

**Mål C-375/20**

**Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler**

**Datum för ingivande:**

10 augusti 2020

**Domstol som begär förhandsavgörande:**

Tribunal da Relação de Coimbra (Portugal)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

11 maj 2020

**Klagande:**

Liberty Seguros SA

**Motpart:**

DR

---

**Saken i det nationella målet**

Tredje tvistemålsavdelningen vid Tribunal da Relação de Coimbra (Appellationsdomstolen i Coimbra, Portugal) har begärt att domstolen ska pröva huruvida det är förenligt med unionsrätten (direktiv 2009/103/EG) att det i nationell rätt förskrivs en möjlighet att gentemot skadelidande tredje man och Fundo de Garantia Automóvel (Trafikskadefonden, Portugal) göra gällande att ett försäkringsavtal är en nullitet på grund av att det har ett otillåtet avtalsinnehåll.

**Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande**

Artikel 267 andra stycket FEUF.

**Tolkningsfrågor**

Utgör [unions]rätten, och i synnerhet Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG, hinder för nationella bestämmelser enligt vilka det är möjligt att gentemot skadelidande tredje man och Fundo de Garantia Automóvel göra

gällande att ett avtal om ansvarsförsäkring för motorfordon är en nullitet, när detta beror på att försäkringstagaren har använt det försäkrade fordonet för odeklarerade och otillåtna transporter mot vederlag av personer och varor och har underlåtit att informera försäkringsgivaren om att fordonet skulle användas för detta ändamål? Skulle svaret bli detsamma om passagerarna kände till att transporten var odeklarerad och otillåten?

### **Anförda unionsbestämmelser och anförd praxis från EU-domstolen**

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, särskilt artikel 13.1.

Dom av den 22 juli 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros S.A. mot Caisse Suisse de Compensation m.fl. (C-287/16, EU:C:2017:575). dom av den 4 juli 2006, Adeneler m.fl. (C-212/04, EU:C:2006:443). dom av den 16 december 1993, Miret (C-334/92, EU:C:1993:945), och dom av den 13 november 1990, Marleasing SA (C-106/89, EU:C:1990:395).

### **Anförda nationella bestämmelser**

Lagdekret nr 291/2007 av den 21 augusti 1996 (om godkännande av bestämmelserna om systemet för obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon och om ett delvis införlivande med portugisisk rätt av 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) (nedan även kallat **SORCA**), Diário da República nr 160/2007, serie I, 21.8.2007: artiklarna 22, 47.1, 49.1 a och b och 54.3.

Lagdekret nr 72/2008 av den 16 april 1996 (fastställande av rättsliga bestämmelser om försäkringsavtal) (nedan kallat **RJCS**), Diário da República nr 75/2008, serie I, 16.4.2008: särskilt artiklarna 14.1, 24.1, 25.3 och 43.

Artiklarna 253, 254.1, 280 och 294 i Código Civil (civillagen).

### **Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet**

- 1 Liberty Seguros, SA, väckte fastställsetalan mot svaranden, DR, och yrkade ”ogiltigförklaring av det försäkringsavtal som ingåtts med svaranden, på grund av dess materiella ogiltighet, med retroaktiv verkan från och med den dag då avtalet ingicks, utan att detta påverkar kärandens rätt att, med beaktande av artikel 25.5 i lagdekret nr 72/2008, behålla de försäkringspremier som DR betalat”.

- 2 Bolaget anförde sammanfattningsvis att det den 27 augusti 2015 hade ingått ett avtal om ansvarsförsäkring för motorfordon avseende ett fordon (som identifieras närmare i handlingarna i målet vid den nationella domstolen), med registreringsnummer 56-FB-46 (nedan kallat FB), och att svaranden i försäkringsanbudet hade uppgett sig vara ägare av detta fordon och att han skulle använda det för privat bruk i egenskap av ägare och den som normalt skulle framföra fordonet.
- 3 Bolaget gjorde även gällande att svaranden den 9 september 2015 hade lämnat ett anbud innebärande ändring av detta försäkringsavtal, på sätt att avtalet i stället för att avse fordonet FB skulle gälla ett annat fordon av samma märke och modell, med registreringsnumret 80-PX-30 (nedan kallat PX). Svaranden hade även i detta anbud uppgett sig vara ägare av fordonet i fråga, att han var den som normalt skulle framföra fordonet, att han skulle använda den för privat bruk och att fordonet hade sex sittplatser och att han skulle vara den som normalt framförde fordonet. Det angavs inte att fordonet skulle kopplas till någon som helst släpvagn. Bolaget förlitade sig på svarandens uppgifter och godtog ändringen av avtalet, varvid det ursprungliga avtalet av den 27 augusti skulle fortsätta att gälla i övriga delar.
- 4 Bolaget anförde dessutom att det, efter en olycka den 24 mars 2016 i Frankrike (i samband med vilken 12 personer som färdades i fordonet skadades), hade upptäckt att svaranden, när denne föreslog ett byte av det fordon som skulle omfattas av försäkringen, inte var eller skulle fortsätta att vara ägare av fordonet, inte var den som normalt skulle framföra detta och att han inte använde det på det sätt som hade angetts i anbudet utan i stället använde det för icke auktoriserad transport, mot vederlag, av passagerare mellan Portugal och Schweiz. Bolaget anförde vidare att fordonet framfördes med en släpvagn med en bruttovikt på 1 300 kg och att det hade 12 sittplatser för passagerare (utöver förarens sittplats) samt att den som normalt framförde fordonet var FN, 19 år gammal, som hade körkort av typen B, som inte gällde yrkestrafik utan endast gav honom behörighet att framföra fordon med högst nio passagerare och med en släpvagn med en bruttovikt på högst 750 kg.
- 5 Bolaget gjorde slutligen gällande att svaranden medvetet hade underlåtit att upplysa bolaget om dessa omständigheter, i synnerhet att fordonet skulle användas för den bedrivna verksamheten, och hade vilselett bolaget beträffande den avtalade risken. Om bolaget hade känt till dessa omständigheter skulle det ha vägrat att ingå avtalet.
- 6 Genom sitt agerande hade svaranden uppsåtligen åsidosatt den inledande uppgiftsskyldigheten avseende den risk som skulle överföras, vilken föreskrivs i artikel 24.1 i lagdekret 72/2008. Bolaget har därför rätt att häva avtalet med stöd av artikel 25.3 i nämnda lagdekret och artiklarna 253 och 254.1 i Código Civil, vilket den önskar få fastställt i domstol.

