

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT  
LEENDERT A. GEELHOED  
föredraget den 10 mars 2005<sup>1</sup>

## I — Inledning

1. Korkein oikeus (högsta domstolen) har ställt ett antal frågor till domstolen avseende tolkningen av rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972<sup>2</sup> (nedan kallat första direktivet), rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983<sup>3</sup> (nedan kallat andra direktivet) och rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990<sup>4</sup> (nedan kallat tredje direktivet) om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon.

2. Den hänskjutande domstolen har ställt frågorna för att få klarhet i huruvida en passagerare som har åsamkats skada och

som kände till eller borde ha känt till att föraren av motorfordonet var alkoholphäverkad vid olyckstillfället enligt nationell rätt helt eller delvis kan nekats det skydd som han har rätt till enligt gemenskapens direktiv om ansvarsförsäkring för motorfordon.

## II — Gemenskapsrätten

3. Sedan år 1972 har gemenskapslagstiftaren med hjälp av direktiv genomfört en tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon.

4. I det första direktivet föreskrivs att gränskontrollerna av det gröna kortet skall avskaffas och att det i alla medlemsstater skall finnas en obligatorisk ansvarsförsäkring som täcker skador som uppkommer i samtliga medlemsstater.

1 — Originalspråk: nederländska.

2 — 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).

3 — Rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 8, 1984, s. 17; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 90).

4 — 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).

5. Med utgångspunkt i principen om att ersättning skall utgå till de skadelidande vid en trafikolycka efter att ansvarsfrågan har utretts föreskrivs följande i artikel 3.1 i första direktivet:

"... varje medlemsstat [skall] vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor skall bestämmas inom ramen för dessa åtgärder."

6. Genom andra direktivet ville gemenskapslagstiftaren harmonisera innehållet i den ifrågavarande obligatoriska försäkringen i syfte att säkerställa en lägsta skyddsnivå för de skadelidande vid en trafikolycka och minska de befintliga skillnaderna inom gemenskapen vad gäller omfattningen av denna försäkring.

7. Andra direktivet rör räckvidden, det vill säga frågan om vilka skador den obligatoriska försäkringen skall omfatta, och innehåller vissa minimibelopp för försäkringen. Följande föreskrivs i artikel 1.1 och 1.2 i andra direktivet:

"1. Den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG skall obligatoriskt omfatta både sakskador och personskador.

2. Varje medlemsstat skall, om högre garantier inte gäller där, kräva att den obligatoriska försäkringen ger ersättning med minst följande:

— 350 000 ecu för personskador, om det finns endast en skadelidande. Om mer än en skadelidande omfattas av samma skadehändelse skall detta belopp multipliceras med antalet skadelidande.

— 100 000 ecu för sakskador vid varje skadehändelse, oavsett antalet skadelidande.

Medlemsstaterna får, i stället för nämnda minimibelopp, föreskriva ett minimibelopp om 500 000 ecu för personskador, om mer än en skadelidande omfattas av samma skadehändelse, eller ett minsta sammanlagt belopp om 600 000 ecu för personskador och sakskador vid varje skadetillfälle, oavsett antalet skadelidande eller skadornas art."

8. I artikel 2.1 första stycket i andra direktivet föreskrivs att "[v]arje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att lagregler och villkor i vissa försäkringsavtal inte skall ... tillämpas på ersättningskrav från tredje man som orsakats skador vid en trafikolycka. Detta gäller de avtal ... som föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs av

frivilligt stigit in i det fordon som orsakat skadorna, om försäkringsgivaren kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet.

— personer som inte har uttryckligt eller underförstått tillstånd härtill,

10. Tredje direktivet har upprättats för att förtydliga vissa bestämmelser beträffande den obligatoriska försäkringen, eftersom det fortfarande förelåg ansemliga skillnader vad gäller omfattningen av denna försäkring.

— personer som inte har körkort för det ifrågakvarande fordonet, eller

11. Framför allt finns det enligt femte skälet i tredje direktivet i vissa medlemsstater luckor i den obligatoriska ansvarsförsäkringens omfattning beträffande passagerare i motorfordon. För att skydda denna särskilt sårbara grupp av skadelidande bör sådana luckor fyllas.

