



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
JEAN RICHARD DE LA TOUR
föredraget den 15 december 2022¹

Mål C-618/21

**AR,
BF,
ZN,
NK Sp. z o.o., s.k.,
KP,
RD Sp. z o.o.,
mot
PK SA,
CR,
SI SA,
MB SA,
PK SA,
SI SA,
EZ SA.**

(begäran om förhandsavgörande framställd av Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie
(distriktsdomstolen i Warszawa, Polen))

”Begäran om förhandsavgörande – Ansvarsförsäkring för motorfordon –
Direktiv 2009/103/EG – Artikel 3 – Civilrättsligt ansvar för fordon – Obligatorisk försäkring av
motorfordon – Artikel 18 – Rätt att rikta anspråk direkt – Omfattning – Fastställande av
ersättnings belopp – Hypotetiska kostnader – Möjlighet att underställa utbetalningen av
ersättning vissa villkor – Försäljning av fordonet”

I. Inledning

1. Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 18 i Europaparlamentets och rådets
direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och
kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet², jämförd med artikel 3 i
samma direktiv.

¹ Originalspråk: franska.

² EUT L 263, 2009, s. 11.

2. Begäran har framställts inom ramen för en tvist mellan sex fordonsägare och försäkringsgivarna för de personer som är ansvariga för skador *på* deras fordon.

3. Detta mål ger domstolen tillfälle att för första gången klargöra omfattningen av den skadelidandes rätt att rikta anspråk direkt mot ett försäkringsföretag när vederbörande begär ersättning för samtliga skador som orsakats *av* ett motorfordon.

4. I detta förslag till avgörande kommer jag att redogöra för skälen dels till att jag anser att unionsrätten inte utgör hinder mot att en ersättning som ska betalas av ett försäkringsföretag är uteslutande ekonomisk, dels till att den ändamålsenliga verkan av direktiv 2009/103 skulle undergrävas om den skadelidandes rätt till direktanspråk begränsades eller uteslöts på grund av att det skadade fordonet inte faktiskt har reparerats.

II. Tillämpliga bestämmelser

A. Direktiv 2009/103

5. Skäl 30 i direktiv 2009/103 har följande lydelse:

”(30) Rätten att åberopa försäkringsavtalet och rikta anspråk direkt mot försäkringsföretaget är av stor betydelse för skyddet av personer som skadas i varje slag av trafikolycka. För att underlätta snabb och effektiv skadereglering och för att kostsamma rättsliga förfaranden så långt möjligt ska kunna undvikas bör en rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen utsträckas till alla som drabbas av trafikolyckor.”

6. Artikel 3 i direktivet, med rubriken ”Obligatorisk försäkring av motorfordon”, har följande lydelse:

”Om inte annat följer av artikel 5 ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring.

Försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för de åtgärder som avses i första stycket.

Varje medlemsstat ska vidta de åtgärder som är lämpliga för att försäkringsavtalet ska täcka även följande:

- a) Förlust eller skada som orsakas inom en annan medlemsstats territorium, enligt gällande lag.
- b) Förlust eller skada som orsakas medborgare i medlemsstaterna vid direkt färd mellan två territorier i vilka fördraget gäller, om det inte finns någon nationell försäkringsbyrå som är ansvarig för det territorium som passeras. I ett sådant fall ska förlusten eller skadan täckas enligt den lag om obligatorisk försäkring som gäller i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande.

Den försäkring som avses i första stycket ska obligatoriskt omfatta både sakskador och personskador.”

7. Artikel 18 i direktivet, med rubriken ”Direktanspråk”, har följande lydelse:

”Medlemsstaterna ska se till att skadelidande parter vid olyckor vållade av ett fordon som omfattas av försäkring enligt artikel 3 har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen.”

B. Polsk rätt

8. I artikel 363.1 i kodeks cywilny (civillagen) föreskrivs följande:

”Skadan ska ersättas, enligt den skadelidandes val, antingen genom att ursprungligt skick återställs eller genom betalning av en skälig summa pengar. Om det är omöjligt att återställa till ursprungligt skick eller om det skulle medföra orimliga svårigheter eller kostnader för den ersättningskyldiga parten är den skadelidandes rätt begränsad till ekonomisk ersättning.”

9. I artikel 822.1 och 4 i civillagen föreskrivs följande:

”1. I ansvarsförsäkringsavtalet förbinder sig försäkringsgivaren att utge ersättning enligt avtalet för skador som orsakats tredje man för vilka försäkringstagaren eller den försäkrade är ansvarig.

...

4. Den person som har rätt till ersättning för en händelse som täcks av ett ansvarsförsäkringsavtal kan rikta direkt anspråk mot försäkringsgivaren.”