- 7 Svaranden, som delgetts stämning i vederbörlig ordning, inkom inte med svaromål.
- 8 Fundo de Garantia Automóvel (nedan kallad fonden eller Trafikskadefonden) ansökte, inom den tidsfrist som svaranden förfogade över för att inkomma med svaromål, om att få intervensera i målet (självständig intervention). Fonden gjorde gällande att den hade talerätt (på grund av att den hade samma intresse av utgången i målet som svaranden, vilket följer av den omständigheten att fonden skulle bli ansvarig för betalningen av ersättningsbeloppen, för det fall kärandens talan bifalls), samt ifrågasatte de omständigheter som käranden hade åberopat och yrkade att talan skulle ogillas. Fonden framställde dessutom ett genkärsmål, och en regresstalan mot VS (registrerad ägare av det försäkrade fordonet), FN (förare av det försäkrade fordonet) och JT (försäkringsmäklare hos käredebolaget).
- 9 Fonden åberopade till stöd för sin talan att försäkringsavtalet hade ingåtts med medverkan av en försäkringsmäklare i DR:s bostadsområde, varvid det var allmänt känt att DR yrkesmässigt ägnade sig åt persontransporter, mot vederlag, mellan Schweiz och Portugal. Detta kände käredebolagets försäkringsmäklare till. Denne inspekterade fordonet i samband med ingäendet/ändringen av avtalet och kände till att fordonet hade tre rader med säten och hade en dragkrok för att kunna dra släpvagnar. Fonden gjorde även gällande att käredebolaget självt förfogar över omfattande resurser för att kontrollera sanningshalten i de uppgifter som den erhåller från försäkringstagaren. Bolaget är skyldigt att undersöka försäkringstagarens uppgifter och kontrollera att dessa är riktiga, varför åberopandet av att avtalet är en nullitet utgör ett rättsmissbruk, då det innebär att bolaget handlar i strid med egna tidigare handlingar (*venire contra factum proprium*). Fonden gjorde vidare gällande att även om det skulle föreligga en sådan brist, kan denna enligt bestämmelserna i artikel 22 i lagdekret nr 291/2007 aldrig göras gällande mot de skadelidande, vilket är skälet till att den har framställt ett genkärsmål och yrkat att käredebolaget ska förpliktas att ”erkänna att en eventuell grund för ogiltigförklaring eller nullitet av det försäkringsavtal som ingåtts med svaranden DR inte kan göras gällande mot de skadelidande eller mot Trafikskadefonden”.
- 10 Efter att ha kommunicerat fondens inläga med parterna i målet biföll domstolen Trafikskadefondens interventionsansökan och tillät genkärsmålet.
- 11 Käredebolaget inkom under tiden med en ny inläga, i vilket den vidhöll vad den anfört i stämningsansökan, samt gjorde gällande att försäkringsavtalet var en nullitet, eftersom det hade ingåtts med en person som saknade rättsligt skyddsvärt intresse (utövande av olaglig eller odeklarerad verksamhet avseende passagerartransport) enligt artikel 43.1 i lagdekret 72/2008. Bolaget begärde därför att med stöd av artikel 265.3 och 265.3 i Código de Processo Civil (civilprocesslagen) få ändra sina yrkanden i enlighet med följande:

”a) - I första hand yrkas att försäkringsavtalet ska fastställas vara en nullitet med alla de följder därav som föreskrivs i lag.

b) - I andra hand, för det fall nämnda avtal inte ska anses vara en nullitet, yrkas att avtalet ska fastställas vara ogiltigt i enlighet med vad som anförs i den ursprungliga, i rätt tid ingivna, ansökan och på de grunder som framgår av denna.”

