



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 4 september 2014*

”Begäran om förhandsavgörande — Obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon — Direktiv 72/166/EEG — Artikel 3.1 — Begreppet ’användning av fordon’ — Olycka som orsakats på gården till ett lantbruk av en traktor med ett släpfordon”

I mål C-162/13,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Vrhovno sodišče (Slovenien) genom beslut av den 11 mars 2013, som inkom till domstolen den 29 mars 2013, i målet

Damijan Vnuk

mot

Zavarovalnica Triglav d.d.,

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Ilešič samt domarna C.G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader och E. Jarašiūnas (referent),

generaladvokat: P. Mengozzi,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Tysklands regering, genom T. Henze, J. Kemper och J. Möller, samtliga i egenskap av ombud,
 - Irland, genom A. Joyce, E. Creedon och L. Williams, samtliga i egenskap av ombud biträdda av C. Toland, BL,
 - Europeiska kommissionen, genom B. Rous Demiri och K.-Ph. Wojcik, båda i egenskap av ombud,
- och efter att den 26 februari 2014 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

* Rättegångsspråk: slovenska.

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, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 111) (nedan kallat det första direktivet).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Damijan Vnuk och Zavarovalnica Triglav d.d. (nedan kallad Zavarovalnica Triglav). Målet gäller utbetalning av ersättning enligt den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon (nedan kallad den obligatoriska försäkringen).

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 3 I det femte till det sjunde skälet i det första direktivet preciseras följande:

”Det är önskvärt att ... det ... vidtas ytterligare åtgärder för att liberalisera regler för personers och motorfordons fria rörlighet mellan medlemsstaterna. ...

Sådana lättnader i reglerna för resenärers rörlighet utgör ytterligare ett steg i riktning mot ett ömsesidigt öppnande av medlemsstaternas marknader och för tillskapandet av förhållanden liknande dem som gäller för en hemmamarknad.

Kontroll av gröna kort för fordon, som är normalt hemmahörande i en medlemsstat och som passerar in på en annan medlemsstats territorium, kan avskaffas ...”

- 4 I artikel 1 i första direktivet föreskrivs följande:

I detta direktiv avses med

”1. *fordon*: varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat,
...”

- 5 I artikel 3.1 i första direktivet föreskrivs 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 skall bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.”

- 6 I artikel 4 i första direktivet föreskrivs följande:

”En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för följande:

...

b) Särskilda slag av fordon eller fordon med särskild registreringsskylt. En lista över sådana fordonsslag och fordon skall upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till [Europeiska] kommissionen.

...

7 I artikel 1.1 i rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 8, s. 17; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 90) (nedan kallat andra direktivet) föreskrivs följande:

”Den försäkring som avses i artikel 3.1 i [det första direktivet] skall obligatoriskt omfatta både saksador och personsador.”

8 I artikel 1.2 fastställs de minimibelopp som den obligatoriska försäkringen ska garantera ersättning med. Beloppen har uppräknats genom 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 Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon (EUT L 149, s. 14). Genom det sistnämnda direktivet infördes även en bestämmelse i det andra direktivet som syftar till att säkerställa en regelbunden översyn av dessa belopp med hänsyn till det europeiska konsumentprisindexet.

9 Enligt artikel 1.4 första stycket i andra direktivet gäller att ”[v]arje medlemsstat skall inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen skall ersätta, för saksador och personsador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i punkt 1 inte tecknats”. I artikel 1.4 fjärde stycket föreskrevs vidare att ”[m]edlemsstaterna får begränsa eller utesluta ersättning från detta organ såvitt gäller saksador orsakade av oidentifierade fordon”. Den möjligheten togs emellertid bort genom direktiv 2005/14 ”[o]m organet ... har utbetalat ersättning för betydande personsador för någon skadelidande från samma olycka där sakskada orsakats av ett oidentifierat fordon”.

10 Artikel 2.1 i det andra direktivet har 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 [det 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 [det 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.

...

