



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (sjätte avdelningen)

den 20 december 2017*

”Begäran om förhandsavgörande – Obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon –
Direktiv 2009/103/EG – Artikel 3 första stycket – Begreppet användning av fordon –
Nationella bestämmelser som undantar framförande av motorfordon på väg och mark som inte är
'lämpad för trafik', med undantag för väg och mark som fastän den inte är lämpad för detta ändamål
ändå 'ofta används'”

I mål C-334/16,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Audiencia Provincial de Albacete (Provinsdomstolen i Albacete, Spanien) genom beslut av den 23 maj 2016, som inkom till domstolen den 15 juni 2016, i målet

José Luis Núñez Torreiro

mot

AIG Europe Limited, Sucursal en España, tidigare Chartis Europe Limited, Sucursal en España,

Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa),

meddelar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden C.G. Fernlund samt domarna A. Arabadjiev (referent) och E. Regan,

generaladvokat: Y. Bot

justitiesekreterare: handläggaren L. Carrasco Marco,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 5 april 2017,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- AIG Europe Limited, Sucursal en España och Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa), genom J. Marín López, abogado,
- Spaniens regering, genom V. Ester Casas, i egenskap av ombud,
- Tysklands regering, genom T. Henze och J. Mentgen, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: spanska.

- Irlands regering, genom A. Joyce, L. Williams och G. Hodge, samtliga i egenskap av ombud, biträdda av G. Gilmore, barrister,
 - Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland, genom J. Kraehling, i egenskap av ombud, biträdd av A. Bates, barrister,
 - Europeiska kommissionen, genom J. Rius och K.-P. Wojcik, båda i egenskap av ombud,
- och efter att den 14 juni 2017 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,
- följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 3 och 5 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 (EUT L 263, 2009, s. 11).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan José Luis Núñez Torreiro, å ena sidan, och AIG Europe Limited, Sucursal en España, tidigare Chartis Europe Limited, Sucursal en España (nedan kallat AIG) samt Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa) (spansk sammanslutning av försäkrings- och återförsäkringsbolag), å andra sidan, gällande utbetalning av ersättning enligt den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon (nedan kallad den obligatoriska försäkringen) med anledning av en olycka som inträffat på ett militärt övningsområde.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 3 I skälen 1, 2 och 20 i direktiv 2009/103 anges följande:
 - ”(1) 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), rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 8, 1984, s. 17), 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, 1990, s. 33), 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) har ändrats flera gånger på väsentliga punkter ... För att skapa klarhet och överskådlighet bör dessa fyra direktiv samt 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, 2005, s. 14) kodifieras.
 - (2) Ansvarsförsäkring för motorfordon har stor betydelse för EU-medborgarna, både som försäkringstagare och som skadelidande. Även för försäkringsföretagen är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den står för en stor del av skadeförsäkringsrörelsen inom [unionen].

Motorfordonsförsäkringen påverkar också den fria rörligheten för personer och fordon. Det bör därför vara ett viktigt mål för [unionens] åtgärder på området för finansiella tjänster att den inre marknaden för motorfordonsförsäkring förstärks och befästs.

...

(20) De skadelidande vid olyckshändelser med motorfordon bör tillförsäkras jämförbar behandling, oavsett var inom [unionen] skadan inträffar.”

4 I artikel 1 i detta direktiv 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 i nämnda direktiv föreskrivs följande:

”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.

...

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

6 I artikel 5 i samma direktiv föreskrivs följande:

”1. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för särskilda fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata. En lista över sådana personer ska upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen.

...

2. En medlemsstat får 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.

...”

7 Artikel 29 i direktiv 2009/103 har följande lydelse:

”Direktiv 72/166, 84/5, 90/232, 2000/26 och 2005/14 ... ska upphöra att gälla ...

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga II.”