- 12 Domstolen i första instans fann i huvudsak att följande omständigheter var styrkta i målet:
- 13 Den 27 augusti 2015 lämnade svaranden ett anbud till käredebolaget om ingående av ett avtal om ansvarsförsäkring för motorfordon.
- 14 Genom detta anbud önskade svaranden, som uppgav sig vara ägare av fordonet FB och förklarade att det skulle användas för privat bruk, teckna den obligatoriska försäkringen inte bara för att skydda sig mot risken att ådra sig civilrättsligt ansvar till följd av förandet av fordonet i trafik, i egenskap av påstådd ägare och den normalt skulle framföra fordonet, utan även för att skydda sig mot risken för separat glasskada, risken för förarens dödsfall eller invaliditet, förarens sjukvårdskostnader, dennes ITHA samt vägassistans plus.
- 15 Käredebolaget förlitade sig på sanningshalten i de förklaringar som svaranden lämnade i anbudet och presumerade att denna lämnade riktiga uppgifter och handlade i god tro. Bolaget accepterade därför att försäkra de risker som angavs i anbudet och meddelade en motsvarande försäkring.
- 16 Den 9 september 2015 lämnade svaranden, inom ramen för försäkringsavtalet som hade börjat gälla några få dagar tidigare, ett nytt anbud till käredebolaget. Svaranden ville genom det nya anbudet inte ändra de befintliga försäkrade riskerna och täckta beloppen, utan ville endast att det hittills försäkrade fordonet skulle ersättas av ett annat fordon av samma märke och modell, med registreringsnummer PX.
- 17 Svaranden uppgav beträffande detta fordon, i anbudet om ändring av avtalet, att han tecknade försäkringen i egenskap av den person som normalt skulle framföra fordonet och att detta var avsett för hans privata bruk samt att fordonet hade sex godkända sittplatser för transport av passagerare och förare, utan att ange att han önskade försäkra någon släpvagn.
- 18 Käredebolaget litade på nytt på de uppgifter som svaranden lämnade i sitt anbud om ändring av avtalet, av den 9 september 2015, och presumerade att svaranden lämnade riktiga uppgifter och handlade i god tro. Bolaget accepterade ändringen av det försäkrade fordonet, med avseende på de angivna riskerna, med verkan från och med nämnda datum. Bolaget utfärdade motsvarande tillägg till försäkringsavtalet.
- 19 Käredebolaget fick efter den 25 mars 2016 kännedom om att svaranden, när eller efter det att denne föreslog byte av det fordon som täcktes av försäkringen, inte använde fordonet för det ändamål som angavs i försäkringsanbudet, utan använde den för ett annat ändamål, nämligen internationell transport, mot vederlag av

- emigranter och varor mellan Schweiz och Portugal, och att fordonet framfördes med en släpvagn kopplad till det.
- 20 Det försäkrade fordonet framfördes normalt med en kapacitet på nio personer (då det hade tre sätesrader), men framfördes den 24 mars 2016 undantagsvis med en kapacitet på 12 personer (då det hade fyra sätesrader, var och en med plats för tre personer, varvid den sista raden kunde tas bort).
  - 21 Svaranden ägnade sig åt denna verksamhet, som han spred kännedom om, sedan åtminstone april 2015, utan att ha erhållit tillstånd från någon myndighet.
  - 22 Svaranden underlät avsiktligt att nämna denna verksamhet för kändebolaget när han avgav försäkringsanbudet.
  - 23 Fordonet PX kördes vanligtvis av svaranden och av intervenienten FN.
  - 24 Intervenienten FN var 19 år gammal den 23 mars 2016 och var innehavare av ett körkort i kategori B, som inte gällde för yrkestrafik, som gav honom laglig behörighet att framföra fordon som transporterade högst nio passagerare och som drog en släpvagn med en bruttovikt på högst 750 kg.
  - 25 FN, som körde fordonet PX och ett annat fordon som tillhörde svaranden, genomförde under perioden augusti 2015–24 mars 2016 minst 20 resor (tur- och retur) mellan Schweiz och Portugal, varav merparten skedde med fordonet PX.
  - 26 Det försäkrade fordonet framfördes under åtminstone vissa av dessa resor med en släpvagn med en bruttovikt på 1 300 kg.
  - 27 Fordonet PX hade nio fasta sittplatser samt, den 24 mars 2016, ytterligare tre löstagbara sittplatser i en fjärde sätesrad. De sistnämnda sittplatserna hade satts in samma dag som den resa under vilken olyckan inträffade påbörjades och var inte försedda med säkerhetsbälten.
  - 28 Svaranden visste mycket väl att han inte kunde tillkännage, särskilt inte för kändebolaget, den verkliga och faktiska verksamhet som han bedrev med användande av detta fordon (och släpvagn), genom vilken han erhöll stora inkomster genom de belopp som han erhöll från de som anlätade hans tjänster, med hänsyn till att denna verksamhet inte hade godkänts av de behöriga myndigheterna.
  - 29 Han erhöll från var och en av de passagerare som han transporterade ett belopp på minst 100,00 EUR per resa, tur och retur, mellan Portugal och Schweiz,
  - 30 Detta pris inkluderade transporten av passageraren och dennes bagage samt hämtning och avlämning av passageraren, från dörr till dörr.