11 I artikel 3 i det andra direktivet föreskrivs följande:

”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 personsador.”

- 12 I artikel 1 i rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 129, s. 33; svensk specialutgåva, område 13, volym 19, s. 189), i dess lydelse enligt direktiv 2005/14, (nedan kallat tredje direktivet) preciseras följande:

”... den försäkring som avses i artikel 3.1 i [det första direktivet] [ska] omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren.

Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att lagbestämmelser eller villkor i ett försäkringsavtal, som undantar en passagerare från ett sådant försäkringsskydd med hänvisning till att han eller hon visste eller borde ha vetat att föraren vid olyckstillfället var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel, skall anses ogiltiga när det gäller skadeståndskrav från en sådan passagerare.

...”

- 13 Artikel 1a i tredje direktivet har följande lydelse:

”Den försäkring som avses i artikel 3.1 i [det första direktivet] skall omfatta personskador och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt ...”

- 14 Artikel 4c i direktivet har följande lydelse:

”Försäkringsföretag skall inte tillämpa självrisk gentemot den skadelidande parten i en olycka när det gäller den försäkring som avses i artikel 3.1 i [det första direktivet].”

- 15 I artikel 3 i 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, s. 65), med rubriken ”Direktanspråk”, föreskrivs följande:

”Varje medlemsstat skall se till att de skadelidande ... vid olyckor ... har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen.”

- 16 I artikel 1 i rådets första direktiv 73/239/EEG av den 24 juli 1973 om samordning av lagar och andra författningar angående rätten att etablera och driva verksamhet med annan direkt försäkring än livförsäkring (EGT L 288, s. 3; svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 146), i dess lydelse enligt rådets direktiv 84/641/EEG av den 10 december 1984 (EGT L 339, s. 21; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 93), föreskrivs följande:

”1. Detta direktiv avser startande och drift av verksamhet som egenföretagare med direkt försäkring, ... som bedrivs av företag etablerade inom en viss medlemsstat eller företag som vill etablera sig där.

...

3. Uppdelningen av verksamhet enligt denna artikel i klasser redovisas i bilagan.”

17 I bilagan till detta direktiv preciseras följande:

”A. Klassificering av risker i försäkringsklasser ...

10. *Motorfordonsansvar* All ansvarighet som uppkommer genom användning av motordrivna landfordon (inklusive fraktförarens ansvar). ...”

Slovensk rätt

18 Artikel 15 i lagen om obligatorisk motorfordonsförsäkring (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu) (nedan kallad ZOZP) har följande lydelse:

”Ägaren av ett fordon måste ingå ett avtal om ansvarsförsäkring, vilken ska täcka skador som orsakas tredje man vid användning av fordon, såsom död, kroppsskada, hälsobesvär, förlust av egendom och sakskada, ... med undantag av sakskada på egendom som mottagits för transport...”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