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

12. Slutligen föreskrivs följande i artikel 1 i tredje direktivet:

9. Enligt artikel 2.1 andra stycket får sådana regler eller villkor som avses i första stycket dock göras gällande mot personer som

"Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1 andra stycket i direktiv 84/5/EEG, skall den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG omfatta

ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren.”

Har någon uppsåtligen eller av grov vårdslöshet åsamkat sig personskada, utges ersättning härför endast i den mån övriga omständigheter medverkat till att skadan uppkom.”

### III — Relevant nationell rätt

13. De allmänna bestämmelserna beträffande den obligatoriska försäkringen för motorfordon finns i Liikennevakuutuslaki (nedan kallad trafikförsäkringslagen). Personskada eller sakskada som uppkommit till följd av framförande av ett motorfordon täcks av försäkringen enligt den ovannämnda lagen.

14. I 7 § första stycket i trafikförsäkringslagen föreskrivs följande beträffande den skadelidandes medvållande:

”Har den som drabbats av trafikskada medverkat till uppkomsten av skadan, kan hans ersättning för andra skador än personskador nedsättas eller förvägras, i enlighet med vad som kan tillräknas honom och det sätt varpå fordonet fördes samt övriga omständigheter, som inverkade på skadan.

15. 7 § tredje stycket i trafikförsäkringslagen innehåller en särskild bestämmelse beträffande passagerares rätt till ersättning för personskada från motorfordonsförsäkringen i fall där föraren var påverkad av rusmedel:

”Har någon åsamkat sig personskada vid framförande av fordon i sådant tillstånd att alkoholhalten i hans blod under eller precis efter färden uppgick till mins. 1,2 promille eller han hade mins. 0,60 milligram alkohol per liter i sin utandningsluft, eller har han förorsakat skadan då han annars har framfört fordon under sådan påverkan av alkohol eller annat rusmedel än alkohol eller under gemensam påverkan av alkohol och annat rusmedel att hans förmåga till felfria prestationer var kännbart nedsatt, betalas ersättning från fordonets försäkring endast om synnerligt skäl därtill föreligger. Vad ovan är sagt om förarens rätt till ersättning gäller även passagerare, som befann sig i fordonet när skadan inträffade, och visste eller borde ha vetat att föraren befann sig i ovan nämnt tillstånd.”

## IV — Bakgrunden och förfarandet

16. Tanja Candolin, mor till Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi och Veli-Matti Paananen var den 21 april 1997 passagerare i en bil som tillhörde Paananen och kördes av Jarno Kalervo Ruokoranta. Ruokoranta körde bilen med en hastighet av 180 kilometer i timmen i ett område där hastighetsbegränsningen var 80 och 60 kilometer i timmen. Han förlorade kontrollen över bilen och körde av vägen. Hans alkoholhalt i blodet efter färden var 2,08 promille. Även passagerarna var berusade.

17. Tanja Candolin avled till följd av olyckan. Viljaniemis höft hamnade ur led och Paananen drabbades av hjärnskada och en fullständig ryggmärgsskada, vilket ledde till förlamning av lemmarna på underkroppen. Viljaniemis kläder skadades.

18. Bilen var försäkrad hos försäkringsbolaget Pohjola.

19. Porin käräjäoikeus (tingsrätten) fann Ruokoranta skyldig till grovt rattfylleri, grovt vållande till annans död och grovt vållande till kroppsskada. Käräjäoikeus dömde honom

till fängelse för dessa brott. Vidare dömde Käräjäoikeus Paananen för att ha tillåtit en berusad person att använda ett fordon, men med hänsyn till de svåra skador han hade lidit utdömdes inte någon påföljd för honom.

20. Tingsrätten förpliktade Ruokoranta att till Katja Candolin erlagga ett månatligt underhållsbidrag fram till den 2 september 2000, ersättning för begravningskostnader, samt att till Viljaniemi erlagga ersättning för sjukhuskostnader, förstörda kläder samt sveda och värk. Ruokoranta förpliktades också att till Paananen erlagga ersättning för vård- och läkemedelskostnader, sveda och värk, ett stadigvarande funktionshinder och olägenhet samt för utebliven inkomst, i form av en månatlig ersättning att utges under 24 års tid. Käräjäoikeus fann det inte skäligt att nedsätta ersättningen då Ruokorantas handlingar hade varit uppsåtliga och hade bedömts vara grova.