Spansk rätt

- 8 I artikel 1 i Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (lagen om civilrättsligt ansvar och ansvarsförsäkring för motorfordon), av den 5 november 2004, vilken godkändes genom Real Decreto Legislativo 8/2004 (kungligt lagstiftningsdekret 8/2004), av den 29 oktober 2004 (BOE nr 267, av den 5 november 2004, s. 3662) (nedan kallad lagen om civilrättsligt ansvar och ansvarsförsäkring för motorfordon), föreskrivs följande:

”1. Den som framför ett motorfordon är, till följd av den risk som framförandet av sådana fordon medför, ansvarig för skador som orsakas personer eller egendom till följd av användningen.

...

6. Med avseende på denna lag definieras begreppen ’motorfordon’ och ’händelse i trafik’ i förordningar. Händelser till följd av att motorfordon används för att uppsåtligt orsaka person- eller sakskada utgör i vart fall inte händelser i trafik.”

- 9 I artikel 7.1 i lagen om civilrättsligt ansvar och ansvarsförsäkring för motorfordon föreskrivs följande:

”Inom ramen för den obligatoriska försäkringen och på grundval av denna försäkring ska försäkringsgivaren ersätta den skadelidande för dennes person- och sakskador, liksom för kostnader och andra förluster som är ersättningsgilla enligt tillämplig lagstiftning. Försäkringsgivaren är endast undantagen från denna skyldighet om denne visar att den aktuella händelsen inte ger upphov till civilrättsligt ansvar enligt artikel 1 i denna lag.

...”

- 10 Artikel 2 i Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (kungligt dekret 1507/2008 om godkännande av förordningen om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon), av den 12 september 2008 (BOE nr 222, av den 13 september 2008, s. 37487) (nedan kallad förordningen om obligatorisk försäkring), har följande lydelse:

”1. Vad gäller det civilrättsliga ansvaret vid motorfordonstrafik och omfattningen av den obligatoriska försäkring som regleras i denna förordning avses med ’händelser i trafik’ sådana händelser som följer av riskerna med att framföra sådana motorfordon som avses i föregående artikel, såväl i parkeringshus och på parkeringsplatser som på offentlig och enskild väg och mark som är lämpad för trafik, i stadsmiljö eller utanför städerna, liksom på väg och mark som fastän den inte är lämpad för detta ändamål ändå ofta används.

...”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 11 Den 28 juni 2012 deltog José Luis Núñez Torreiro, som är officer i den spanska armén, i nattliga militärövningar på ett militärt övningsområde i Chinchilla (Spanien). I samband med detta välte det fordon som han var passagerare i. Det rörde sig närmare bestämt om arméns militära terrängfordon med hjul ”Aníbal” (nedan kallat fordonet i fråga), vilket var försäkrat av AIG enligt den obligatoriska trafikförsäkringen. José Luis Núñez Torreiro åsamkades olika skador. Fordonet framfördes inom ett område som inte var avsett för hjulförsedda fordon, utan för bandfordon.