III. Målen vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

10. Sex mål har anhängiggjorts vid Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (distriktsdomstolen i Warszawa, Polen). Fem av dem gäller att de försäkringsföretag – som är svarande i det nationella målet och som har det civilrättsliga ansvaret för den person som är ansvarig för en trafikolycka som orsakat skador på fordon – vägrar att, till de skadelidande som är kärende i målet vid den nationella domstolen och som har utövat sin rätt till direktanspråk enligt artikel 18 i direktiv 2009/103, ersätta reparationskostnader för dessa fordon som de inte har haft. Dessa kostnader kallas av den hänskjutande domstolen för hypotetiska reparationskostnader.

11. Det sjätte målet skiljer sig från de föregående endast på så sätt att skadan är en följd av att en garageport föll ned och förstörde det fordon som tillhör kärenden i målet vid den nationella domstolen.

12. Tvisterna har uppkommit till följd av att de skadelidande begär ekonomisk ersättning för skador som orsakats på deras fordon baserat på en hög uppskattning av reparationskostnaderna (reservdelar och arbete), utan några bevis för de reparationskostnader som de har haft, det vill säga de faktiska kostnaderna. Försäkringsföretagen har emellertid gjort gällande att ersättningen inte får överstiga beloppet för den skada som de faktiskt har lidit, beräknat enligt den så kallade differentialmetoden. Detta belopp ska motsvara skillnaden mellan det värde som det skadade fordonet skulle ha haft om olyckan inte hade inträffat och fordonets aktuella värde, i dess skadade, reparerade eller delvis reparerade skick.

13. Den hänskjutande domstolen har konstaterat att syftet med skadeersättning enligt nationell rätt är att återställa den skadelidandes tillgångar till det värde som de skulle ha haft om skadan inte hade inträffat, utan att låta den skadelidande berika sig.

14. Enligt polsk rättspraxis beviljar domstolarna emellertid ersättning för skador som orsakats på motorfordon med ett belopp som motsvarar hypotetiska reparationskostnader, vilka vida överstiger beloppet för den skada som den skadelidande har lidit beräknat enligt differentialmetoden. Detsamma gäller vid försäljning av det skadade fordonet, som de skadelidande aldrig skulle kunna reparera i framtiden.

15. Enligt den hänskjutande domstolen kan denna rättspraxis, som kan kritiseras i den mån den gör det möjligt för den skadelidande att berika sig i vissa fall, motiveras av det särskilda skydd som unionsrätten ger offer för trafikolyckor. Den hänskjutande domstolen anser därför att det är nödvändigt att klargöra omfattningen av den skadelidandes rätt att rikta direkt anspråk mot försäkringsföretaget.

16. Den hänskjutande domstolen har i detta avseende anfört att det föreligger en konflikt mellan, å ena sidan, rätten till direktanspråk, i kombination med den omständigheten att den skadelidande enligt polsk rätt kan rikta anspråk direkt i två olika fall mot den som orsakat olyckan - nämligen ett anspråk på ersättning och ett gällande naturaprestation - i syfte att återställa det läge som rådde innan skadan uppkom, och, å andra sidan, den princip som följer av polsk obligationsrätt, enligt vilken den tjänst som utförs av en ansvarsförsäkringsgivare är en betalning, det vill säga, en ekonomisk prestation.

17. Den hänskjutande domstolen vill därför få klarhet i huruvida unionsrätten utgör hinder för bestämmelser i nationell rätt som medför att en skadelidande, som önskar rikta anspråk direkt mot försäkringsföretaget, fräntas en av de möjligheter att få ersättning för skadan som föreskrivs i nationell rätt, vilket skulle få en generell avskräckande verkan.

18. Den hänskjutande domstolen vill även få klarhet i huruvida den skadelidande, för att effektiviteten av dennes anspråk enligt artikel 18 i direktiv 2009/103 ska kunna säkerställas, borde ha rätt att rikta anspråk mot skadevållarens försäkringsföretag för att få ersättning med ett belopp som motsvarar de kostnader som krävs för att själv låta reparera det skadade fordonet, när detta är oundgängligt. Ersättningen skulle således kunna baseras på en verklig reparation.

19. Den hänskjutande domstolens sista fråga rör en situation i vilken det skadade fordonet inte längre kan repareras, till exempel på grund av att det har sålts. Den hänskjutande domstolen är benägen att anse att ersättningen till den skadelidande endast ska motsvara skillnaden mellan det pris som den skadelidande har erhållit för det skadade fordonet och det pris som denne skulle ha erhållit vid försäljning av fordonet i oskadat skick.

20. Under dessa omständigheter har Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (distriktsdomstolen i Warszawa, Polen) beslutat att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

”1) Ska artikel 18 jämförd med artikel 3 i [direktiv 2009/103] tolkas så, att de utgör hinder för nationella bestämmelser enligt vilka de skadelidande, som har ett direktanspråk på ersättning för reparation av skador som uppstått på deras fordon i samband med framförandet av ett motorfordon från den försäkringsgivare som tillhandahåller ansvarsförsäkringen för den som vållat olyckan, från försäkringsföretaget endast kan erhålla en ersättning som motsvarar den

verkliga och faktiska förlusten av sina tillgångar, det vill säga mellanskillnaden av fordonets värde före och efter olyckan, samt rimliga kostnader som faktiskt uppstått för att reparera fordonet och andra rimliga kostnader som faktiskt uppstått till följd av olyckan, samtidigt som den skadelidande, genom eget val, hade kunnat utkräva skadestånd direkt från skadevällaren – för att återställa fordonet till samma skick som före skadan (reparationer som utförs personligen av skadevällaren eller av en verkstad på den sistnämndes bekostnad)?