21. Vad gäller frågan huruvida den ersättning som Ruokoranta förpliktades utge skulle betalas via motorfordonsförsäkringen för den bil som Ruokoranta hade kört,

anförde Käräjaoikeus att hela gruppen hade varit tillsammans under flera timmars tid och konsumerat alkohol. Därefter hade de själva stigit in i den bil som Ruokoranta sedan körde. Samtliga måste ha märkt Ruokorantas berusade tillstånd. Ingen av dem hade därmed rätt till ersättning från försäkringsbolaget, i enlighet med den allmänna bestämmelsen i 7 § tredje stycket i trafikförsäkringslagen, förutom om det förelåg särskilda skäl i den mening som avses i den bestämmelsen.

22. Käräjaoikeus konstaterade att Paananen hade fått allvarliga och bestående skador och att det, med hänsyn till Ruokorantas ekonomiska förhållanden, skulle vara oskäligt mot Paananen att låta ersättningen bortfalla helt och förordnade att ersättningen till Paananen skulle ersättas via försäkringen för den bil som Ruokoranta körde. Vad gällde Katja Candolin och Viljaniemi fann Käräjaoikeus att inga särskilda skäl hade framkommit för att ersättningen skulle erläggas via motorfordonsförsäkringen.

23. Domen överklagades till Turun Hovioikeus (hovrätten), som slog fast att det beträffande Ruokorantas skadeståndsskyldighet, med hänsyn till hur stor hans skuld var,

inte fanns någon anledning att, på grund av hans ekonomiska situation eller på grund av att passagerarna hade varit medvållande till den skada som förorsakats dem, jämka den ersättning som han skulle förpliktas erlägga. Vad gäller den ersättning som kunde utgå via motorfordonsförsäkringen ändrade Hovioikeus domen från Käräjaoikeus på så sätt att inte heller den ersättning som Ruokoranta skulle utge till Paananen kunde utges via försäkringen.

24. Katja Candolin, Viljaniemi och Paananen har överklagat hovrättens dom och yrkat att Korkein oikeus (högsta domstolen) skall förordna att ersättning skall utges via motorfordonsförsäkringen. Korkein oikeus har genom beslut av den 19 december 2003 beslutat att ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

”1) Innebär kravet i artikel 1 i tredje direktivet 90/232/EEG, enligt vilket alla andra passagerare än föraren skall erhålla ersättning från försäkringen för personskador som uppkommer till följd av användning av ett fordon, eller någon annan gemenskapsrättslig bestämmelse eller princip begränsningar vid bedömningen av betydelsen av en passagerares eget medvållande enligt nationell rätt, i samband med hans rätt till ersättning via den obligatoriska motorfordonsförsäkringen?

2) Är det förenligt med gemenskapsrätten att i någon annan situation än de fall som anges i artikel 2.1 andra stycket i andra direktivet 84/5/EEG på grund av en passagerares handlingssätt i ett fordon utesluta eller begränsa dennes rätt till ersättning via den obligatoriska motorfordonsförsäkringen mot skador vid trafikolycka? Kan detta exempelvis komma i fråga när en person har stigit in i ett fordon såsom passagerare trots att han kunde ha insett att risken för en olycka och för att han skulle lida skada var större än normalt?

3) Innebär gemenskapsrätten att förarens berusning, som påverkade hans förmåga att köra fordonet på ett säkert sätt, inte kan anses utgöra en sådan omständighet som skall beaktas?

4) Innebär gemenskapsrätten att frågan huruvida en bilägare som är passagerare i bilen har rätt till ersättning för personskada via den obligatoriska motorfordonsförsäkringen inte får bedömas strängare än andra passagerares rätt till ersättning, på den grunden att han har låtit en berusad person köra hans bil?"