- 19 Det framgår av begäran om förhandsavgörande att höbalar lastades på loftet i en lada den 13 augusti 2007 med hjälp av en traktor utrustad med ett släpfordon. När föraren av traktorn backade för att ställa fordonet i ladan, välte släpfordonet en steg på vilken Damijan Vnuk hade klättrat upp varpå han föll. Damijan Vnuk väckte talan mot Zavarovalnica Triglav, det försäkringsbolag som ägaren till traktorn slutit ett avtal om obligatorisk trafikförsäkring med. Genom talan yrkades skadestånd med ett belopp på 15 944,10 euro för ideell skada jämte dröjsmålsränta.
- 20 Domstolen i första instans ogillade talan. Domstolen i andra instans ogillade Damijan Vnuks överklagande av detta avgörande och påpekade att den obligatoriska försäkringen för motorfordon täcker skador som orsakas genom användning av en traktor som transportmedel, men inte skador som uppkommer medan traktorn används som arbets- eller dragfordon.
- 21 Den hänskjutande domstolen beviljade Damijan Vnuk prövningstillstånd med avseende på domen i andra instans, eftersom den gäller frågan huruvida traktorn kan anses ha använts som ”fordon” i den mening som avses i artikel 15 ZOZP.
- 22 Damijan Vnuk har inför den hänskjutande domstolen gjort gällande att begreppet användning av fordon i trafik inte kan begränsas till att endast omfatta färd på allmän väg. När den i det nationella målet aktuella skadebringande händelsen inträffade användes traktorn och dess släpvagn som ett fordon i trafik och färden höll på att avslutas. Zavarovalnica Triglav menar däremot att det nationella målet avser användning av en traktor i arbete framför en lada och inte som ett fordon avsett för trafik.
- 23 Den hänskjutande domstolen har påpekat att begreppet användning av fordon inte är definierat i ZOZP men att en definition däremot har utvecklats i rättspraxis. Samma domstol har härvid angett att syftet med den obligatoriska försäkringen enligt ZOZP består i riskspridning och nödvändigheten att säkerställa försäkringstäckning för skadelidande och passagerare i allmän trafik. Vid bedömningen av huruvida en skada täcks av den obligatoriska försäkringen är det, enligt vad den hänskjutande domstolen angett, enligt slovensk rättspraxis inte avgörande huruvida skadan inträffat på allmän plats. Däremot saknas försäkringstäckning enligt den obligatoriska försäkringen när fordonet används som arbetsredskap, till exempel på ett lantbruk, eftersom det i ett sådant fall inte rör sig om vägtrafik.

- 24 Vidare har den hänskjutande domstolen påpekat att det i de olika direktiven avseende ansvarsförsäkring för motorfordon – det vill säga det första till det tredje direktivet, det fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring samt direktiv 2005/14 (nedan gemensamt benämnda direktiven om obligatorisk försäkring) – hänvisas till "trafik", "vägtrafik" och "trafikanter" men att det inte preciseras vad som kan anses utgöra användning av fordon i trafik och vilka kriterier som ska tillämpas vid bedömningen härav. Det vore således möjligt att anse att den obligatoriska försäkringen endast täcker skador som orsakats av ett fordon i vägtrafik eller att den omfattar alla skador som har samband med användning eller framförande av ett fordon, oavsett om skadan har inträffat i en trafiksituation.
- 25 Under dessa omständigheter beslutade Vrhovno sodišče (Högsta domstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till domstolen:

"Ska begreppet 'användning av fordon' i artikel 3.1 i [det första direktivet] tolkas så, att det inte omfattar den aktuella situationen, där den person som är försäkrad hos motparten har kört in i klagandens stege med en traktor med släp under lastningen av höbalar i en hölada, eftersom olyckan inte har inträffat i en trafiksituation?"

Yrkandena att det muntliga förfarandet ska återupptas

- 26 Genom skrivelse som inkom till domstolens kansli den 28 mars 2014 har Irland begärt att domstolen ska återuppta den muntliga delen av förfarandet, med tillämpning av artikel 83 i dess rättegångsregler. Till stöd för sin begäran har den nämnda medlemsstaten åberopat att för det fall domstolen väljer att följa generaladvokatens förslag till avgörande är det nödvändigt att begränsa den kommande domens rättsverkningar i tiden. Den muntliga delen av förfarandet måste följaktligen återupptas för att ge Irland möjlighet att framföra sina argument till stöd för att begränsa domens rättsverkningar i tiden.
- 27 Genom skrivelser som inkom till domstolens kansli den 15 respektive den 21 maj 2014, har även Förenade kungarikets regering och den tyska regeringen begärt att den muntliga delen av förfarandet skulle återupptas med tillämpning av samma artikel 83. Till stöd för sin begäran har Förenade kungarikets regering gjort gällande att generaladvokatens förslag till avgörande är behäftat med flera felaktigheter, vilka denna regering önskar yttra sig över. Den tyska regeringen har för sin del anfört att det nämnda förslaget till avgörande behandlar ett argument som inte avhandlats mellan parterna, nämligen huruvida det första direktivet eventuellt innehåller en lucka som behöver täppas igen. Samma regering har vidare anfört att EU-domstolen inte har tillräcklig kännedom om omständigheterna i målet för att avgöra det.
- 28 Enligt artikel 83 i domstolens rättegångsregler får domstolen efter att ha hört generaladvokaten, när som helst, genom särskilt uppsatt beslut, besluta att den muntliga delen av förfarandet ska återupptas, bland annat om domstolen anser att den inte har tillräcklig kännedom om omständigheterna i målet, eller om en part, efter det att den muntliga delen har förklarats avslutad, har lagt fram en ny omständighet som kan ha ett avgörande inflytande på målets utgång, eller om målet ska avgöras på grundval av ett argument som inte har avhandlats mellan parterna eller de berörda som avses i artikel 23 i stadgan för Europeiska unionens domstol.
- 29 I förevarande fall finner domstolen, efter att ha hört generaladvokaten, att den har tillgång till alla uppgifter den behöver för att kunna besvara den fråga som ställts av den hänskjutande domstolen och att prövningen i målet inte ska ske med hänvisning till någon ny omständighet som kan ha ett avgörande inflytande på målets utgång eller på grundval av ett argument som inte har avhandlats inför domstolen.

