



## Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (sjätte avdelningen)

15 november 2018\*

”Begäran om förhandsavgörande – Obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon – Direktiv 72/166/EEG – Artikel 3.1 – Begreppet användning av fordon – Olycka där två parkerade fordon är inblandade – Sakskada som en fordonspassagerare orsakat på ett fordon som står intill genom att öppna sin bildörr”

I mål C-648/17,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Augstākā tiesa (Högsta domstolen, Lettland) genom beslut av den 13 november 2017, som inkom till domstolen den 20 november 2017, i målet

**BTA Baltic Insurance Company AS**, tidigare Balcia Insurance SE,

mot

**Baltijas Apdrošināšanas Nams AS**,

meddelar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden på andra avdelningen A. Arabadjiev (referent), tillika tillförordnad avdelningsordförande på sjätte avdelningen, samt domarna C.G. Fernlund och S. Rodin,

generaladvokat: Y. Bot,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- BTA Baltic Insurance Company AS, genom E. Matveja och W. Stockmeyer,
- Baltijas Apdrošināšanas Nams AS, genom A. Pečērica,
- Lettlands regering, genom I. Kucina och V. Soņeca, båda i egenskap av ombud,
- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av P. Garofoli, avvocato dello Stato,

\* Rättegångsspråk: lettiska.

- Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom K.-P. Wojcik och A. Sauka, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

### Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 3.1 i rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EGT L 103, 1972, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 111) (nedan kallat första direktivet).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan BTA Baltic Insurance Company AS, tidigare Balcia Insurance SE (nedan kallat BTA), och Baltijas apdrošināšanas Nams AS (nedan kallat NAB) avseende återbetalning av försäkringsersättning som BTA betalat ut till en av sina kunder.

### Tillämpliga bestämmelser

#### *Unionsrätt*

- 3 Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EUT L 263, 2009, s. 11) innebar bland annat att första direktivet och rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 8, 1984, s. 17; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 90) (nedan kallat andra direktivet) upphävdes. Med hänsyn till tidpunkten för omständigheterna i det nationella målet regleras detta emellertid fortfarande av de upphävda direktiven.
- 4 Artikel 1 i första direktivet hade följande lydelse:

”I detta direktiv avses med

...

2. *skadelidande*: personer som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av fordon,

...”
- 5 I artikel 3.1 i detta direktiv föreskrevs följande:

”Om inte annat följer av artikel 4 skall varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av ansvarsförsäkring [vid sin användning]. Försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.”

6 Artikel 2.1 i andra direktivet hade följande lydelse:

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

- personer som inte har uttryckligt eller underförstått tillstånd härtill,
- personer som inte har körkort för det ifrågavarande fordonet,

eller

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

...”

7 Artikel 3 i detta direktiv hade följande lydelse:

”Famijemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till annan person som är civilrättsligt ansvarig vid en trafikolycka, och vars ansvarighet omfattas av en sådan försäkring som avses i artikel 1.1, får inte på grund av sådan släktskap undantas från försäkringsskydd för personskador.”

**Lettisk rätt**

8 I artikel 1 i Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (lag om obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare till motorfordon med införlivande av första och andra direktiven) (nedan kallad lagen om obligatorisk ansvarsförsäkring) föreskrivs följande:

”I denna lag avses med

...

2. försäkringsfall: en trafikolycka för vilken försäkringsersättning ska betalas.

...”

9 I artikel 3 i samma lag föreskrivs följande:

”1. Den obligatoriska försäkringen omfattar fordonsägarens eller den rättmätige användarens ansvar (nedan kallat ägarens skadeståndsansvar) för skador som åsamkats tredje man till följd av en trafikolycka.

2. Alla fordonsägare ska skaffa sig en ansvarsförsäkring för varje fordon som används i trafik genom att teckna ett försäkringsavtal. ...”

10 I artikel i 18 i nämnda lag föreskrivs följande:

”När ett försäkringsfall inträffar ska den försäkringsgivare som tecknat avtal om ansvarsförsäkring för ägaren till det fordon som vållat skadorna, ..., inom försäkringsgivarens ansvarsgränser, ersätta de skador som åsamkats tredje man vid en trafikolycka ...”

11 I artikel 25.1 i denna lag föreskrivs följande:

”En skada på egendom tillhörande tredje man vid en trafikolycka är en skada som uppstått

1) på grund av att ett fordon har skadats eller förstörts,

...”

12 I artikel 31.10 i lagen om obligatorisk ansvarsförsäkring föreskrivs följande:

”Om ett annat försäkringsbolag har ersatt de skador som uppstått i enlighet med ett frivilligt försäkringsavtal, ska den försäkringsgivare som ingått avtal om ansvarsförsäkring för ägaren till det fordon som orsakat skadan vid trafikolyckan ... återbetala det ersättningsbelopp som beräknats och utbetalats i enlighet med de förfaranden som föreskrivs i denna lag.”