- 31 Resorna utfördes av en enda förare, oftast utan korrekt behörighet för förande av fordonet, med hänsyn till det antal personer som skulle transporteras samt fordonets och respektive släpvagns egenskaper.
- 32 Svaranden visste mycket väl att käredebolaget, om han i försäkringsanbudet hade angett den verksamhet som han bedrev och avsåg att bedriva med det försäkrade fordonet, aldrig skulle ha accepterat att ingå det aktuella försäkringsavtalet med honom och än mindre skulle ha accepterat den ändring av det försäkrade fordonet som därefter avtalades.
- 33 Käredebolaget fick kännedom om dessa omständigheter (avseende den verksamhet som svaranden bedrev och användningen av det försäkrade fordonet) efter det att en mycket allvarlig olycka i vilken fordonet PX var inblandat hade inträffat och efter det att bolaget hade gjort en utredning med anledning härav.
- 34 Olyckan inträffade den 24 mars 2016 omkring klockan 23:40 i EN nr 79 i Moulins, Montbeugny kommun, Lyon, Frankrike.
- 35 Olyckan inträffade genom en frontalkollision mellan det försäkrade fordonet, som då framfördes av intervenienten FN, vilket färdades från Macon i riktning mot Moulins, och en lastbil som färdades i den motsatta riktningen.
- 36 Kollision inträffade i den högra körfilen, i körriktningen Moulins – Macon, på grund av att fordonet PX, som framfördes i motsatt riktning, körde in i denna fil i samband med flera successiva omkörningar av andra fordon och med en hastighet som överskred den högsta tillåtna (80 km/timme).
- 37 Till följd av kollisionen förlorade de tolv emigrerande portugisiska medborgarna, som var på väg från Schweiz till Portugal för att tillbringa påsken med sina familjer där, sina liv.
- 38 Var och en av passagerarna hade betalat eller erbjudit sig att betala ett belopp på minst 100 EUR till svaranden, DR, för den aktuella resan.
- 39 Resan skulle, utan detta tragiska och definitiva avbrott, ha genomförts i ett sträck mellan Schweiz och Portugal, i syfte att passagerarna skulle komma fram till bestämmelseorten mellan kl. 11 och kl. 12 den 25 mars 2016.
- 40 Resan skedde utan vilopaus, varken för föraren, som ensam skulle föra fordonet under hela resan, eller för passagerarna, som satt mycket trångt och tillsammans med en stor del av bagaget i ett utrymme på ungefär 4,5 kvadratmeter med en volym på ungefär 8,5 kubikmeter. Fyra av passagerarna (de tre som satt i den sista sätesraden och ett barn som satt i knät på en av passagerarna) färdades utan säkerhetsbälte (bilen var inte utrustad med bälte på dessa sittplatser).
- 41 Den kortaste sträckan [som någon av passagerarna skulle resa] var från staden Romont i Schweiz till staden Guarda i Portugal, och uppgick till 1 643 km, vilket skulle tillryggaläggas under 16 timmar i ett sträck.

- 42 Fordonet PX hade varken någon färdskrivare eller något system för registrering av de berörda förarnas körtid (med eller utan pauser).
- 43 Fordonet PX drog vid olyckstillfället en släpvagn med en bruttovikt på 1 300 kg (utan last), som var lastad med passagerarnas resterande resväskor och tillhörigheter.
- 44 Vikten av de personer och föremål som transporterades med fordonet och släpvagnen medförde att dessa blev onormalt instabila under körningen, vilket förvärrades exponentiellt vid utförandet av manövrar som omkörning och körning i högre hastigheter än 90 km/timma.
- 45 Kraften i kollisionen gjorde att de passagerare som färdades utan säkerhetsbälte slungades in i de passagerare som satt framför dem, vilket ökade risken för att dessa skulle avlida och med nödvändighet bidrog till att denna risk förverkligades.
- 46 Släpvagnen omfattades inte av det försäkringsavtal som är aktuellt i det nationella målet.
- 47 Svaranden förklarade för intervenienten JT att han i det aktuella fallet tecknade försäkringen, genom ändringen av försäkringsbrevet, i egenskap av ägare av PX och att han var/skulle vara den person som normalt framförde fordonet.
- 48 Svaranden förklarade att de svar som hade lämnats i den skriftliga handlingen helt överensstämde med sanningen och att han inte hade utelämnat några uppgifter som kunde påverka kändens beslut i fråga om den föreslagna försäkringen.
- 49 Han förklarade sig dessutom medveten om sin skyldighet att exakt ange alla omständigheter som han kände till och som rimligen kunde antas ha betydelse för bedömningen av risken för försäkringsgivaren samt förklarade sig även medveten om skyldigheten att under avtalstiden meddela alla förändringar av omständigheterna och den avtalade risken.
- 50 Målet avgjordes genom dom, i vilken talan delvis bifölls och det genkärsmål som Trafikskadefonden hade framställt bifölls i sin helhet. I domen fastställdes, med verkan mellan parterna och med övriga lagstadgade verkningar därav, att försäkringsavtalet mellan kändens och svaranden var en nullitet. Talan mot svaranden ogillades i övriga delar. Vidare fastställdes att försäkringsavtalets ogiltighet inte kunde göras gällande mot de skadelidande och Trafikskadefonden.
- 51 Kändens, Liberty Seguros SA, har överklagat denna dom till den hänskjutande domstolen.