## V — Parternas yttranden

25. Vid behandlingen av yttrandena skall jag främst kommentera yttrandena från den

finska regeringen, kommissionen och Paananen. Eftersom den finska, den svenska, den österrikiska, den tyska och den norska regeringen samt försäkringsbolaget Pohjola har anfört mer eller mindre samma argument, bortsett från vissa undantag, skall jag behandla dessa i min sammanfattning av den finska regeringens huvudargument.

26. Den finska regeringen anser att gemenskapsrätten inte syftar till en harmonisering av de lagstadgade ansvarsbestämmelserna. Det framgår av domen i målet Mendes Ferreira och Delgado Correia Ferreira,<sup>5</sup> där domstolen förklarade att gemenskapsrätten inte säger något om vilken typ av ansvar — strikt ansvar eller ansvar för culpa — som skall täckas av försäkringen.

Direktiven innebär endast en skyldighet att säkerställa att fordon omfattas av en ansvarsförsäkring. Således är medlemsstaterna fortfarande behöriga att fastställa lagreglerna för civilrättsligt ansvar vid trafikolyckor där motorfordon är inblandade.

<sup>5</sup> — Dom av den 14 september 2000 i mål C-348/98, Mendes Ferreira och Delgado Correia Ferreira (REG 2000, s. I-6711), punkterna 23, 28 och 29.

27. Gemenskapsrätten innehåller inga begränsande regler om vilken betydelse den skadelidandes medvällande till skadan skall tillmätas vid bedömningen i enskilda fall. Enligt den nationella skadeståndsrätten gäller regeln att en skadelidande som själv har medverkat till att skadan uppstod inte eller endast delvis får ersättning för skadan. Det ankommer på den nationella domstolen att bestämma i vilken mån de allmänna ansvarsbestämmelserna skall tillämpas i enskilda fall.

28. Ersättningen kan begränsas eller vägras helt för det fall den skadelidande medvetet accepterar en större olycksrisk. Domstolen kan med stöd av de allmänna principerna om civilrättsligt ansvar begränsa eller vägra ersättning om någon stiger in i ett fordon med kännedom om att han under färden kommer att löpa en avsevärt större skaderisk än normalt. Gemenskapsrätten utgör inte hinder för att beakta förarens berusade tillstånd vid bedömningen av om det finns anledning att begränsa ersättningen. Den finska regeringen har vidare gjort gällande att för det fall en av passagerarna är ägare till den bil som framförs av någon som är alkoholpåverkad, utgör gemenskapsrätten inte heller något hinder för att detta betraktas som försvårande för den förstnämnde. Den österrikiska regeringen har också påpekat att ägaren eller innehavaren av motorfordonet inte är en skadelidande tredjeman, utan har en avtalsrelation med försäkringsgivaren, och att bilens ägare därmed i ett sådant fall får bedömas strängare än övriga passagerare.

29. Enligt den tyska regeringen rör direktiven endast rättsförhållandet mellan tillhandahållaren av motorfordonsförsäkringen och ägaren till fordonet. Direktiven reglerar inte rättsförhållandet mellan den person som är ansvarig för olyckan och de skadelidande. På detta är den nationella rätten beträffande ersättning och ansvar tillämplig.

30. Den svenska och den österrikiska regeringen tillför ännu en nyansering. Den svenska regeringen har anfört att anpassningen av ersättningen inte kan leda till att rätten till ersättning helt upphävs för en viss personkategori eller en viss skadetyyp. Den österrikiska regeringen anser att det inte genom en överenskommelse om en obligatorisk försäkring kan bestämmas att försäkringsgivaren får begränsa ersättningen eller vägra att utge ersättning till passagerarna i de fall där fordonets förare var påverkad av alkohol.

31. Enligt kommissionen handlar tolkningsfrågorna om förhållandet mellan försäkringsgivaren och den person som har lidit skada. Frågan om vilket ansvar den person har som har lidit skada och om dennes eventuella skadeståndsskyldighet skall besvaras med tillämpning av nationell rätt.



