på at give den forelæggende ret et hensigtsmæssigt svar i nærværende sag er det imidlertid ikke nødvendigt at præcisere rækkevidden af begrebet »tingsskade« som omhandlet i artikel 3, stk. 4, i direktiv 2009/103, men tilstrækkeligt at bemærke, at hvad angår spørgsmålet om, hvilke personer der kan gøre krav på erstatning for immaterielle skader, følger det for det første af en samlet læsning af dette direktivs artikel 1, nr. 2), og artikel 3, stk. 1, at den beskyttelse, som skal sikres i medfør af dette direktiv, omfatter enhver person, der i henhold til de nationale bestemmelser om erstatningsansvar har ret til erstatning for skade forvoldt af motorkøretøjer (dom af 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, præmis 42).
- 43 For det andet bemærkes, at selv om direktiv 2009/103 ganske vist i artikel 12 identificerer særlige kategorier af skadelidte og fastsætter, at dækningen af skader forvoldt af de kategorier af personer, der er identificeret i denne artikels stk. 1 og 2, samt person- og tingsskade for de kategorier af personer, der er defineret i den nævnte artikels stk. 3, hvis disse personer er berettiget til erstatning i henhold til de nationale civile retlige bestemmelser, og selv om dette direktiv ganske vist ikke har til formål at begrænse den beskyttede personkreds, men derimod har gjort dækningen af skader forvoldt af visse personer, som anses for særligt sårbare, lovpligtig (jf. i denne retning dom af 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, præmis 43), skal det ikke desto mindre fastslås, at ejeren eller indehaveren af en beskadiget sættevogn under omstændigheder som de i hovedsagen omhandlede ikke fremgår blandt disse kategorier af skadelidte, for hvilke det nævnte direktiv pålægger det forsikringsselskab, som har ansvarsforsikret det køretøj, som har forårsaget skaderne, at dække disse skader.
- 44 Selv om det endvidere er korrekt, at Domstolen flere gange har fastslået, at disse bestemmelser med henblik på at sikre den effektive virkning af de EU-retlige bestemmelser om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer skal fortolkes således, at de er til hinder for nationale bestemmelser, der skader denne effektive virkning, idet de, da den skadelidtes ret til erstatning gennem den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer automatisk udelukkes eller begrænses på uforholdsmæssig vis, er til hinder for formålet om beskyttelse af ofre for trafikulykker, der konstant er blevet forfulgt og forstærket af EU-lovgiver (jf. i denne retning dom af 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, præmis 38 og 49 og den deri nævnte retspraksis), gør dette sig ikke gældende for en fortolkning af en national lovgivning som den i hovedsagen omhandlede.
- 45 Ejeren eller indehaveren af en beskadiget sættevogn under omstændigheder som de i hovedsagen omhandlede kan nemlig hverken sidestilles med disse personer, som af EU-lovgiver anses for særligt sårbare, eller behandles på samme måde som de skadelidte, der har begrundet sådanne fortolkninger af EU-retten.
- 46 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 3, stk. 1, 2 og 4, i direktiv 2009/103, sammenholdt med direktivets artikel 1, nr. 1) og 2), skal fortolkes således, at denne bestemmelse ikke er til hinder for en fortolkning af den nationale lovgivning, hvorefter dækning af og som følge heraf erstatning for de tingsskader, som en motorforvogn forvolder på en sættevogn, som var tilkoblet, da ulykken skete, udelukkes af den lovpligtige ansvarsforsikring for en motorforvogn.

Sagsomkostninger

- ⁴⁷ Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Femte Afdeling) for ret:

Artikel 3, stk. 1, 2 og 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse, sammenholdt med dette direktivs artikel 1, nr. 1) og 2), skal fortolkes således, at denne bestemmelse ikke er til hinder for en fortolkning af den nationale lovgivning, hvorefter dækning af og som følge heraf erstatning for de tingsskader, som en motorforvogn forvolder på en sættevogn, som var tilkoblet, da ulykken skete, udelukkes af den lovpligtige ansvarsforsikring for en motorforvogn.

Underskrifter