### **Parternas huvudargument i det nationella målet**

- 52 Liberty S.A. har i överklagandet gjort gällande att eftersom det aktuella försäkringsavtalets nullitet erkänts och fastställts i den överklagade domen, borde



det i domen likaså ha beslutats att denna nullitet även kunde göras gällande mot Trafikskadefonden, och därmed även mot de personer som lidit skada till följd av den olycka som är aktuell i det nationella målet, eftersom det ankommer på fonden att ersätta dem.

- 53 Detta följer av en tolkning av artikel 291 i civillagen, artiklarna 2, 25.1, 25.3, 147.1 och 147.2 i lagdekret nr 72/2008, och artiklarna 22, 27 (e contrario), 47.1, 49.1 och 54.4 i lagdekret nr 291/2007.
- 54 Det är nämligen inte oförenligt med Europeiska unionens direktiv om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon att tillämpa dessa nationella bestämmelser.
- 55 Europeiska unionens direktiv har vertikal direkt effekt i förhållandet mellan enskilda och medlemsstaten eller offentliga organ (Trafikskadefonden i det nationella målet), vilket innebär att enskilda kan åberopa bestämmelser i ett direktiv som är tillräckligt klara, precisa och ovillkorliga inom ramen för offentligrättsliga förhållanden.
- 56 Horisontell direkt effekt utövas i förhållanden mellan enskilda (privaträttsliga förhållanden), men det följer av EU-domstolens praxis att förordningar är direkt tillämpliga (det vill säga har vertikal och horisontell direkt effekt). När det gäller direktiv ger denna rättspraxis emellertid endast stöd för en vertikal direkt effekt, i förhållandet mellan enskilda och staten eller offentliga myndigheter.
- 57 De nationella domstolarna förfogar således inte över något utrymme för skönsmässig bedömning vad gäller den direkta tillämpningen eller, med andra ord, vad gäller erkännandet av en horisontell direkt effekt av ett direktiv i en rättegång mellan enskilda, vilket innebär att de inte kan erkänna detta.
- 58 Liberty Seguros är i förevarande fall befriat från civilrättsligt ansvar enligt nationell rätt, på grund av försäkringsavtalet är en nullitet.
- 59 En tolkning av den nationella lagstiftningen i överensstämmelse med unionsrätten är utesluten när den leder till en tolkning *contra legem* av nationell rätt.
- 60 Mot bakgrund härav yrkas att den överklagade domen ska ersättas med en annan dom, i vilken talan bifalls och domstolen erkänner och beslutar att den fastställda och erkända nulliteten av det avtal om ansvarsförsäkring för motorfordon som ingåtts mellan käranden och svaranden, DR, kan göras gällande mot Trafikskadefonden och mot de personer som har lidit skada till följd av den olycka som inträffade i Frankrike den 24 mars 2016, och att det är nämnda fond (och inte käranden, Liberty Seguros) som är ansvarig för att ersätta den skada som dessa har lidit.
- 61 Trafikskadefonden ingav svarsinlägga och godkände att föremålet för talan utvidgades, varvid fonden anförde följande.

- 62 Trafikskadefonden anser att den nationella domstolen borde ha funnit det styrkt att försäkringsmäklaren hade full kännedom om den otillåtna verksamhet som bedrevs av svaranden, DR, nämligen transport mot vederlag av personer mellan Schweiz och Portugal.
- 63 Av detta följer att försäkringsbolagets åberopande av avtalsrättsliga undantag otvivelaktigt utgör ett missbruk i form av ”venire contra factum proprium”, eftersom försäkringsbolaget försöker utöva en rättslig ställning som uppenbart står i strid med försäkringsbolagets tidigare agerande, i enlighet med artikel 334 i civillagen.
- 64 Även om så inte skulle anses vara fallet, inom ramen för det obligatoriska avtalet om ansvarsförsäkring för motorfordon, är det rättsligt skyddsvärda intresset hos den person som lidit skada vid vägtrafikolyckan, varvid bestämmelserna i artikel 43 RJCS inte är tillämpliga.
- 65 Även om det antas att försäkringsavtalet inte återspeglar ett rättsligt skyddsvärt intresse, innebär det särskilda systemet för obligatorisk försäkring att den nullitet som nämns i artikel 43 RJCS ska förstås som en möjlighet till ogiltigförklaring – som föreligger i fall av oriktiga uppgifter – och att den således inte kan göras gällande mot de skadelidande.
- 66 Även om det skulle röra sig om en nullitet – vilket inte vitsordas – kan denna göras gällande mot de skadelidande, och därmed mot Trafikskadefonden, endast om den har fastställts innan olyckan inträffade.
- 67 Trafikskadefonden har sammanfattningsvis vidhållit att Liberty Seguros överklagande inte är styrkt och yrkat att det ska ogillas, och att det överklagade avgörandet ska fastställas samt att, om domstolen inte avser att bifalla dessa yrkanden, utvidgningen av föremålet för talan ska tillåtas.