32. Kommissionen har också anfört att det i ett avtal om obligatorisk försäkring inte får föreskrivas att försäkringsgivaren i vissa fall, särskilt i de fall föraren av fordonet är påverkad av alkohol, inte är skyldig att utge ersättning för personskador och saksador som passagerarna i det försäkrade fordonet har lidit.<sup>6</sup> Kommissionen har till stöd för sina argument framför allt åberopat domen i målet Ruiz Bernáldez.<sup>7</sup> Av denna dom framgår att domstolen tar hänsyn till den situation som den skadelidande själv har medverkat till men endast i de fall som avses i artikel 2.1 första stycket i andra direktivet som innehåller en uppräkningslista av de särskilda fall som försäkringen inte omfattar.

33. Vidare utgör gemenskapsrätten hinder för en strängare bedömning av den bilägare som befann sig i bilen som passagerare, eftersom det enligt artikel 1 i tredje direktivet endast skall göras åtskillnad mellan föraren och passagerarna vad beträffar ersättningen.

34. Paananen anser att det följer av direktiven att motorfordonsförsäkringen skall täcka samtliga passagerare, men inte föraren. Ersättning kan endast vägras under särskilda

omständigheter. Paananen har framhållit att huvudregeln måste vara att ersättning utgår eftersom det är omöjligt för passagerarna att bevisa att de inte kände till att föraren var alkoholpåverkad.

## VI — Bedömning

35. Den hänskjutande domstolen har ställt frågorna för att få klarhet i huruvida medlemsstaterna i sin nationella lagstiftning får föreskriva andra undantag från passagerarnas rätt till ersättning från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon utöver dem som nämns i direktiven. Om medlemsstaterna inte får föreskriva några andra undantag än dem som nämns i direktiven skall det undersökas om en passagerare som har lidit skada och som kände till eller borde ha känt till att föraren av motorfordonet vid olyckstillfället var påverkad av alkohol, i det enskilda fallet helt eller delvis kan nekas rätt till ersättning. Slutligen uppkommer frågan om bilägaren som befann sig i bilen som passagerare kan bedömas strängare än övriga passagerare på grund av att han har låtit en alkoholpåverkad person köra hans bil.

6 — Se dom av den 28 mars 1996 i mål C-129/94, Ruiz Bernáldez (REG 1996, s. I-1829), sjunde meningen i andra stycket i domslutet jämförd med artikel 1 i tredje direktivet.

7 — Punkterna 18–21 (ovan fotnot 6).

A — *Inledande kommentar*

36. De tre direktiven innehåller minimiregler för ansvarsförsäkringar för motorfordon. I första direktivet föreskrivs att det i alla medlemsstater skall finnas en obligatorisk ansvarsförsäkring som täcker skador som uppkommer i samtliga medlemsstater. Inledningsvis överläts det åt medlemsstaterna att fastställa vilken skada som skulle täckas och vilka villkor som gällde för den obligatoriska försäkringen. År 1984 infördes genom andra direktivet minimiregler för vilka saksador och personskador som försäkringen måste täcka, vilket innebär ett åskådliggörande av de risker som trafikanterna inom Europeiska gemenskaperna tar. Därefter skedde genom tredje direktivet en utökning av personkretsen till att utöver föraren omfatta passagerarna i motorfordonet.

37. Medlemsstaterna har enligt dessa tre direktiv en skyldighet att ombesörja att samtliga ägare eller innehavare av ett motorfordon överför sitt civilrättsliga ansvar avseende det berörda fordonet till ett försäkringsbolag genom ett försäkringsavtal.<sup>8</sup> Vidare skall samtliga obligatoriska försäkringsvillkor beträffande ansvar för användning av fordonen omfatta hela gemenskapens territorium<sup>9</sup>, och skall försäkringen på grundval av en enda premie tillförsäkra det

skydd som krävs i varje medlemsstat enligt dess lagstiftning.<sup>10</sup> Eftersom försäkrings-skyddet har harmoniserats i hela Europa tillförsäkras de skadelidande en adekvat ersättning, oavsett i vilken medlemsstat skadan inträffat.<sup>11</sup>

38. Det system som direktiven utgör syftar till att säkerställa fri rörlighet för såväl fordon, som är normalt hemmahörande inom gemenskapen som passagerare, samt att säkerställa att personer som lider förlust eller skada vid olyckor som orsakas av dessa fordon behandlas på ett likvärdigt sätt, oavsett på vilken plats inom gemenskapen som olyckan inträffat.<sup>12</sup>