- 12 Med stöd av artikel 7 i lagen om civilrättsligt ansvar och ansvarsförsäkring för motorfordon krävde José Luis Núñez Torreiro att AIG skulle utge ersättning om 15 300,56 euro för de skador som han hade åsamkats till följd av olyckan.
- 13 Med hänvisning till artikel 1.6 i lagen om civilrättsligt ansvar och ansvarsförsäkring för motorfordon, jämförd med artikel 2 i förordningen om obligatorisk försäkring, vägrade AIG att betala ut detta belopp med motiveringen att olyckan inte var följden av en "händelse i trafik" eftersom den hade inträffat när det aktuella fordonet framfördes på ett militärt övningsområde med begränsat tillträde för alla slags civila fordon. Enligt försäkringsbolaget var marken nämligen inte "lämpad för trafik" och "används" inte heller "ofta", i den mening som avses i artikel 2 i förordningen.
- 14 José Luis Núñez Torreiro väckte talan mot AIG vid Juzgado de Primera Instancia n. 1 de Albacete (Förstainstansdomstol nr 1 i Albacete, Spanien). Genom dom meddelad den 3 november 2015 ogillade denna domstol talan med motiveringen att de skador som José Luis Núñez Torreiro hade åsamkats inte var följden av en "händelse i trafik" eftersom det fordon i vilket han hade befunnit sig hade framförts på mark som inte var anpassad för trafik eller ofta användes.
- 15 José Luis Núñez Torreiro överklagade domen till den hänskjutande domstolen, Audiencia Provincial de Albacete (Provinsdomstolen i Albacete, Spanien), och gjorde gällande att artikel 1.6 i lagen om civilrättsligt ansvar och ansvarsförsäkring för motorfordon, jämförd med artikel 2 i förordningen om obligatorisk försäkring, ska tolkas restriktivt på det sätt som slagits fast i domen av den 4 september 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), i vilken EU-domstolen fann att en försäkringsgivare inte kan undgå ansvar om fordonet används på ett sätt som överensstämmer med dess sedvanliga funktion.
- 16 Den hänskjutande domstolen tvivlar på att artiklarna 1.6 och 7.1 i lagen om civilrättsligt ansvar och ansvarsförsäkring för motorfordon, jämförda med artikel 2 i förordningen om obligatorisk försäkring, är förenliga med artikel 3 i direktiv 2009/103, eftersom dessa bestämmelser i nationell rätt innebär att ansvaret vid användningen av motorfordon, i ett visst antal situationer, däribland den situation som föreligger i det nationella målet, inte måste omfattas av en försäkring. Den hänskjutande domstolen anser att de enda undantagen från denna skyldighet är dem som anges i artikel 5 i detta direktiv. Den hänskjutande domstolen har dessutom anfört att EU-domstolen, i domen av den 4 september 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), bland annat fastställt att sådan användning av fordon som avses i artikel 3 i direktiv 2009/103, inte kan lämnas åt varje medlemsstats skönsmässiga bedömning.
- 17 Av detta följer enligt den hänskjutande domstolen att medlemsstaterna får föreskriva undantag från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon eller från sådan användning av fordon endast inom ramen för artikel 5 i direktiv 2009/103 eller när det berörda fordonet inte används på ett sätt som överensstämmer med dess sedvanliga funktion. Undantagen från begreppet "händelse i trafik", vilka är en följd av att dessa händelser i artikel 2.1 i förordningen om obligatorisk försäkring begränsas till händelser som inträffar på mark som är "lämpad för trafik" eller som "fastän den inte är lämpad för detta ändamål ändå ofta används", är följaktligen oförenliga med unionsrätten. Samma sak gäller med avseende på artikel 2.2 och 2.3 i denna förordning, i vilken det föreskrivs ett undantag från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon när fordon används i sportanläggningar, i hamnar och på flygplatser samt som arbetsredskap inom industri eller jordbruk eller för att begå uppsåtliga brott.
- 18 Mot denna bakgrund beslutade Audiencia Provincial de Albacete (Provinsdomstolen i Albacete) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

"1) Kan begreppet användning av fordon eller händelse i trafik, såsom en risk som ska omfattas av en ansvarsförsäkring för motorfordon, som åsyftas i unionslagstiftningen (bland annat artikel 3 i direktiv 2009/103), definieras på ett annat sätt i en medlemsstats lagstiftning än i unionslagstiftningen?"

- 2) Om svaret på fråga 1 är jakande, kan (utöver särskilda personer, fordon med särskilda registreringsskyltar och särskilda slag av fordon, såsom anges i artikel 5.1 och 5.2 i direktiv 2009/103) vissa typer av trafik, utifrån var den äger rum, såsom trafik på väg eller mark som 'inte är lämpad' för trafik, undantas från detta begrepp?
- 3) Kan på motsvarande sätt viss användning av ett fordon, definierad utifrån syftet med användningen (såsom för sport-, industri- eller jordbruksändamål) eller utifrån förarens avsikt (såsom användning i syfte att begå ett uppsåtligt brott med hjälp av fordonet), undantas från begreppet 'händelse i trafik'?"