- 30 Vad gäller den kritik som riktas mot generaladvokatens förslag till avgörande erinrar domstolen för det första om att det varken i stadgan för Europeiska unionens domstol eller i domstolens rättegångsregler föreskrivs någon möjlighet för parterna att inkomma med yttranden över generaladvokatens förslag till avgörande (beslut Emesa Sugar, C-17/98, EU:C:2000:69, punkt 2, och dom Döhler Neuenkirchen, C-262/10, EU:C:2012:559, punkt 29).
- 31 För det andra är det enligt artikel 252 andra stycket FEUF generaladvokatens roll att offentligt och fullständigt opartiskt och oavhängigt lägga fram motiverade yttranden i ärenden som enligt stadgan för Europeiska unionens domstol kräver generaladvokatens deltagande. EU-domstolen är varken bunden av generaladvokatens förslag till avgörande eller av den motivering som ligger till grund för förslaget. Det förhållandet att en av parterna inte delar generaladvokatens bedömning, oavsett vilka frågor han eller hon prövar i sitt förslag till avgörande, utgör följaktligen inte i sig ett skäl för att återuppta det muntliga förfarandet (dom Hogan Lovells International, C-229/09, EU:C:2010:673, punkt 26, dom E.ON Energie/kommissionen, C-89/11 P, EU:C:2012:738, punkt 62, och dom Weber, C-438/12, EU:C:2014:212, punkt 30).
- 32 Begäran från tyska regeringen, Irland och Förenade kungarikets regering att den muntliga delen av förfarandet ska återupptas ska därför avslås.

Prövning av tolkningsfrågan

- 33 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 3.1 i det första direktivet ska tolkas så att begreppet "användning av fordon" omfattar omständigheter såsom dem som är aktuella i det nationella målet, det vill säga att en traktor manövreras på gården till ett lantbruk i syfte att köra in det släpfordon som traktorn var försedd med i en lada.
- 34 Den tyska regeringen och Irland har gjort gällande att den försäkringsskyldighet som föreskrivs i artikel 3.1 i det första direktivet endast avser trafiksituationer och att den därför inte är tillämplig på sådana omständigheter som dem som är aktuella i det nationella målet.
- 35 Kommissionen anser däremot att bestämmelsen är tillämplig på användning av fordon, oavsett om fordonet används som transportmedel eller som arbetsredskap, på samtliga platser såväl privata som allmänna där de risker som är förenade med användningen av fordon kan realiseras. Det saknar härvid enligt kommissionen betydelse om fordonet är i rörelse eller inte.
- 36 Enligt artikel 3.1 i första direktivet ska varje medlemsstat, om inte annat följer av artikel 4, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring vid sin användning.
- 37 Begreppet fordon preciseras i artikel 1.1 i nämnda direktiv. Enligt nämnda bestämmelse avses med fordon "varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat".
- 38 Domstolen anser att en traktor med tillkopplat släpfordon motsvarar denna definition. Det ska härvid påpekas att definitionen gäller oberoende av hur det aktuella fordonet används eller kan användas. Det förhållandet att en traktor, eventuellt med tillhörande släpfordon, under vissa omständigheter kan användas som jordbruksmaskin påverkar inte slutsatsen att ett sådant fordon omfattas av begreppet "fordon" i artikel 1.1 i det första direktivet.
- 39 Det följer däremot inte nödvändigtvis att en traktor med tillkopplat släpfordon omfattas av ansvarsförsäkringsplikten i artikel 3.1 i det nämnda direktivet. Det är för det första enligt denna bestämmelse nödvändigt att fordonet är normalt hemmahörande inom en medlemsstats territorium. Att så är fallet är obestritt i det nationella målet. För det andra får varje medlemsstat med tillämpning