39. Skyddet för den skadelidande intar en viktig plats i de tre direktiven. Trots att skyddet för den skadelidande redan enligt det första direktivet var av grundläggande betydelse innebar det andra och det tredje direktivet ytterligare en förbättring och en förstärkning av de skadelidandes rättsställning. De senare direktiven syftar till att avhjälpa brister i systemet, vilka till viss del har upptäckts först med tiden. En förbättring av den skadelidandes ställning är att det i andra direktivet anges att vissa undantag-

8 — Artikel 3.1 i första direktivet.

9 — Artikel 3.2 i första direktivet.

10 — Artikel 2 i tredje direktivet.

11 — Skäl 5 i andra direktivet.

12 — Se domen i målet Ruiz Bernáldez (ovan fotnot 6), punkt 13.

sklausuler inte gäller mot den skadelidande. Dessutom anges uttryckligen i artikel 1.4 i andra direktivet att "annan praxis som är förmånligare för den skadelidande" skall gälla.<sup>13</sup> Genom tredje direktivet har gruppen av skadelidande utvidgats så att skyddet omfattar en "särskilt sårbar... grupp av skadelidande", nämligen passagerarna.

ligger. Den skada som åsamkats de passagerare som befann sig i bilen vid olyckstillfallet och som var medvetna eller borde ha varit medvetna om i vilket tillstånd föraren befann sig, skall också endast ersättas om särskilda skäl föreligger.

*B — Får medlemsstaterna i sin nationella lagstiftning föreskriva andra undantag från passagerarnas rätt till ersättning från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon än dem som nämns i direktiven?*

40. Den finska lagstiftaren har infört en särskild bestämmelse beträffande passagerares rätt till ersättning för personskada från det försäkringsbolag där motorfordonet är försäkrat, för det fall föraren var påverkad av rusmedel (7 § tredje stycket i trafikförsäkringslagen). Denna bestämmelse var tillämplig vid tiden för de faktiska omständigheterna. I bestämmelsen föreskrivs att den skada som åsamkats en förare som var påverkad av rusmedel endast ersätts av försäkringsgivaren om särskilda skäl före-

41. I artikel 2.1 i andra direktivet anges vissa tillåtna undantag från försäkringsskyddet, vilka endast gäller inom ramen för avtalsförhållandet mellan försäkringsinnehavaren och försäkringsgivaren, och som inte kan åberopas mot en tredjeman som lidit skada till följd av en trafikolycka. I bestämmelsens andra stycke föreskrivs ett undantag: Om försäkringsgivaren kan visa att personer, som helt frivilligt har tagit plats i det fordon som har orsakat skadan visste att fordonet var stulet kan detta göras gällande mot passagerarna.

42. Gemenskapslagstiftaren har med den sistnämnda bestämmelsen önskat införa ett undantag från regeln att lagbestämmelser eller klausuler i ett försäkringsavtal inte kan göras gällande mot passagerare och utomstående som lidit skada till följd av en trafikolycka. Undantaget skall uppfattas som restriktivt och uttömmande, eftersom det utgör en avvikelse från den allmänna regeln.<sup>14</sup> Alla andra tolkningar skulle leda till att medlemsstaterna fick begränsa ersätt-

13 — Se förslaget till avgörande från generaladvokaten Lenz inför domen i målet Ruiz Bernaldez (ovan fotnot 6), punkt 23.

14 — Se även EFTA-domstolens dom av den 17 november 1999 i mål Storebrand och Finanger, *Report of EFTA Court 1999*, s. 119, punkt 25.

ningen till passagerare som lidit skada till följd av en trafikolycka till vissa typer av skada. Detta skulle innebära att skadelidande behandlades olika beroende på var olyckan inträffat, vilket är just det som direktiven har till syfte att förhindra.<sup>15</sup>

43. Denna tolkning av artikel 2 i andra direktivet bekräftas av artikel 1 i tredje direktivet där gruppen av personer som räknas som skadelidande utvidgats till att också omfatta passagerarna, så att denna särskilt sårbara grupp av skadelidande också skyddas. Genom den ifrågavarande åtgärden har gemenskapslagstiftaren medvetet försökt utöka den personkrets som omfattas av skyddet i direktivet. Med tanke på direktivets syfte, nämligen skyddet av den skadelidande, anser jag att en nationell bestämmelse som i förväg automatiskt helt utesluter försäkringsskydd strider mot de tre direktiven.