2) För det fall föregående fråga besvaras jakande, ska artikel 18 jämförd med artikel 3 i [direktiv 2009/103] tolkas så, att de utgör hinder för nationella bestämmelser enligt vilka de skadelidande, som har ett direktanspråk på ersättning för reparation av skador som uppstått på deras fordon i samband med framförandet av ett motorfordon från den försäkringsgivare som tillhandahåller ansvarsförsäkringen för den som vållat olyckan, från försäkringsföretaget i stället för en ersättning som motsvarar den verkliga och faktiska förlusten av sina tillgångar, det vill säga mellanskillnaden av fordonets värde före och efter olyckan, samt rimliga kostnader som faktiskt uppstått för att reparera fordonet och andra rimliga kostnader som faktiskt uppstått till följd av olyckan, endast kan erhålla det belopp som motsvarar kostnaden för att återställa fordonet till det skick det var innan skadan inträffade, samtidigt som den skadelidande, genom eget val, hade kunnat utkräva skadestånd direkt från skadevällaren – för att återställa fordonet till samma skick som före skadan (reparationer som utförs personligen av skadevällaren eller av en verkstad på den sistnämndes bekostnad)?

3) För det fall fråga [1] besvaras jakande och fråga [2] nekande, ska artikel 18 jämförd med artikel 3 i [direktiv 2009/103] tolkas så, att de utgör hinder för nationella bestämmelser enligt vilka ett försäkringsföretag, till vilket den skadelidande i samband med framförandet av ett motorfordon riktar sitt anspråk om betalning av hypotetiska kostnader, som inte har uppstått än men som kommer att uppstå, för att återställa fordonet till dess skick innan olyckan, kan

a. ställa som villkor för utbetalningen att den skadelidande verkligen har för avsikt att på ett konkret sätt reparera fordonet hos en viss mekaniker, till ett konkret pris för särskilda reservdelar och tjänster – och överföra medlen för denna reparation direkt till mekanikern (eventuellt säljaren av de reservdelar som är nödvändiga för reparationen), samt förbehålla sig rätten att kräva återbetalning om syftet med dessa belopp inte uppfylls och, om så inte är fallet,

b. ställa som villkor för utbetalningen att den skadelidande inom den avtalade tiden ska kunna styrka att det utbetalade beloppet har använts till reparation av fordonet eller annars bli återbetalningsskyldig gentemot försäkringsföretaget, och, om så inte är fallet,

c. när dessa medel väl har betalats ut, med ett angivet syfte för utbetalningen (på vilket sätt de ska användas) och en tidsfrist inom vilken den skadelidande måste genomföra reparationen av fordonet – kräva att den skadelidande ska styrka sina utgifter eller annars återbetala medlen,

– för att undanröja möjligheten för den skadelidande att berika sig på skadan?

4) För det fall fråga [1] besvaras jakande och fråga [2] nekande, ska artikel 18 jämförd med artikel 3 i [direktiv 2009/103] tolkas så, att de utgör hinder för nationella bestämmelser enligt vilka den skadelidande, som inte längre äger det skadade fordonet, eftersom den skadelidande har sålt det och fått pengar i gengäld, och följaktligen inte längre kan reparera detta fordon – inte kan kräva att det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring åt den som har

vållat olyckan betalar reparationskostnaderna, som är nödvändiga för att återställa det skadade fordonet till dess skick före olyckan, varvid den skadelidandes anspråk begränsas till att från försäkringsföretaget begära ersättning som motsvarar den verkliga och aktuella förlusten av egendom, det vill säga mellanskillnaden av fordonets värde i dess skick före olyckan och det belopp som erhålls vid försäljning av fordonet efter olyckan, samt rimliga kostnader som faktiskt uppstått för att reparera fordonet och andra rimliga kostnader som faktiskt uppstått till följd av olyckan?”

21. KP och RD Sp. z o.o., två av kändena i målet vid den nationella domstolen, SI SA, en av svarandena i målet vid den nationella domstolen, den polska, den tjeckiska och den tyska regeringen samt Europeiska kommissionen har inkommit med skriftliga yttranden.