### **Kort redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs**

- 68 För att avgöra det överklagande som är anhängigt vid den ska den hänskjutande domstolen, i motsats till vad domstolen i första instans ansåg, bedöma huruvida försäkringsavtalets nullitet på grund av avsaknad av rättsligt skyddsvärt intresse kan göras gällande mot skadelidande tredje man och mot Trafikskadefonden.
- 69 Domstolen i första instans fann att det försäkringsavtal som är i fråga i det nationella målet, inte bara kan ogiltigförklaras, utan är en nullitet enligt artikel 43.1 RJCS, i den mån som den försäkrades intresse av skydd mot den risk som täcks av försäkringen inte förtjänar rättsligt skydd.
- 70 Den fann vidare att de ogiltighetsgrunder som konstaterats föreligger beträffande försäkringsavtalet – som nämnts ovan, nullitet på grund av avsaknad av skyddsvärt intresse (hos den försäkrade personen) med avseende på den försäkrade risken, och grund för ogiltigförklaring, på grund av ett uppsåtligt

åsidossättande av den inledande uppgiftsskyldigheten och den därav följande risken avseende förandet av fordonet i trafik – kan göras gällande mot de skadelidande och mot Trafikskadefonden i enlighet med de tillämpliga nationella bestämmelserna, särskilt artiklarna 22, där det uttryckligen föreskrivs att ett avtals nullitet kan göras gällande mot de skadelidande, 54.3 och 54.4 i lagdekret 291/2007, jämförda med bestämmelserna i RJCS.

- 71 Domstolen i första instans gjorde i den överklagade domen emellertid bedömningen att detta resultat – den nämnda möjligheten att göra gällande nulliteten – inte är förenligt med unionsrätten, varvid den anförde följande: ”I enlighet med bestämmelserna i artikel 3.1 i första direktivet och artikel 2.1 i andra direktivet kunde således Portugisiska staten, enligt en tolkning som är förenlig med unionsrätten och såsom framgår av praxis från Europeiska unionens domstol, med hänsyn till att medlemsstaterna inte får äventyra direktivens ändamålsenliga verkan inte i artikel 22 SORCA föreskriva att invändningar som grundas på avtalets ogiltighet får göras gällande mot de skadelidande och mot Trafikskadefonden, inte ens när grunderna för ogiltighet förelåg redan när avtalet ingicks.”
- 72 Av dessa skäl gjorde domstolen följande bedömning: ”Rätten finner mot bakgrund av det anförda att försäkringsavtalet är ogiltigt mellan parterna (en nullitet, på grund av att det inte finns något rättsligt skyddsvärt intresse, och kan ogiltigförklaras på grund av att försäkringstagaren har lämnat oriktiga uppgifter och avsiktligen underlåtit att lämna andra uppgifter), men att försäkringsgivaren/käranden inte kan göra gällande denna ogiltighet mot tredje man som lidit skada eller mot Trafikskadefonden”.
- 73 Enligt den hänskjutande domstolen förefaller det som om första instans utgick från antagandet att situationen i det nationella målet och den situation som gav upphov till Europeiska unionens domstols dom av den 20 juli 2017 i mål C-287/16 motsvarar varandra, varför den drog slutsatsen att nationell rätt inte var förenlig med unionsrätten vad gäller möjligheten att göra gällande nämnda ogiltighet. Den gav därvid företräde för unionsrätten med tillämpning av principen om gemenskapsrättens företräde framför nationell rätt. Den fann därefter att försäkringsgivaren inte gentemot de skadelidande eller Trafikskadefonden kunde göra gällande att avtalet var ogiltigt till följd av nullitetsgrunden avseende avsaknad av rättsligt skyddsvärt intresse eller till följd av att det kunde ogiltigförklaras på grund av att försäkringstagaren lämnat oriktiga uppgifter och avsiktligen underlåtit att lämna andra uppgifter.
- 74 Det är i huvudsak denna slutsats som klaganden/försäkringsgivaren har angripit genom sitt överklagande. Klaganden har till stöd härför åberopat dels att lagstiftaren genom lagdekret 291/2007 avsiktligen valt att endast delvis införliva direktiv 2005/14/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon med den nationella rättsordningen, eftersom detta anges i respektive sammanfattning, dels att direktiv inte har någon horisontell direkt effekt, vilket, såsom lagstiftaren har försökt visa, i huvudsak har vidhållits i EU-domstolens praxis.