44. Enligt 7 § tredje stycket i den finska trafikförsäkringslagen undantas vissa kategorier av personer som omfattas av försäkringen från rätt till ersättning, beroende på vissa aspekter av deras agerande. Bestämmelsen innebär att passageraren antas bära en del av skulden för det fall han stiger in i en bil med en alkoholpåverkad förare. I punkt 42 har jag dragit slutsatsen att artikel 2.1 andra stycket i andra direktivet innehåller en

uttömmande uppräkningslista av de fall då en försäkringsgivare kan göra gällande lagbestämmelser eller klausuler i ett försäkringsavtal mot en passagerare. Således får medlemsstaterna i sin nationella lagstiftning inte föreskriva andra undantag från passagerarnas rätt till ersättning från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon än dem som nämns i direktiven.

45. Härvid vill jag vidare påpeka att en försäkringsgivare således inte med åberopande av nationella lagbestämmelser eller avtalsklausuler kan vägra utge ersättning till en person som lidit skada till följd av en trafikolycka som orsakats av ett försäkrat fordon. I annat fall skulle de rättigheter som passagerarna har erhållit genom tredje direktivet vara illusoriska.

46. Jag anser således att frågan i punkt 35 skall besvaras så att gemenskapsrätten utgör hinder för att mot passagerare göra gällande andra undantag från passagerarnas rätt till ersättning från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon än dem som nämns i artikel 2.1 andra stycket i andra direktivet.

15 — Se domen i målet Ruiz Bernáldez (ovan fotnot 6), punkt 19, samt domen från EFTA-domstolen (ovan fotnot 14), punkt 24.

C — Kan en passagerare som har lidit skada och som visste eller borde ha vetat att föraren av motorfordonet vid olyckstillfället var påverkad av alkohol helt eller delvis fräntas rätten till ersättning i det enskilda fallet enligt nationell rätt?

47. Direktiven innehåller inga särskilda bestämmelser beträffande valet av en viss typ av ansvar. Såsom framgår av domen i målet Mendes Ferreira och Delgado Correia Ferreira fastställs omfattningen av passagerarens ansvar i princip enligt nationell rätt.<sup>16</sup> I den ifrågasvarande domen anförde domstolen att det "[a]v detta följer att medlemsstaterna, på gemenskapsrättens nuvarande stadium, är fria att bestämma vilket system för civilrättsligt ansvar som skall tillämpas vid trafikolyckor, men att de samtidigt är skyldiga att säkerställa att det civilrättsliga ansvar som är tillämpligt enligt inhemsk rätt omfattas av en försäkring som överensstämmer med bestämmelserna i ... direktiven".

48. Hur långt ersättningsskyldigheten sträcker sig i enskilda fall har åtminstone till en del överlåtits till medlemsstaterna att bedöma. I vilken mån den skadelidande eventuellt har varit medvällande till skadan och hur detta påverkar hans rätt till ersättning fastställs i princip enligt nationell rätt. Om det enligt nationell rätt har fastslagits att föraren bär ansvaret för olyckan och att de skadelidande har rätt till ersättning, är försäkringsgivaren enligt direktiven skyldig att utge ersättning. Direktiven utgör hinder mot

att en försäkringsgivare själv med åberopande av den nationella lagstiftningen kan begränsa eller vägra att utge ersättningen. Det ankommer på den nationella domstolen att i varje enskilt fall och mot bakgrund av omständigheterna fastställa, och eventuellt begränsa, ersättningen med tillämpning av de allmänna principerna om civilrättsligt ansvar.

49. Emellertid får tillämpningen av den nationella skadeståndsrätten inte leda till att de materiella bestämmelserna i direktivet urholkas.