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första och den andra frågan

- 19 Den hänskjutande domstolen har ställt den första och den andra frågan, vilka ska provas gemensamt, för att få klarhet i huruvida artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att den utgör hinder för nationella bestämmelser, som dem som är i fråga i det nationella målet, enligt vilka skada som uppkommer i samband med att motorfordon framförs på väg eller mark som inte är "lämpad för trafik", med undantag för sådan väg och mark som fastän den inte är lämpad för detta ändamål ändå "ofta används", får undantas från den obligatoriska försäkringen.
- 20 Dessa frågor bygger i förevarande fall på premissen att skada till följd av trafik med motorfordon på ett militärt övningsområde, såsom området som är i fråga i det nationella målet, enligt spanska bestämmelser kan undantas från tillämpningsområdet för den obligatoriska försäkringen, med anledning av att marken inte är lämpad för fordonstrafik och inte heller "ofta används", i den mening som avses i artikel 2.1 i förordningen om obligatorisk försäkring.
- 21 I detta avseende föreskrivs det i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 att om inte annat följer av artikel 5 i direktivet ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som normalt är hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring.
- 22 Det ska inledningsvis noteras att ett militärt hjulförsett fordon av typen "Aníbal", såsom det fordon som är i fråga i det nationella målet, omfattas av begreppet "fordon" i artikel 1.1 i direktiv 2009/103, eftersom det rör sig om ett "motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet". Vidare framgår det att detta fordon är normalt hemmahörande inom en medlemsstats territorium och att det inte berörs av något undantag som införts med stöd av artikel 5 i detta direktiv.
- 23 För att ge den hänskjutande domstolen ett användbart svar på de ställda frågorna ska domstolen fastställa huruvida sådana omständigheter som de som är i fråga i det nationella målet utgör sådan användning av fordon som avses i artikel 3 första stycket i nämnda direktiv.
- 24 Det ska i detta hänseende erinras om att domstolen har fastställt att sådan användning av fordon som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166 (nedan kallat första direktivet), vars innehåll i sak överensstämmer med innehållet i artikel 3 första och andra styckena i direktiv 2009/103, inte kan lämnas åt varje medlemsstats bedömning, utan utgör ett självständigt unionsrättsligt begrepp, vilket i enlighet med domstolens fasta praxis ska tolkas med beaktande av bland annat det sammanhang i vilket bestämmelsen förekommer och de mål som eftersträvas med den lagstiftning som den utgör en del av (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 september 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkterna 41 och 42, samt dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 31).

- 25 Såsom anges i skäl 1 i direktiv 2009/103 kodifierade detta direktiv första direktivet, andra direktivet 84/5, tredje direktivet 90/232, direktiv 2000/26 och direktiv 2005/14. I dessa direktiv preciserades gradvis medlemsstaternas skyldigheter på området obligatorisk försäkring. Syftet med dessa direktiv var att säkerställa fri rörlighet såväl för fordon som är normalt hemmahörande inom Europeiska unionen som för personer som färdas i dem, och 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).
- 26 Det framgår av skälen 2 och 20 i direktiv 2009/103 att detta direktiv, i huvudsak, eftersträvar samma mål.
- 27 Av utvecklingen av unionens regler om obligatorisk försäkring följer dessutom att syftet att skydda de skadelidande vid olyckor orsakade av fordon alltid har eftersträvats och getts en allt större vikt av unionslagstiftaren (se, för ett liknande resonemang, 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).
- 28 Av övervägandena ovan följer att artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att sådan användning av fordon som avses i den bestämmelsen inte är begränsad till vägtrafik-situationer, det vill säga trafik på allmän väg, utan omfattar all typ av användning av ett fordon inom ramen för dess sedvanliga funktion (se, för ett liknande resonemang, 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).
- 29 Domstolen har i detta avseende preciserat att i den mån som de motorfordon som avses i artikel 1.1 i första direktivet, vars lydelse motsvarar lydelsen av artikel 1.1 i direktiv 2009/103, 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).
- 30 Domstolen har dessutom fastställt att omfattningen av nämnda begrepp inte är avhängig egenskaperna hos det underlag på vilket motorfordonet används (dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 35).
- 31 Det finns för övrigt inte någon bestämmelse i direktiv 2009/103 som begränsar försäkringsskyldighetens omfattning och det skydd som denna skyldighet är avsett att ge offer för olyckor orsakade av motorfordon, till fall där sådana fordon används på en viss typ av underlag eller på vissa vägar (se, för ett liknande resonemang, dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 36).
- 32 Det är i detta fall klarlagt att fordonet i fråga användes såsom transportmedel när det välte och förorsakade José Luis Núñez Torreiro skada.
- 33 Sådan användning omfattas följaktligen av sådan användning av fordon som avses i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103.
- 34 Den omständigheten att fordonet i fråga, såsom framgår av beslutet om hänskjutande, när det välte framfördes på ett militärt övningsområde till vilket alla slags civila fordon saknade tillträde och inom en del av detta område som inte var lämpad för trafik med hjulförsedda fordon, påverkar inte denna slutsats och begränsar därmed inte den försäkringsskyldighet som följer av denna bestämmelse.