IV. Bedömning

A. Huruvida tolkningsfrågorna kan tas upp till prövning

22. Begäran om förhandsavgörande grundar sig på den hänskjutande domstolens konstaterande att ”den nationella ersättningsrätten ... innebär en skyldighet för försäkringsföretagen att till skadelidande betala de så kallade hypotetiska reparationskostnaderna för det skadade fordonet utan någon koppling till dessa kostnaders uppkomst (i framtiden), vilket gör det möjligt för skadelidande som inte vill låta reparera sitt fordon att till följd av skadorna öka värdet på sin egendom med skillnaden mellan reparationskostnaden för det skadade fordonet och värdeminskningen på fordonet till följd av skadorna, på försäkringsföretagens bekostnad och, dessutom, på bekostnad av alla fordonsägare som betalar obligatoriska försäkringspremier”.

23. Den hänskjutande domstolen söker således en lösning för att komma fram till en ersättning vars belopp ligger så nära som möjligt de verkliga kostnader som borde uppkomma för de skadelidande. Den hänskjutande domstolen har således påpekat att de skadelidande inte kan göra anspråk hos försäkringsgivaren på ersättning in natura för fordonet, vilket de skulle kunna göra hos skadevållaren.

24. Detta konstaterande, av att det i polsk rätt föreligger en skillnad mellan de två sätt att rikta anspråk som står till förfogande för personer som har rätt till ersättning för en skada som orsakats på ett fordon, har föranlett den hänskjutande domstolen att ifrågasätta räckvidden och omfattningen av den rätt till direktanspråk som den skadelidande har enligt artikel 18 i direktiv 2009/103, för att säkerställa anspråkets effektivitet. Under dessa omständigheter kan begäran om förhandsavgörande tas upp till prövning.

25. Enligt domstolens fasta rättspraxis, som den hänskjutande domstolen har hänvisat till, kan en begäran om förhandsavgörande inte avse skadeståndets storlek, vilket huvudsakligen regleras i nationell rätt.³

26. Det ska dessutom erinras om att det framgår av själva ordalydelsen i artikel 267 FEUF att det begärda förhandsavgörandet måste vara nödvändigt för att den hänskjutande domstolen ska kunna döma i saken i det mål som den har att avgöra.⁴

³ Se dom av den 10 juni 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punkterna 36 och 38 samt där angiven rättspraxis).

⁴ Det måste således finnas ett sådant samband mellan tvisten och de unionsrättsliga bestämmelser av vilka tolkning har begärts, att denna tolkning svarar mot ett objektivi behov av det beslut som den hänskjutande domstolen ska fatta. Se beslut av den 10 december 2020, OO (Avbrytande av rättslig verksamhet) (C-220/20, ej publicerad, EU:C:2020:1022, punkt 26).

27. I förevarande fall avser ett av de sex mål som anhängiggjorts vid den hänskjutande domstolen ersättning för skada som en garageport orsakat på ett fordon.

28. Det är emellertid uppenbart att direktiv 2009/103 inte syftar till att säkerställa civilrättsligt ansvar när skadan inte orsakats av ett fordon.⁵ Det syftar i själva verket till att införa ett särskilt skydd för offren på grund av allvaret av de materiella eller kroppsliga skador som de riskerar att lida till följd av den fara som är inneboende i ett motorfordons konstruktion och funktion.

29. Dessutom föreskrivs i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 att varje medlemsstat, såvida inget annat följer av artikel 5 i direktivet, ska vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att civilrättsligt ansvar för fordon som normalt är hemmahörande på dess territorium täcks av försäkring.

30. Visserligen har begreppet användning av fordon, som är ett autonomt unionsrättsligt begrepp, tolkats av domstolen särskilt inom ramen för artikel 3 första stycket⁶, med beaktande av att det objektiva skyddet för offer för olyckor orsakade av dessa fordon ständigt har eftersträvats och förstärkts av unionslagstiftaren.⁷

31. Domstolen har således slagit fast att artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att begreppet användning av fordon i artikeln inte är begränsat till att omfatta trafiksituationer, det vill säga trafik på allmän väg, och att begreppet omfattar all användning av ett fordon som överensstämmer med dess sedvanliga funktion som transportmedel.⁸

32. I detta avseende har domstolen klargjort att ett fordon används i enlighet med sin funktion som transportmedel när det förflyttar sig, men i princip även när det står parkerat mellan två resor.⁹

33. Domstolen har härav dragit slutsatsen att begreppet användning av fordon i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 omfattar en situation där ett *fordon, som är parkerat i ett privat garage* i en byggnad, vilket används i enlighet med sin funktion som transportmedel, har tagit eld och *orsakat en brand som har sitt ursprung i fordonets elektriska system*¹⁰. Detsamma gäller när olyckan beror på ett *oljeläckage som orsakats av det aktuella parkerade fordonets mekaniska skick*.¹¹

34. Följaktligen är situationer där olyckan inte har sitt ursprung i fordonets egenskaper eller tekniska brister tydligt uteslutna från begreppet användning av fordon i den mening som avses i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103.

⁵ Se, för ett liknande resonemang, dom av den 20 juni 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, nedan kallad Línea Directa Aseguradora, EU:C:2019:517, punkt 45).