av artikel 4 b i samma direktiv förordna om undantag från artikel 3 för särskilda slag av fordon eller fordon med särskild registreringsskylt. En lista över sådana fordonsslag och fordon ska upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen.

- 40 En traktor med tillkopplat släpfordon omfattas följaktligen av försäkringsplikten i artikel 3.1 i det första direktivet om den är normalt hemmahörande inom en medlemsstats territorium som inte förordnat att detta slag av fordon ska undantas från bestämmelsens tillämpningsområde.
- 41 Vad beträffar frågan huruvida en manöver som utförs för att en traktor, på gården till ett lantbruk, ska backa in det släpfordon som den var försedd med i en lada ska anses omfattas av begreppet "användning av fordon" enligt denna bestämmelse, anser domstolen att detta begrepp inte kan lämnas åt varje medlemsstats skönsmässiga bedömning.
- 42 Varken artiklarna 1 eller 3.1 i det första direktivet eller någon annan bestämmelse i samma direktiv eller i övriga direktiv om obligatorisk försäkring hänvisar till medlemsstaternas rättsordningar vad gäller detta begrepp. Det följer emellertid av domstolens praxis att såväl kravet på en enhetlig tillämpning av unionsrätten som likhetsprincipen innebär att ordalydelsen i en unionsbestämmelse som inte innehåller någon uttrycklig hänvisning till medlemsstaternas rättsordningar för fastställandet av bestämmelsens innebörd och räckvidd i regel ska ges en självständig och enhetlig tolkning inom hela Europeiska unionen, med beaktande av inte enbart dess ordalydelse utan även det sammanhang i vilket bestämmelsen förekommer och det mål som eftersträvas med den lagstiftning som den utgör en del av (se, för ett liknande resonemang, dom Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, punkterna 19 och 21, och där angiven rättspraxis).
- 43 Vad för det första gäller ordalydelsen av artikel 3.1 i det första direktivet visar en jämförelse av de olika språkversionerna av bestämmelsen att det föreligger skillnader såvitt gäller den situation som omfattas av den föreskrivna försäkringsskyldigheten. Dessa skillnader återkommer för övrigt i direktivets titel, i synnerhet i den engelska och den franska versionen.
- 44 I den franska, liksom i den spanska, den grekiska, den italienska, den nederländska, den polska och den portugisiska versionen hänvisas det i nämnda artikel 3.1 till skyldigheten att teckna ansvarsförsäkring för användning av fordon "i trafik". Denna hänvisning låter antyda att försäkringsskyldigheten endast avser olyckor som inträffat i en trafiksituation, vilket den tyska regeringen och Irland har hävdad.
- 45 Den engelska, den bulgariska, den tjeckiska, den estniska, den lettiska, den maltesiska, den slovakiska, den slovenska och den finska språkversionen av samma bestämmelse hänvisar till begreppet "användning" av fordon, utan ytterligare preciseringar. Den danska, den tyska, den litauiska, den ungerska, den rumänska och den svenska språkversionen av nämnda bestämmelse hänvisar däremot ännu mera allmänt till skyldigheten att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon. Dessa språkversioner framstår således ålägga en skyldighet att teckna ansvarsförsäkring för användning och framförande av ett fordon oavsett om användningen eller framförandet skett i en trafiksituation eller inte.
- 46 En ren bokstavstolkning av en eller flera språkversioner av en unionsrättsakt avfattad på flera språk med uteslutande av andra språkversioner, kan enligt fast rättspraxis inte godtas. Unionsrättens bestämmelser ska tolkas och tillämpas på ett enhetligt sätt mot bakgrund av de olika versionerna på unionens samtliga språk (se, för ett liknande resonemang, dom Jany m.fl., C-268/99, EU:C:2001:616, punkt 47 och där angiven rättspraxis, samt dom kommissionen/Spanien, C-189/11, EU:C:2013:587, punkt 56 och där angiven rättspraxis). I händelse av skillnader mellan de olika språkversionerna av en unionsrättsakt, ska den bestämmelse som det är fråga om tolkas mot bakgrund av systematiken i och syftet med de föreskrifter i vilka den ingår (se, för ett liknande resonemang, dom ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, punkt 16 och där angiven rättspraxis, dom Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, punkt 48, samt dom Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 39).