13 Artikel 1 i Ceļu satiksmes likums (trafiklagen) har följande lydelse:

”I denna lag avses med

...

5) trafik: förhållanden som uppkommer på grund av förflyttning på vägar med eller utan fordon,

...

7) trafikolycka: olycka som inträffat i samband med trafik, i vilken minst ett fordon är inblandat och som medför att en person avlider eller åsamkas personskada eller att det uppstår en skada på egendom tillhörande en fysisk eller juridisk person eller på miljön, eller en olycka som inträffat på annan plats där det är möjligt att framföra ett fordon och i vilken ett fordon har varit inblandat.”

14 I artikel 44 i samma lag föreskrivs följande:

”1. Skador som vållas genom överträdelse av denna lag eller andra trafiksäkerhetsföreskrifter ska ersättas.

2. Den som äger eller innehar ett fordon bär ansvar för skador som orsakats genom användning av fordonet, om det inte kan styrkas att skadorna har uppstått till följd av force majeure, uppsåt eller oaktsamhet från den skadelidandes sida eller annan omständighet som enligt lag medför ansvarsfrihet.

...”

### **Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna**

15 Den 24 oktober 2008, när en passagerare i en personbil som var parkerad på en stormarknads parkeringsplats (nedan kallat det första fordonet) öppnade höger bakdörr skadades vänster bakflygel på det fordon som var parkerat intill (nedan kallat det andra fordonet).

16 Det andra fordonets ägare och det första fordonets förare fyllde på platsen i en olycksrapport i vilken det första fordonets förare erkände att han orsakat skadan och angav att det var passageraren i det första fordonet som med fordonsdörren stött emot det andra fordonet.

17 BTA hade ingått ett avtal om frivilligt försäkringsskydd med ägaren av det andra fordonet. Obligatorisk ansvarsförsäkring avseende det första fordonet hade tecknats hos BAN.

- 18 BTA betalade till sin kund, ägaren av det andra fordonet, enligt försäkringsavtalet, ett belopp på 47,42 lettiska lats (LVL) (cirka 67,47 EUR) motsvarande kostnaderna för att reparera skadorna på fordonet, efter avdrag för självriskan. BTA begärde därefter ersättning från BAN för dessa utgifter.
- 19 BAN vägrade ersätta utgifterna med motiveringen att en olycka mellan två stillastående fordon inte kan betraktas som ett "försäkringsfall" i den mening som avses i lagen om obligatorisk ansvarsförsäkring.
- 20 BTA väckte därför talan mot BAN och yrkade att bolaget skulle förpliktas att återbetala den ersättning som betalats ut till ägaren av det andra fordonet. Domstolarna i första och andra instans biföll yrkandet.
- 21 BAN överklagade till Augstākā tiesa (Högsta domstolen, Lettland) som genom dom av den 28 mars 2014 upphävde den dom som meddelats i andra instans på grund av att den var bristfälligt motiverad.
- 22 Målet återförvisades till Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (Regionala domstolen i Riga, tvistemålsavdelningen, Lettland), som i dom av den 20 maj 2014 ogillade BTA:s talan med motiveringen att det krävs att åtminstone ett av de inblandade fordonen är i rörelse för att det ska röra sig om en trafikolycka. Följaktligen hade det inte inträffat ett försäkringsfall som omfattas av försäkringen hos BAN i förevarande fall. Denna domstol fann dessutom att det civilrättsliga ansvaret för skadorna på det andra fordonet inte ålåg det första fordonets förare utan passageraren som färdades i detsamma.
- 23 BTA överklagade denna dom till Augstākā tiesa (Högsta domstolen). Till stöd för sitt överklagande gjorde BTA bland annat gällande att den tolkning av begreppet försäkringsfall som gjorts av Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (Regionala domstolen i Riga, tvistemålsavdelningen) strider mot det syfte att skydda de skadelidande vid olyckor som orsakats av motorfordon som eftersträvas med unionens lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon. BTA gjorde vidare gällande att åtgärder som vidtas med ett motorfordon kan omfattas av begreppet användning av fordon även när fordonet står still och att det är fordonets ägare som är ansvarig för skador som fordonets passagerare vållar tredje man i samband med användning av fordonet, varför sådana skador omfattas av ansvarsförsäkringen avseende detta motorfordon.
- 24 Den hänskjutande domstolen undrar huruvida det utgör "användning av ett fordon som överensstämmer med dess sedvanliga funktion", i den mening som avses i dom av den 4 september 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) när någon öppnar dörren till ett parkerat fordon och huruvida denna handling därför omfattas av begreppet användning av fordon i artikel 3.1 i första direktivet.
- 25 Den hänskjutande domstolen har i det avseendet angett att den vida tolkning som EU-domstolen gjorde av detta begrepp i nämnda dom talar för ett jakande svar på denna fråga. När passagerare stiger in i och ut ur ett motorfordon innebär detta nämligen, enligt den hänskjutande domstolen, att fordonet används och fordonet kan inte utnyttjas fullt ut om passagerarna stannar kvar ombord på detta.
- 26 För det fall den frågan ska besvaras jakande undrar den hänskjutande domstolen huruvida begreppet användning av fordon i artikel 3.1 i första direktivet även omfattar den situationen där en passagerare använder fordonet.
- 27 I detta avseende har den hänskjutande domstolen påpekat att enligt lydelsen i artikel 1.2 i första direktivet avser begreppet skadelidande, i den mening som avses i direktivet personer som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av fordon. Den har tillagt att artikel 3.1 i samma direktiv hänför sig till "användning" av fordon och inte endast till förarens ansvar.