⁶ Se dom Línea Directa Aseguradora (punkt 32).

⁷ Se dom av den 20 maj 2021, K.S. (Bogseringskostnader för skadat fordon) (C-707/19, EU:C:2021:405, punkt 27 och där angiven rättspraxis).

⁸ Se dom Línea Directa Aseguradora (punkterna 35 och 36). Se även lydelsen av artikel 1.1a i direktiv 2009/103, som tillkommit genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118 av den 24 november 2021 om ändring av direktiv 2009/103 (EUT L 430, 2021, s. 1). Enligt artikel 2 i direktivet ska det införlivas senast den 23 december 2023.

⁹ Se dom Línea Directa Aseguradora (punkt 42).

¹⁰ Se dom Línea Directa Aseguradora (punkt 48).

¹¹ Se beslut av den 11 december 2019, Bueno Ruiz och Zurich Insurance (C-431/18, ej publicerat, EU:C:2019:1082, punkterna 42–45).

35. Domstolen har dessutom slagit fast att det, för att ett fordon ska undantas från kravet på obligatorisk ansvarsförsäkring enligt denna bestämmelse, krävs att fordonet officiellt har tagits ur trafik i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning.¹²

36. Det råder således inget tvivel om att tillämpningsområdet för direktiv 2009/103, såsom det tolkats av domstolen, är begränsat till obligatorisk ansvarsförsäkring för sådana skador som ett fordon kan orsaka.

37. Denna tolkning påverkas inte av den hänskjutande domstolens argument att den ska säkerställa likabehandling i fråga om ansvarsförsäkring, vilket skulle motivera att målet hänskjuts till EU-domstolen inom ramen för tvisten om ersättning för skador som en garageport orsakat på ett fordon.

38. Jag föreslår därför att domstolen ska slå fast att begäran om förhandsavgörande inte kan tas upp till sakprövning på denna punkt.

39. När det gäller frågan huruvida tolkningsfrågorna kan tas upp till sakprövning, anser jag, i likhet med vad den polska regeringen har gjort gällande, att de två första tolkningsfrågorna, som de två andra frågorna är beroende av, är hypotetiska. Den polska regeringen har gjort gällande att kändandena i målen vid den nationella domstolen endast har yrkat ekonomisk ersättning. Den hänskjutande domstolen vill emellertid få klarhet i just denna begränsning av formerna för ersättning av skador som orsakats av trafikolyckor. Om detta inte föreskrivs i unionsrätten anser den hänskjutande domstolen att det finns grund för att ogilla de yrkanden som framställts på grundval av en kostnadsbedömning.

40. Mot denna bakgrund föreslår jag att domstolen ska pröva tolkningsfrågorna i deras helhet med utgångspunkten att den hänskjutande domstolen i huvudsak vill få klarhet i huruvida artikel 18 i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att den utgör hinder för en nationell lagstiftning som endast föreskriver att skadelidande ska beviljas ekonomisk ersättning när de utövar sin rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som täcker det civilrättsliga ansvaret för en person som är ansvarig för en olycka som orsakats av ett fordon, med valmöjligheten att inte styrka att det uppkommit faktiska reparationskostnader vid skada på ett annat fordon.

B. Prövning i sak

41. Begäran om förhandsavgörande föranleder domstolen att definiera syftet med ett sådant direktanspråk som avses i artikel 18 i direktiv 2009/103.

42. Den hänskjutande domstolen vill närmare bestämt få klarhet i huruvida detta direktanspråk syftar till att förplikta försäkringsgivaren (snarare än den person som är ansvarig för skadan) att, som ersättning för skadan, tillhandahålla den skadelidande den prestation som den skadevällande är skyldig, eller att direkt till den skadelidande tillhandahålla den prestation som föreskrivs i försäkringsavtalet.

¹² Se dom av den 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 58).

43. För det första anser jag att det är lämpligt att erinra om att den skadelidandes rätt till direktanspråk infördes genom direktiv 2000/26/EG¹³, som är ett av de fyra direktiv som kodifierats genom direktiv 2009/103.¹⁴

44. Denna rätt har införts i följande sammanhang, vilket domstolen vid upprepade tillfällen har erinrat om:

- medlemsstaterna är förpliktade att i sina interna rättsordningar införa en allmän obligatorisk ansvarsförsäkring för fordon, och
- varje medlemsstat ska, om inte annat följer av de undantag som föreskrivs i direktiv 2009/103, se till att alla fordon som normalt är hemmahörande inom dess territorium omfattas av ett avtal som tecknats med ett försäkringsföretag för att, inom de gränser som fastställts i unionsrätten, garantera det civilrättsliga ansvaret för nämnda fordon.¹⁵