- 47 Således ska systematiken i och syftet med unionsbestämmelserna om obligatorisk försäkring beaktas. Artikel 3.1 i det första direktivet ingår bland dessa bestämmelser.
- 48 Domstolen påpekar härvid att inte något av direktiven om obligatorisk försäkring innehåller någon definition av begreppen "olycka" eller "skada", lika lite som det framgår vad som menas med "användning i trafik" eller "användning av fordon".
- 49 Begreppen ska emellertid förstås mot bakgrund av den dubbla målsättningen att skydda skadelidande vid olyckor som orsakats av ett motorfordon och att liberalisera den fria rörligheten för personer och varor i syfte att genomföra den inre marknad som eftersträvas med direktiven.
- 50 Det första direktivet hör nämligen till en rad direktiv som gradvist har preciserat medlemsstaternas skyldigheter på området för civilrättsligt ansvar till följd av användningen av fordon. Domstolen har vid upprepade tillfällen påpekat att det framgår av skälen i första och andra direktiven att syftet med direktiven är att säkerställa fri rörlighet för såväl fordon som är normalt hemmahörande inom Europeiska unionen som personer som färdas i dessa. Domstolen har vidare slagit fast att direktiven även syftar till att säkerställa att skadelidande vid olyckor som orsakas av dessa fordon behandlas på ett likvärdigt sätt, oavsett på vilken plats inom unionen som olyckan inträffat (se, för ett liknande resonemang, bland annat dom Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, punkt 13, och dom Csonka m.fl., C-409/11, EU:C:2013:512, punkt 26 och där angiven rättspraxis).
- 51 Det framgår visserligen av femte till sjunde skälen i det första direktivet att detta syftade till att liberalisera reglerna för personers och motorfordons fria rörlighet mellan medlemsstaterna för att inrätta en inre marknad, och att detta skulle ske genom att avskaffa kontrollen av gröna kort för fordon vid medlemsstaternas gränser, men direktivet eftersträvande redan samtidigt målet att skydda de skadelidande (se, för ett liknande resonemang, dom Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, punkt 18).
- 52 Utvecklingen av unionens regler om obligatorisk försäkring visar att syftet att skydda de skadelidande vid olyckor som orsakats av fordon alltid eftersträvats och getts en allt större vikt av unionslagstiftaren.
- 53 Detta framgår i synnerhet av artiklarna 1 och 3 i det andra direktivet. Enligt artikel 1 i detta direktiv krävs nämligen att den försäkring som avses i artikel 3.1 i det första direktivet ska omfatta både sakskador och personskador. Vidare krävs enligt samma andra direktiv att medlemsstaterna ska inrätta organ med uppgift att svara för ersättning för skador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan försäkring inte tecknats. I direktivet har även garanterade minimibelopp fastställs. I artikel 2 i direktivet begränsas räckvidden av vissa friskrivningsklausuler som föreskrivs i lag eller avtal och som avser skadelidande tredjemans möjlighet att kräva ersättning för en skada som orsakats på grund av nyttjandet eller förandet av ett fordon som är försäkrat av vissa personer. Artikel 3 i det nämnda direktivet har utvidgat försäkringen för personskador till att gälla familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till annan person som är civilrättsligt ansvarig vid en trafikolycka.
- 54 I artikel 1 i det tredje direktivet utökades sedan försäkringsskyddet till att omfatta personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren och i det fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring infördes, bland annat, i artikel 3 häri en rätt för skadelidande att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen.
- 55 Genom artiklarna 2 och 4 i direktiv 2005/14 har det andra respektive det tredje direktivet ändrats. Ändringen består i en anpassning av de garanterade minimibeloppen och föreskrifter om en regelbunden översyn av dessa belopp. Vidare utökas ansvarsområdet för det organ som inrättades genom det andra direktivet samt det försäkringsskydd som avses i artikel 3.1 i det första direktivet till att omfatta personskador och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade

trafikanter. Även en ny begränsning av möjligheten att tillämpa vissa friskrivningsklausuler i försäkringsavtalen infördes samt ett förbud mot att tillämpa självrisk gentemot den skadelidande parten i en olycka när det gäller den försäkring som avses i artikel 3.1 i det första direktivet.

- 56 Mot bakgrund av samtliga dessa omständigheter och framför allt det skyddssyfte som eftersträvas i det första till det tredje direktivet, finner domstolen att unionslagstiftaren inte kan anses ha önskat utesluta personer som skadats i en olycka som orsakats av ett fordon i samband med dess användning från det skydd som ges genom dessa direktiv, om användningen överensstämmer med fordonets sedvanliga funktion.
- 57 Det ska vidare understrykas att enligt avsnitt A i bilagan till direktiv 73/239, i dess lydelse enligt direktiv 84/641, avser försäkringsklassen "Motorfordonsansvar" med avseende på direkt försäkring "[a]ll ansvarighet som uppkommer genom användning av motordrivna landfordon (inklusive fraktförarens ansvar)".
- 58 I förevarande fall vill domstolen göra följande påpekande. Såsom framgår av de uppgifter som kommissionen offentliggjort har Republiken Slovenien inte i enlighet med artikel 4 b i det första direktivet förordnat att något som helst slag av fordon ska undantas från tillämpningsområdet för artikel 3.1 i det första direktivet. Vidare har det olycksfall som är aktuellt i det nationella målet, enligt de upplysningar som lämnats av den hänskjutande domstolen, orsakats av ett fordon som backade för att parkera på en viss bestämd plats. Olycksfallet verkar således ha orsakats av användning av ett fordon som överensstämmer med fordonets sedvanliga funktion, vilket det emellertid ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera.
- 59 Under dessa omständigheter och mot bakgrund av ovanstående överväganden ska den ställda tolkningsfrågan besvaras på följande sätt. Artikel 3.1 i det första direktivet ska tolkas så, att begreppet "användning av fordon" i den bestämmelsen omfattar all användning av ett fordon som överensstämmer med dess sedvanliga funktion. Manövrering av en traktor på gården till ett lantbruk i syfte att köra in det släpfordon som traktorn var försedd med i en lada, såsom i det nationella målet, kan därför omfattas av detta begrepp, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera.

Rättegångskostnader

- 60 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella 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 (tredje 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" i den bestämmelsen omfattar all användning av ett fordon som överensstämmer med dess sedvanliga funktion. Manövrering av en traktor på gården till ett lantbruk i syfte att köra in det släpfordon som traktorn var försedd med i en lada, såsom i det nationella målet, kan därför omfattas av detta begrepp, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera.

Underskrifter