- 35 Sådana bestämmelser som de som är i fråga i det nationella målet får emellertid till följd att omfattningen av den obligatoriska försäkringen blir avhängig egenskaperna hos det underlag på vilket motorfordonet används. Bestämmelserna gör det nämligen möjligt att begränsa omfattningen av den allmänna försäkringsskyldighet som medlemsstaterna ska införa i nationell rätt enligt artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 och därmed av det skydd som denna skyldighet ska ge skadelidande vid olyckor som orsakats av motorfordon, till situationer i vilka sådana fordon används på viss mark eller vissa vägar.
- 36 Med beaktande av övervägandena ovan ska den första och den andra frågan besvaras enligt följande. Artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att den utgör hinder för nationella bestämmelser, som de som är i fråga i det nationella målet, enligt vilka skada som uppkommer i samband med att motorfordon framförs på väg eller mark som inte är "lämpad för trafik", med undantag för sådan väg och mark som fastän den inte är lämpad för detta ändamål ändå "ofta används", får undantas från den obligatoriska försäkringen.

Den tredje frågan

- 37 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 ska tolkas så, att den utgör hinder för nationella bestämmelser, såsom artiklarna 1.6 och 7.1 i lagen om civilrättsligt ansvar och ansvarsförsäkring för motorfordon, jämförda med artikel 2.2 och 2.3 i förordningen om obligatorisk försäkring, i vilka det föreskrivs att den obligatoriska ansvarsförsäkringen inte täcker skada som uppkommer när fordon används i samband med idrottsutövning, inom industri eller jordbruk, i hamnar och på flygplatser samt i samband med uppsåtlig brottslighet.
- 38 Det ska erinras om att enligt fast rättspraxis presumeras nationella domstolars frågor om tolkningen av unionsrätten vara relevanta. Dessa frågor ställs mot bakgrund av den beskrivning av omständigheterna i målet och tillämplig lagstiftning som den nationella domstolen på eget ansvar har lämnat och vars riktighet det inte ankommer på EU-domstolen att pröva. En begäran från en nationell domstol kan bara avvisas då det är uppenbart att den begärda tolkningen av unionsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet eller då frågorna är hypotetiska eller EU-domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts till den (dom av den 20 juli 2017, *Piscarreta Ricardo*, C-416/16, EU:C:2017:574, punkt 56 och där angiven rättspraxis).
- 39 I detta fall följer det av beslutet om hänskjutande att den skada som José Luis Núñez Torreiro åsamkats var resultatet av en olycka i vilken ett militärt hjulförsett fordon av typen "Aníbal", som framfördes på ett militärt övningsområde avsett för bandfordon, var inblandat. Det nationella målet rör följaktligen inte användning av detta fordon i samband med idrottsutövning, inom industri eller jordbruk, i hamnar eller på flygplatser eller i samband med uppsåtlig brottslighet.
- 40 Under dessa villkor är det uppenbart att den tolkning av artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 som efterfrågas i den tredje frågan inte har något samband med saken i det nationella målet och denna fråga kan därför inte tas upp till prövning.

Rättegångskostnader

- 41 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 första stycket 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 utgör hinder för nationella bestämmelser, som dem som är i fråga i det nationella målet, enligt vilka skada som uppkommer i samband med att motorfordon framförs på väg eller mark som inte är ”lämpad för trafik”, med undantag för sådan väg och mark som fastän den inte är lämpad för detta ändamål ändå ”ofta används”, får undantas från den obligatoriska försäkringen.

Underskrifter