45. Det är inom ramen för det ständigt ökande skyddet för personer som skadats av trafikolyckor som det i direktiv 2000/26, till förmån för dessa personer, infördes en rätt att rikta anspråk direkt mot den ansvariga personens försäkringsföretag eller mot dennes företrädare i den skadelidandes bosättningsstat.¹⁶ Syftet var att förbättra rättigheterna för personer som blivit offer för en trafikolycka utanför sin bosättningsstat¹⁷ och att harmonisera medlemsstaternas lagar, varav det i vissa inte finns någon rätt att agera direkt mot den ansvariges försäkringsföretag.¹⁸

46. Genom direktiv 2005/14/EG¹⁹ utvidgades denna rätt till direktanspråk till att omfatta alla skadelidande vid olyckor där motorfordon är inblandade för att underlätta en effektiv och snabb skadereglering och i möjligaste mån undvika kostsamma rättsprocesser.²⁰

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring) (EGT L 181, 2000, s. 65).

¹⁴ Se skäl 1 i direktivet. Rättspraxis avseende dessa tidigare direktiv kan således överföras på tolkningen av motsvarande bestämmelser i nämnda direktiv. Se, bland annat, dom av den 29 april 2021, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 35).

¹⁵ Se dom av den 10 juni 2021, *Van Ameyde España* (C-923/19, EU:C:2021:475, punkterna 25 och 26 samt där angiven rättspraxis).

¹⁶ Se, för lagstiftningshistoriken för detta direktiv, förlikningskommitténs gemensamma utkast till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring) (C5–0155/2000–1997/0264(COD)) (Slutlig A5–0130/2000), tillgänglig på följande webbadress: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_FR.pdf, s. 6. Se även Pailler, P., *Manuel de droit européen des assurances*, andra utgåvan, Bruylant, Bryssel, 2022, särskilt punkt 263, s. 273.

¹⁷ Se skälen 8–14 i direktiv 2000/26.

¹⁸ Se, för ett liknande resonemang, artikel 9 i konventionen om tillämplig lag vid trafikolyckor, som ingicks i Haag den 4 maj 1971. Se även Eric W. Esséns förklarande rapport, tillgänglig på följande webbadress: <https://assets.hch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, särskilt s. 214.

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt direktiv 2000/26/EG (EUT L 149, 2005, s. 14). Genom detta direktiv tillades skäl 16a i direktiv 2000/26, i vilket unionslagstiftaren, vad gäller den skadelidandes rätt att väcka talan mot försäkringsgivaren vid domstolen på den ort där den skadelidande har sin hemvist, hänvisade till artikel 9.1 b och artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EGT L 12, 2001, s. 1). Se dom av den 13 december 2007, *FBTO Schadeverzekering* (C-463/06, EU:C:2007:792, punkt 29).

²⁰ Se skäl 21 i direktivet.

47. Detta syfte fastställdes i direktiv 2009/103, i vilket lagstiftaren erinrar om vikten av att garantera offer för trafikolyckor jämförlig behandling oavsett var i unionen olyckorna har inträffat.²¹ I skäl 30 i direktivet återfinns definitionen av rätten till direktanspråk mot det försäkringsföretag som täcker det civilrättsliga ansvaret för den person som är ansvarig för en olycka med ett motorfordon, som fanns i skäl 21 i direktiv 2005/14.

48. För det andra ska det således understrykas att denna rätt enligt detta skäl definieras som "[r]ätten att återopa försäkringsavtalet och rikta anspråk direkt mot försäkringsföretaget".

49. Av detta följer att när det obligatoriska försäkringsskyddet genomförs direkt av den skadelidande som utövar sin rätt enligt artikel 18 i direktiv 2009/103 garanterar försäkringsföretag den ansvariga personens civilrättsliga ansvar inom gränserna för det avtal bolaget ingått med personen.²² På så sätt är de ekonomiska konsekvenserna av det civilrättsliga ansvaret täckta även om den försäkrade personligen bekostar reparationerna och även vid kroppsskada.²³

50. När den skadelidandes rättigheter uteslutande följer av försäkringsavtalet²⁴ eller, med andra ord, när de beräknas på grundval av försäkringstagarens avtal, kan de endast få till följd att den skadelidande erhåller ersättning, det vill säga den ersättning som försäkringstagaren, om denne själv hade betalat ersättning till den skadelidande, skulle ha haft rätt att kräva av försäkringsföretaget, inom gränserna för avtalet dem emellan. Detta resultat överensstämmer med försäkringsföretagens verksamhet, såsom den tyska regeringen har påpekat.

51. Denna tolkning vinner stöd av flera andra omständigheter. För det första uppfyller den skadelidandes rätt till direktanspråk syftet att reglera skador snabbt och faller inom ramen för trafikförsäkring, vars särskilda betydelse, för europeiska medborgare som kör inom unionen såväl som för försäkringsföretag, lagstiftaren har understrukt.²⁵ Denna aspekt av frågan i gränsöverskridande situationer understryks enligt min mening med rätta av såväl kommissionen som den tyska regeringen och talar för att en möjlighet till skadestånd in natura inte bör föreskrivas.