- 28 Den hänskjutande domstolen har vidare påpekat att EU-domstolen i dom av den 4 september 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), slog fast att begreppet ”användning av fordon” i den bestämmelsen omfattar all användning av ett fordon som överensstämmer med dess sedvanliga funktion. Den handling som består i att öppna ett fordons dörrar för att stiga ur och i fordonet ska enligt den hänskjutande domstolen anses utgöra sådan användning.
- 29 Mot denna bakgrund beslutade Augstākā tiesa (Högsta domstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:
- ”1) Ska artikel 3.1 i [första direktivet] tolkas så, att begreppet användning av fordon omfattar en sådan situation som den i det nationella målet, det vill säga när dörrar öppnas i ett stillastående fordon?
- 2) Om den första frågan besvaras jakande, ska artikel 3.1 i [första direktivet] tolkas så, att begreppet användning av fordon omfattar en situation som den i det nationella målet, det vill säga en situation där skadan på tredje mans egendom uppstår på grund av att en passagerare använder fordonet?”

### Prövning av tolkningsfrågorna

- 30 Den hänskjutande domstolen har ställt sina frågor, vilka ska prövas gemensamt, för att få klarhet i huruvida artikel 3.1 i första direktivet ska tolkas så, att begreppet användning av fordon enligt denna bestämmelse, omfattar en situation där en passagerare i ett fordon som är parkerat på en parkeringsplats stöter emot och skadar det fordon som är parkerat intill genom att öppna fordonets dörr.
- 31 I detta avseende bör det erinras om att tolkningen av begreppet användning av fordon i artikel 3.1 i första direktivet inte kan överlåtas på varje enskild medlemsstat, utan det utgör ett självständigt begrepp i unionsrätten som, i enlighet med domstolens fasta praxis, ska tolkas bland annat mot bakgrund av det sammanhang i vilket bestämmelsen förekommer och det mål som eftersträvas med den lagstiftning som den är en del av (dom av den 4 september 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkterna 41 och 42, och dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 31).
- 32 Syftet med unionslagstiftningen om ansvarsförsäkring för motorfordon är dels att säkerställa fri rörlighet såväl för fordon som är normalt hemmahörande inom Europeiska unionen som för personer som färdas i dem, dels att se till att personer som lider förlust eller skada vid olyckor som orsakas av dessa fordon behandlas på ett likvärdigt sätt, oavsett var inom unionen olyckan har inträffat (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 oktober 2012 Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 26, dom av den 4 september 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 50, och dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 32).
- 33 Utvecklingen av unionens regler om obligatorisk försäkring visar dessutom att syftet att skydda de skadelidande vid olyckor som orsakats av motorfordon alltid har eftersträvats och getts en allt större vikt av unionslagstiftaren (dom av den 4 september 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkterna 52–55, och dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 33).
- 34 Mot bakgrund av dessa överväganden har domstolen slagit fast att artikel 3.1 i första direktivet ska tolkas så, att begreppet användning av fordon i den bestämmelsen inte är begränsat till situationer där fordonet är i trafik, det vill säga när det framförs på allmänna vägar, utan att detta begrepp omfattar all typ av användning av ett fordon som överensstämmer med dess sedvanliga funktion (dom av den 4 september 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 59, och dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 34).