50. Normalt sett kan kritik sällan riktas mot en passagerare, i egenskap av passiv medtrafikanter, med anledning av en trafikolycka. Den som stiger in i ett fordon med kännedom om att han under färden kommer att löpa en avsevärt större skaderisk än normalt accepterar dock en större risk för att en olycka skall inträffa. Det kan betraktas som en form av medvällande. Denna form av medvällande får inte på grund av rättsliga åtgärder medföra att den per definition helt omöjliggör rätt till ersättning.

51. Endast i undantagsfall kan efter en individuell bedömning ersättningen till den

16 — Punkt 29 (ovan fotnot 5).

skadelidande begränsas.<sup>17</sup> Om så skall ske i det förevarande målet beror på omständigheterna, särskilt på om den skadelidandes agerande i den faktiska situationen gav upphov till en allvarlig fara och om han som passagerare var medveten om denna fara. Det ankommer på den nationella domstolen att bedöma om så var fallet.

direktivet endast åtskillnad mellan föraren och passagerarna. I artikel 1 i tredje direktivet föreskrivs att ansvarsförsäkringen för motorfordon omfattar ansvar för personskador avseende alla passagerare i ett fordon, men inte föraren, som framförs i trafik. I sjunde skälet i andra direktivet anges att, vilket är till de skadelidandes fördel, vissa undantagsklausuler endast skall kunna tillämpas på förhållandet mellan försäkringsgivaren och den person som är ansvarig för olyckan.

52. Jag anser således att den andra frågan skall besvaras så att det är förenligt med gemenskapsrätten att rätten till ersättning för en passagerare som har lidit skada och som visste eller borde ha vetat att föraren av motorfordonet var alkoholpåverkad vid olyckstillfället, delvis begränsas enligt nationell rätt på grund av medvållande. Det ankommer på den nationella domstolen att på grundval av en individuell bedömning och med hänsyn till omständigheterna göra en sådan bedömning.

54. Härav följer att för det fall en förare som inte är ägare till bilen, och på vilken bilen inte står registrerad, orsakar en trafikolycka och passageraren är den som har tecknat en försäkring för motorfordonet, inträder den som orsakat skadan i försäkringstagarens ställe i det rättsförhållande som råder mellan försäkringstagaren och försäkringsgivaren. Den ursprungliga försäkringstagaren har i en sådan situation endast ett rättsförhållande med försäkringsgivaren i egenskap av skadelidande. Såsom har framhållits i punkt 39 intar skyddet för den skadelidande en viktig plats i de tre direktiven.

*D — Kan bilägaren som var passagerare i bilen bedömas strängare än de andra passagerarna, på den grunden att han har låtit en alkoholpåverkad person köra hans bil?*

53. Såsom kommissionen med fog har påpekat görs det vad beträffar ersättningen i

55. Således kan en bilägare som är passagerare i bilen inte bedömas strängare än andra passagerare, på den grunden att han har låtit en alkoholpåverkad person köra hans bil.

<sup>17</sup> — Se EFTA-domstolens dom (ovan fotnot 14), punkt 26.

## VII — Förslag till avgörande

56. Med hänsyn till det ovan anförda föreslår jag att domstolen skall besvara frågorna från Korkein oikeus på nedanstående sätt.

- 1) Gemenskapsrätten innebär att försäkringsgivaren inte mot passagerare kan göra gällande några andra undantag från rätten till ersättning från den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon än dem som nämns i artikel 2.1 andra stycket i rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon.
- 2) 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, andra direktivet 84/5 och rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon, hindrar inte att en passagerare som har lidit skada och som kände till eller borde ha känt till att föraren av motorfordonet var påverkad av alkohol vid olyckstillfället delvis nekas rätt till ersättning med stöd av nationell rätt. Det ankommer på den nationella domstolen att på grundval av en individuell bedömning och mot bakgrund av omständigheterna göra en sådan bedömning.
- 3) Direktiv 72/166, andra direktivet 84/5 och tredje direktivet 90/232 utgör hinder för att bedöma bilägaren som var passagerare i bilen strängare än de andra passagerarna, på den grunden att han har låtit en alkoholpåverkad person köra hans bil.