52. För det andra följer principen om ekonomisk ersättning av artikel 22 i direktiv 2009/103, med rubriken "Förfarande vid ersättningsanspråk", i vilken de skyldigheter som åligger det försäkringsföretag till vilket den skadelidande har begärt ersättning fastställs. Denna princip kan även härledas ur den omständigheten att unionslagstiftaren har fastställt minimibelopp för försäkringsskydd²⁶ som utgör en väsentlig garanti för skydd för offren.²⁷

²¹ Se skäl 20 i detta direktiv samt dom av den 20 maj 2021, K.S. (Bogseringskostnader för skadat fordon) (C-707/19, EU:C:2021:405, punkt 27 och där angiven rättspraxis).

²² Det ska noteras att denna skyldighet har verkan oberoende av om försäkringsavtalet är ogiltigt till följd av att försäkringstagaren ursprungligen lämnat felaktiga uppgifter. Se dom av den 20 juli 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, EU:C:2017:575, punkt 27).

²³ Se artikel 3 sista stycket i direktiv 2009/103 såsom den tolkats av domstolen. Se dom av den 23 januari 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punkterna 33–35 samt där angiven rättspraxis). Vad gäller den polska lagen, se dom av den 21 december 2021, Skarb Państwa (Motorfordonsförsäkringens omfattning) (C-428/20, EU:C:2021:1043, punkt 16).

²⁴ Se dom av den 21 januari 2016, ERGO Insurance och Gjensidige Baltic (C-359/14 och C-475/14, EU:C:2016:40, punkterna 54 och 58).

²⁵ Se skäl 2 i direktiv 2009/103.

²⁶ Se artikel 9 i direktiv 2009/103 samt dom av den 10 juni 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punkt 41).

²⁷ Se skäl 12 i direktiv 2009/103 och, bland annat, dom av den 21 januari 2016, ERGO Insurance och Gjensidige Baltic (C-359/14 och C-475/14, EU:C:2016:40, punkt 39).

53. För det tredje är försäkringsföretagen skyldiga att ersätta den skadelidande för att säkerställa en effektiv rätt till skadeersättning och därigenom skydda denne mot risken för att den person som är ansvarig för skadan blir insolvent.²⁸

54. För det fjärde bör bedömningen av de skyldigheter som åligger försäkringsföretaget, gentemot vilket den skadelidande kommer att göra gällande sin rätt till direktanspråk vid domstol, vara förenlig med de unionsrättsliga bestämmelserna om domstols behörighet²⁹ och tillämplig lag³⁰ i en gränsöverskridande situation samt med reglerna för regresstalan som försäkringsgivaren kan utnyttja.³¹

55. I detta sammanhang är det därför enligt min mening inte rimligt att artikel 18 i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att den ersättning in natura som den skadelidande enligt nationell rätt kan erhålla från den som orsakat olyckan kan krävas av försäkringsgivaren. Det handlar just om att inte förväxla det direkta förhållandet mellan den skadelidande och försäkringsgivaren med det direkta förhållandet mellan den skadelidande och den ansvarige.

56. Jag anser följaktligen att artikel 18 ska tolkas så, att den inte utgör hinder för nationella bestämmelser i vilka det föreskrivs att skadelidande endast ska få ekonomisk ersättning när de utövar sin rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som täcker det civilrättsliga ansvaret för den person som är ansvarig för en olycka som orsakats av ett fordon, oberoende av vilken typ av skada som ska ersättas.

57. Dessutom måste även andra överväganden göras för att helt besvara frågorna från den hänskjutande domstolen, som vill att ersättningen till den skadelidande, som har utövat sin rätt till direktanspråk, ska ligga så nära de faktiska kostnaderna som möjligt.³²

58. Det följer av fast rättspraxis att storleken på skadeersättningen i huvudsak regleras i nationell rätt.³³

59. Det ankommer således på de behöriga myndigheterna att i nationell rätt säkerställa att den skadelidandes rätt till direktanspråk är effektiv.

²⁸ Se, för det fall skyldigheten att försäkra det fordon som är inblandat i olyckan inte har uppfyllts, dom av den 29 april 2021, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 56), som en påminnelse om det skydd för skadelidande vid trafikolyckor som gäller vid tolkning av bestämmelserna i direktiv 2009/103.

²⁹ Se dom av den 13 december 2007, *FBTO Schadeverzekerung* (C-463/06, EU:C:2007:792, punkt 29), och, vad gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EUT L 351, 2012, s. 1), dom av den 30 juni 2022, *Allianz Elementar Versicherung* (C-652/20, EU:C:2022:514, punkterna 30, 32, 45, 49, 50, 53 och 54 samt där angiven praxis).