- 35 Domstolen har i detta avseende preciserat att i den mån som de motorfordon som avses i artikel 1.1 i första direktivet, oberoende av deras särdrag, vanligtvis är ägnade att användas som transportmedel, omfattar sådan användning av fordon all användning av ett fordon såsom transportmedel (dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkterna 37 och 38).
- 36 I förevarande fall kan det konstateras att den åtgärd som består i att öppna ett fordons dörr utgör en användning som överensstämmer med fordonets funktion som transportmedel i den mån som åtgärden bland annat möjliggör att personer stiger in i eller att föremål som ska transporteras eller har transporterats med hjälp av detta fordon lastas i eller ur detsamma.
- 37 Denna slutsats påverkas inte av den omständigheten att de fordon som var i fråga i det nationella målet, vid tidpunkten för olyckan, var stillastående och befann sig på en parkeringsplats.
- 38 Det ska nämligen, för det första, erinras om att den omständigheten att det fordon som var inblandat i olyckan stod still vid olyckstillfället inte i sig utesluter att det, just vid det tillfället, användes som transportmedel och därmed ska omfattas av begreppet användning av fordon i artikel 3.1 i första direktivet (dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 39). Ett fordons dörrar öppnas i regel endast när fordonet står stilla.
- 39 Domstolen har även preciserat att frågan huruvida fordonets motor var av- eller påslagen vid olyckstillfället inte heller är avgörande i det avseendet (dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 39).
- 40 Vad, för det andra, gäller den omständigheten att de fordon som är i fråga i det nationella målet befann sig på en parkeringsplats erinrar domstolen om att räckvidden av begreppet användning av fordon enligt artikel 3.1 inte är avhängig egenskaperna hos den terräng i vilken motorfordonet används (se, för ett liknande resonemang, dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 35, och dom av den 20 december 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 30).
- 41 Vad gäller den omständigheten att den olycka som är aktuell i det nationella målet inte är en följd av en åtgärd som vidtogs av föraren av det första fordonet utan av en passagerare i nämnda fordon, påpekar domstolen att artikel 3.1 i första direktivet allmänt anger att ”fordon som är normalt hemmahörande inom [varje medlemsstats territorium] skall omfattas av ansvarsförsäkring [vid sin användning]”.
- 42 I motsats till den polska regeringens ståndpunkt vad gäller svaret på den andra frågan innebär varken denna bestämmelse eller andra bestämmelser i direktiven om obligatorisk försäkring att den obligatoriska ansvarsförsäkringen begränsas till att avse en viss kategori av personer, såsom föraren av ett fordon.
- 43 Artikel 2.1 i andra direktivet där det hänvisas till ”fordon som nyttjas eller förs av”, och artikel 3 i samma direktiv, där det hänvisas till ”föraren eller ... annan person som är civilrättsligt ansvarig vid en trafikolycka, och vars ansvarighet omfattas av en [obligatorisk] försäkring”, tyder däremot på att en sådan försäkring avser ansvarsskyldighet som inte endast är en följd av framförande av fordon utan även annan användning av dem som görs av andra personer än föraren.
- 44 Det framgår vidare av den rättspraxis som angetts i punkterna 34 och 35 ovan att begreppet användning av fordon i artikel 3.1 i första direktivet, avser ”all” användning av ett fordon som överensstämmer med dess sedvanliga funktion, nämligen funktionen som transportmedel.
- 45 I detta avseende ska det framhållas att denna användning av fordon inte är begränsad till framförande av dem utan innefattar åtgärder vilka, såsom den som nämnts i punkt 36 ovan, vanligen utförs även av passagerare.

- 46 Det ska slutligen erinras om att unionslagstiftningen om ansvarsförsäkring för motorfordon utgör hinder mot undantag från försäkringsgivarens skyldighet att ersätta en skadelidande vid en trafikolycka med ett försäkrat fordon när olyckan orsakats av en annan person än den som avses i försäkringsavtalet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 1 december 2011, Churchill Insurance Company Limited och Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkterna 33–44 och där angiven rättspraxis).
- 47 Av det ovan anförda följer att den omständigheten att den olycka som är i fråga i det nationella målet inte är en följd av en åtgärd som vidtogs av föraren av det första fordonet utan av en passagerare i nämnda fordon inte i sig utesluter att användningen av fordonet vid det tillfället kan omfattas av fordonets funktion som transportmedel och följaktligen av begreppet användning av fordon i artikel 3.1 i första direktivet.
- 48 Mot bakgrund av ovanstående resonemang ska tolkningsfrågorna besvaras enligt följande. Artikel 3.1 i första direktivet ska tolkas så, att begreppet användning av fordon enligt denna bestämmelse, omfattar en situation där en passagerare i ett fordon som är parkerat på en parkeringsplats stöter emot och skadar det fordon som är parkerat intill genom att öppna fordonets dörr.

### **Rättegångskostnader**

- 49 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (sjätte avdelningen) följande:

**Artikel 3.1 i rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet ska tolkas så, att begreppet användning av fordon enligt denna bestämmelse, omfattar en situation där en passagerare i ett fordon som är parkerat på en parkeringsplats stöter emot och skadar det fordon som är parkerat intill genom att öppna fordonets dörr.**

Underskrifter