- 75 Klaganden/försäkringsgivaren har vidare gjort gällande att det inte finns något skäl att tillämpa principen om direktivkonform tolkning, som utgör ett alternativ då direktiv inte har horisontell direkt effekt. En tolkning av den nationella lagstiftningen i överensstämmelse med unionsrätten skulle nämligen i det konkreta fallet innebära en tolkning *contra legem* av nationell rätt, eftersom, såsom framgår av den överklagade domen, den nationella lagstiftningen, tolkad i vederbörlig ordning, inte medger någon annan tolkning än att ogiltigheten kan göras gällande, och EU-domstolen i samband med att den slog fast denna princip har gjort klart att den inte kan användas som grund för en tolkning *contra legem*.
- 76 Även om uppfattningen att direktiv i huvudsak saknar horisontell direkt effekt alltjämt är förhärskande – och trots de bidrag som strider mot ”principen om direkt effekt” – har det emellertid utvecklats alternativa lösningar för att råda bot på denna avsaknad av horisontell effekt, varvid kan nämnas att begreppet staten har getts en vid innebörd, att nationell lagstiftning ska tolkas direktivkonformt och principen om statens skadeståndsansvar för överträdelse av unionsrätten.
- 77 Även en begäran om förhandsavgörande kan i slutändan kunna fungera som ett medel för att avhjälpa att direktiv inte har horisontell direkt effekt, eftersom EU-domstolens avgöranden har allmän giltighet, på så sätt att de nationella domstolarna är skyldiga att godta den innebörd och räckvidd som unionsbestämmelsen har konstaterats ha i dessa avgöranden.
- 78 Användningen av alternativa lösningar för att komma till rätta med avsaknaden av en sådan horisontell direkt effekt, för att göra gällande ett visst innehåll i ett direktiv mellan enskilda, vinner stöd av principen om unionsrättens företräde som även ligger till grund för fastställandet av principen om ett effektivt domstolsskydd, och bidrar till att undvika att staten ådrar sig skadeståndsansvar på grund av att unionsrätten har åsidosatts.
- 79 Bland dessa alternativa mekanismer för att komma till rätta med direktivens avsaknad av horisontell direkt effekt är det mekanismen avseende direktivkonform tolkning som är av intresse i målet. Denna mekanism kallas även principen om indirekt effekt eller principen om lojal tolkning, och består i huvudsak i att de nationella domstolarna är skyldiga att tolka nationell lagstiftning genom vilken ett direktiv införlivas mot bakgrund av direktivets ordalydelse och syfte.
- 80 Denna princip erkändes tydligt i domen av den 13 november 1990 i mål C-106/89, Marleasing. Av den domen framgår tydligt att tolkningsmekanismen även ska tillämpas på förhållanden mellan enskilda och inte enbart på vertikala förhållanden, att den ska iakttas av samtliga myndigheter i medlemsstaterna och avser all nationell lagstiftning, både lagstiftning som antagits före direktivet och lagstiftning som antagits efter detta, och inte enbart nationell lagstiftning som särskilt antagits för att införliva direktivet.

- 81 EU-domstolen har i domen av den 4 juli 2006 i mål C-212/04, Adeneler emellertid slagit fast följande gränser för tolkningen: ”Den nationella domstolens skyldighet att beakta ett direktivs innehåll vid tolkningen och tillämpningen av relevanta bestämmelser i nationell rätt begränsas ... av allmänna rättsprinciper, särskilt av principerna om rättssäkerhet och förbud mot retroaktiv lagstiftning, och den kan inte tjäna som grund för att nationell rätt tolkas *contra legem*” (punkt 110).
- 82 Den hänskjutande domstolen har vidare angett att även om man med tillräcklig säkerhet skulle kunna utgå ifrån att det skulle strida mot unionsrätten att mot skadelidande tredje man och Trafikskadefonden göra gällande att försäkringsavtalet är en nullitet under de konkreta omständigheter som är aktuella i det nationella målet, skulle principen om direktivkonform tolkning inte göra det möjligt att komma fram till en annan slutsats än den som dragits i första instans, eftersom det framstår som mycket sannolikt, såsom framgår av den relevanta analys av nationell rätt på detta område som gjorts i underinstansens dom, att en direktivkonform tolkning skulle leda till en tolkning *contra legem*, vilken som angetts ovan inte är tillåten enligt nämnda princip.
- 83 Den hänskjutande domstolen anser inte att det står klart att det strider mot unionsrätten att det finns en möjlighet att mot skadelidande tredje man och Trafikskadefonden göra gällande att försäkringsavtalet är en nullitet under de konkreta omständigheter som är aktuella i det nationella målet.
- 84 Den hänskjutande domstolen anser nämligen att det varken i de på varandra följande direktiven om obligatorisk ansvarsförsäkring eller, såvitt känt, i EU-domstolens praxis på samma område hänvisas till att försäkringsavtal kan vara en nullitet på grund av de har ett otillåtet avtalsinnehåll. Därtill kommer att det, enligt den ovannämnda domen av den 20 juli 2017 i mål C-287/16, inte är möjligt att gentemot skadelidande tredje man åberopa ogiltigheten av försäkringsavtal som kan ogiltigförklaras på grund av bristande partsvilja till följd av uppsåtliga lämnade oriktiga uppgifter om äganderätten till fordonet och beträffande vem som normalt ska framföra det, eller på grund av nullitet hos försäkringsavtal, till följd av att den försäkrade inte har ett rättsligt skyddsvärt intresse med avseende på den risk som täcks av försäkringen. Den hänskjutande domstolen känner inte till att det i denna rättspraxis uttalats något angående (o)möjligheten att göra gällande nulliteten hos ett försäkringsavtal som avser en verksamhet som, utöver att den saknar tillstånd och därmed är odeklarerad, inte kan beviljas tillstånd, eftersom den strider mot administrativa föreskrifter och är otillbörlig, varvid de som använder transporttjänsten, skadelidande tredje man, till och med – enligt karendens uppfattning, trots att det saknas stöd för detta i de faktiska omständigheterna – skulle kunna anses vara i ”ond tro”, då de inte kan anses vara omedvetna om att verksamheten är odeklarerad och otillåten.
- 85 Det är uppenbart att det försäkringsavtal som är i fråga i det nationella målet inte bara kan ogiltigförklaras utan även är en nullitet, såsom ansetts i det överklagade avgörandet, eftersom det inte på något sätt kan hävdas att den risk som en otillåten verksamhet är förenad med kan utgöra ett ”rättsligt skyddsvärt intresse”. Även om



det inte är säkert att artikel 43 RJCS är tillämplig, finns det inga tvivel om att artikel 14 i denna rättsakt är tillämplig. Sistnämnda artikel rör ”förbjudna försäkringar” och förbjuder redan i punkt 1 a ingåendet av ett försäkringsavtal som täcker risken för straffrättsligt, administrativt eller disciplinärt ansvar. I samma bestämmelse görs även förbehåll för tillämpningen av ”allmänna regler om vad som är tillåtet avtalsinnehåll”, vilket med nödvändighet inkluderar bestämmelserna i artiklarna 280 och 294 i civillagen.