³⁰ Det framgår varken av ordalydelsen eller av syftena med direktiv 2009/103 att direktivet syftar till att fastställa lagvalsregler, vilket domstolen erinrade om i dom av den 21 januari 2016, *ERGO Insurance och Gjensidige Baltic* (C-359/14 och C-475/14, EU:C:2016:40, punkt 40). Se även punkterna 47–54 i domen angående villkoren för tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I) (EUT L 177, 2008, s. 6) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 864/2007 av den 11 juli 2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (Rom II) (EUT L 199, 2007, s. 40). Se även, vad gäller skyldigheten att tillämpa konventionen om tillämplig lag vid trafikolyckor som slöts i Haag den 4 maj 1971, bland annat, dom av den 24 oktober 2013, *Haasová* (C-22/12, EU:C:2013:692, punkt 36), samt generaladvokat Wahls iakttagelser om svårigheterna i detta avseende i sitt förslag till avgörande i målet *Lazar* (C-350/14, EU:C:2015:586, punkt 36).

³¹ Se, till exempel, dom av den 21 januari 2016, *ERGO Insurance och Gjensidige Baltic* (C-359/14 och C-475/14, EU:C:2016:40, punkt 56).

³² Se punkterna 18 och 19, samt 22 och 23 i detta förslag till avgörande.

³³ Se punkt 25 i detta förslag till avgörande. Se även, till exempel, dom av den 23 januari 2014, *Petillo* (C-371/12, EU:C:2014:26, punkt 43).

60. Det system som beskrivs i KP:s och SI:s skriftliga yttranden, enligt vilka försäkringsföretagen kan införa ett system där tredje man betalar bilverkstäderna, till vilka den skadelidandes ersättning betalas ut³⁴, uppfyller enligt min mening det krav på skydd för skadelidande som följer av direktiv 2009/103, om systemet genomförs enligt den skadelidandes val.

61. Jag anser därför att det är meningslöst att genom en tolkning av räckvidden av artikel 18 i direktiv 2009/103 försöka finna en lösning på problemen med att handlägga tvisterna som den hänskjutande domstolen har redogjort för³⁵, utöver den orättvisa som denna domstol har åberopat till följd av att den skadelidande har kunnat berika sig.³⁶

62. Nationell lagstiftning får emellertid inte medföra att den skadelidandes rätt till direktanspråk berövas sin ändamålsenliga verkan enligt artikel 18 i direktiv 2009/103.³⁷ Så skulle dock enligt min uppfattning vara fallet om ersättningen till den skadelidande som utövar sin rätt till direktanspråk antingen utesluts eller begränsas på grund av att det skadade fordonet inte har reparerats eller har sålts, eller på grund av den skyldighet att begära reparation av fordonet från den försäkrade som försäkringsföretaget ålagt den skadelidande.

V. Förslag till avgörande

63. Mot bakgrund av samtliga ovanstående överväganden föreslår jag att domstolen besvarar de frågor som ställts av Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (distriktsdomstolen i Warszawa, Polen) på följande sätt.

Artikel 18 i 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

ska tolkas så,

- att den inte utgör hinder för nationell lagstiftning enligt vilken ekonomisk ersättning endast ska utbetalas till skadelidande när de utövar sin rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som täcker det civilrättsliga ansvaret för den person som är ansvarig för en olycka som orsakats av ett fordon, oberoende av vilken typ av skada som ska ersättas, och
- att den ändamålsenliga verkan av den skadelidandes rätt till direktanspråk skulle undergrävas om den begränsades eller uteslöts på grund av att det skadade fordonet inte faktiskt har reparerats.

³⁴ Se, till exempel, dom av den 21 oktober 2021, T. B. och D. (Behörighet i fråga om försäkringar) (C-393/20, ej publicerad, EU:C:2021:871, punkterna 17 och 18).

³⁵ Den hänskjutande domstolen har gjort gällande att den polska rättspraxis som det hänvisas till i punkt 14 i detta förslag till avgörande leder till att försäkringsgivarna systematiskt avstår från att frivilligt betala ersättning i enlighet med denna rättspraxis för att övertyga domstolarna att ändra sin rättspraxis genom att förvisso betala en ”ersättning för hypotetiska kostnader”, men med en godtycklig beräkning av dessa kostnader, förutsatt att det i detta fall är tillräckligt för beräkningen att använda priser för alternativ av låg kvalitet eller diverse avdrag, nedsättningar, ”amorteringar” och så vidare, så att majoriteten av ärendena tas upp i domstol, vilket ökar domstolarnas arbetsbörda.

³⁶ Se punkt 15 i detta förslag till avgörande.

³⁷ Domstolen har även slagit fast att de nationella bestämmelser som reglerar ersättning för skador som orsakats av användning av fordon inte får leda till att den skadelidandes rätt till ersättning från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för den som är ansvarig för skadorna automatiskt utesluts eller begränsas på ett oproportionerligt sätt. Se, för en påminnelse om dessa principer, domar av den 23 oktober 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, punkterna 31 och 32), av den 23 januari 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punkt 41, samt, för en tillämpning i förevarande fall, punkterna 44 och 45), och av den 10 juni 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punkt 44).