- 86 Denna nullitet kan inte heller anses endast utgöra en möjlighet till ogiltigförklaring på grund av uppsåtliga utelämnade uppgifter i den ursprungliga eller senare avgivna riskförklaringen enligt artiklarna 24.1, 25 och 91 RJCS. Det var inte av en slump som försäkringstagaren underlät att ange den tilltänkta användningen av det fordon som omfattas av försäkringen. En sådan underlåtenhet skadar inte bara försäkringsgivaren, genom att den påverkar balansen mellan den premie som ska betalas och risken, utan skadar samhället i allmänhet, genom att den skapar en mycket förhöjd risk i vägtrafiken, vilket kan konstateras mot bakgrund av den inträffade olyckan.
- 87 I den överklagade domen, som i denna del i princip har vunnit rättskraft, slogs fast att det försäkringsavtal som är i fråga i det nationella målet är en nullitet på grund av att det har ett otillåtet avtalsinnehåll. En nullitetsverkan på sådan grund kan inte omvandlas till en möjlighet att ogiltigförklara avtalet, varför det måste anses att det i förevarande fall inte är relevant att fråga sig huruvida det är (o)möjligt att göra gällande en sådan möjlighet till ogiltigförklaring mot skadelidande tredje man och Trafikskadefonden.
- 88 Den fråga som målet om överklagande rör är till syvende och sist huruvida det är omöjligt att, i ett fall där en trafikolycka har inträffat, mot skadelidande tredje man och Trafikskadefonden göra gällande att ett avtal om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon är en nullitet på grund av att avtalet hade ett otillåtet innehåll, trots att nämnda tredje man inte kunde vara ovetande om att så var fallet.
- 89 Enligt den hänskjutande domstolen ger emellertid EU-domstolens ovannämnda dom av den 20 juli 2017 inte någon vägledning beträffande svaret på denna fråga. Domslutet i den domen har följande lydelse:
- ”Artikel 3.1 i ... direktiv 72/166/EEG ... och artikel 2.1 i ... andra direktiv[et] 84/5/EEG ... ska tolkas så, att de utgör hinder för en nationell lagstiftning som resulterar i en möjlighet att, under sådana förhållanden som i det nationella målet, mot skadelidande tredje män göra gällande den omständigheten att ett avtal om ansvarsförsäkring för motorfordon är ogiltigt på grund av de oriktiga uppgifter som försäkringstagaren från början lämnat om vem som äger motorfordonet och vem som normalt framför det, eller på grund av att den person för vem eller i vars namn försäkringsavtalet ingicks saknade ekonomiskt intresse av att ingå avtalet.”



- 90 Den hänskjutande domstolen har uttryckligen hänvisat till yttrandet från professor Menezes Cordeiro, som lagts till handlingarna i det nationella målet, och uppgett att ”den ogiltighetsgrund som EU-domstolen prövat i den aktuella domen [C-287/16] är mycket begränsad. Det avtal som var i fråga i det målet var endast behäftat med en ”felaktighet” i form av en oriktig uppgift om vilken person som normalt skulle framföra fordonet, utan att denna felaktighet innebar en väsentlig ökning av risken. I det nu aktuella fallet, rörande en dödsolycka i Frankrike, är det inte fråga om en sådan felaktighet. De verkliga omständigheterna skiljer sig helt från vad som angetts i avtalet, och innebär en exponentiellt högre risk i ett djupt olagligt sammanhang.
- 91 Enligt Tribunal da Relação de Coimbra besvaras den fråga som målet om överklagande rör således inte i vare sig nämnda dom från EU-domstolen eller i någon annan dom som rätten känner till på området för trafikolyckor. Rätten känner inte till innehållet i unionsrätten rörande den fråga som är aktuell i det nationella målet.
- 92 Det är för situationer av detta slag som det i artikel 267 FEUF föreskrivs en mekanism för att begära förhandsavgörande, inom ramen för vilken EU-domstolen endast är behörig att tolka unionsrätten och inte nationell rätt.
- 93 Artikel 267.2 FEUF ger nämligen alla nationella domstolar möjlighet att begära förhandsavgörande från EU-domstolen i mål som anhängiggjorts vid dem, och det är härvid tillräckligt att en fråga om tolkningen eller giltigheten av unionsrätten är relevant för utgången i målet.
- 94 Tredje tvistemålsavdelningen vid Tribunal da Relação de Coimbra förklarar målet vilande för att hänskjuta de ovan nämnda frågorna till Europeiska unionens domstol för avgörande.