



RÅDGIVENDE UTTALELSE FRA DOMSTOLEN

17 november 1999^{*}

*(Motorvognforsikringsdirektivene - kjøring under alkoholpåvirkning -
erstatning for passasjerer)*

I sak E-1/99

ANMODNING til Domstolen om rådgivende uttalelse i medhold av artikkel 34 i Avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et Overvåkningsorgan og en Domstol fra Norges Høyesterett i saken for denne domstol mellom

Storebrand Skadeforsikring AS

og

Veronika Finanger

om tolkningen av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (heretter "EØS-avtalen") med særlig henvisning til følgende rettsakter som det er henvist til i Vedlegg IX til EØS-avtalen:

- rettsakten som det er henvist til i punkt 8 av Vedlegg IX (Rådsdirektiv 72/166/EØF av 24 april 1972 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes, heretter "første motorvognforsikringsdirektiv");
- rettsakten som det er henvist til i punkt 9 av Vedlegg IX (Annet Rådsdirektiv 84/5/EØF av 30 desember 1983 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn, heretter

^{*} Språket i anmodningen om en rådgivende uttalelse: Norsk.

"annet motorvognforsikringsdirektiv");

- rettsakten som det er henviset til i punkt 10 av Vedlegg IX (Tredje Rådsdirektiv 90/232/EØF av 14 mai 1990 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn, heretter "tredje motorvognforsikringsdirektiv");

(heretter i fellesskap "direktivene" eller "motorvognforsikringsdirektivene").

DOMSTOLEN,

sammensatt av: President Bjørn Haug og dommerne Thór Vilhjálmsson og Carl Baudenbacher (saksforberedende dommer)

Justissekretær: Gunnar Selvik

etter å ha vurdert de skriftlige saksfremstillinger inngitt av:

- Den ankende part, Storebrand Skadeforsikring AS, representert ved advokatene Emil Bryhn og Tron Gundersen (heretter "den ankende part");
- Ankemotparten, Veronika Finanger, representert ved advokat Erik Johnsrud (heretter "ankemotparten");
- Den islandske regjering, representert ved Einar Gunnarsson, saksbehandler, Avdeling for utenrikshandel, Utenriksdepartementet, som partsrepresentant, assistert av Björn Friðfinnsson, departementsråd, Justisdepartementet;
- Den Liechtensteinske regjering, representert ved Christoph Büchel, direktør ved enheten for EØS koordinering, og Beatrice Hilti, saksbehandler ved enheten for EØS koordinering, som partsrepresentanter;
- Den norske regjering, representert ved Stephan L. Jervell, advokat, regjeringsadvokatens kontor, som partsrepresentant;
- EFTAs overvåkningsorgan, representert ved Peter Dyrberg, direktør, avdeling for juridiske saker og eksekutivsaker, og Helga Óttarsdóttir, saksbehandler, avdeling for juridiske saker og eksekutivsaker, som partsrepresentanter;

- Kommisjonen for De europeiske fellesskap, representert ved John Forman og Christina Tufvesson, begge juridiske rådgivere ved Kommisjonens rettsavdeling, som partsrepresentanter.

med henvisning til rettsmøterapporten,

og etter å ha hørt de muntlige innleggene fra den ankende part, ankemotparten, Den islandske regjering, Den norske regjering, EFTAs overvåkningsorgan og Kommisjonen for De europeiske fellesskap under høringen den 30 september 1999,

gir slik

Rådgivende uttalelse

Fakta og prosedyre

- 1 Ved beslutning datert 23 juni 1999, mottatt ved Domstolen den 28 juni 1999, har Norges Høyesterett anmodet om en rådgivende uttalelse i en sak innbrakt for denne av den ankende part mot ankemotparten.
- 2 Den 11 november 1995 i Nord Trøndelag ble ankemotparten skadet i en trafikkulykke. Hun var passasjer i en bil som kjørte av veien. Årsaken til ulykken var at sjåførens kjøreferdigheter var svekket på grunn av førerens alkoholpåvirkning. Som følge av ulykken ble ankemotparten 60% medisinsk invalid og 100% ervervsufør. Trafikksforsikringen var hos den ankende part.
- 3 Ankemotparten har saksøkt den ankende part med krav om erstatning for den personskade som hun ble påført ved ulykken. Grunnlaget for kravet er lov av 3 februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer ("bilansvarsloven"). Etter lovens § 15 skal eier av registreringspliktig motorvogn forsikre denne "for all skade som går inn under kapittel II". Etter kapittel II § 4 er hovedregelen at når en motorvogn gjør skade, har skadelidte krav på erstatning hos det forsikringsselskapet som motorvognen er forsikret i, uavhengig av om noen er skyld i skaden.
- 4 Den ankende part avviste ankemotpartens krav. Det rettslige grunnlaget for å nekte ankemotparten erstatning var bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b, som blant annet sier at den skadelidte ikke kan få erstatning dersom han eller hun visste eller måtte vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol.
- 5 Ved dom av 21 September 1998, kom Frostating lagmannsrett til at ulykken inntraff på grunn av førerens alkoholpåvirkning, og at ankemotparten visste at føreren var påvirket av alkohol.

- 6 Lagmannsretten viste til at hovedregelen i bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b er at skadelidte ikke har krav på erstatning i de tilfellene som går inn under bestemmelsen. Lagmannsretten kom imidlertid til at bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b var i strid med EØS-retten. Bestemmelsen ble satt til side i henhold til § 2 i lov av 27 november 1992 nr 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven). Med hjemmel i bilansvarsloven § 7 første ledd reduserte lagmannsretten ankemotpartens krav på erstatning med 30% som følge av at hun psykisk hadde medvirket til kjøreturen, og at hun hadde vært klar over at bilkjøring under de rådende forhold ville innebære en betydelig sikkerhetsmessig risiko. Den ankende part anket dommen til Høyesterett.
- 7 Høyesterett besluttet å fremme en anmodning om en rådgivende uttalelse til EFTA-domstolen med følgende spørsmål:

Er det uforenlig med EØS-retten at en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring i motorvogn, ikke har krav på erstatning med mindre særlige grunner foreligger, dersom passasjerens visste eller måtte vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet og det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden?

- 8 Det vises til rettsmøterapporten for en fyldigere beskrivelse av den rettslige rammen, de faktiske forhold, saksgangen og de skriftlige saksfremstillinger fremlagt for Domstolen, som i det følgende bare vil bli omtalt og drøftet så langt det er nødvendig for Domstolens begrunnelse.

Rettslig bakgrunn

1. EØS-retten

- 9 Spørsmålet som er forelagt av Høyesterett gjelder tolkningen av forskjellige artikler i første, annet og tredje motorvognforsikringsdirektiv.
- 10 Første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1 og nr 2 lyder som følger:

"1. Med forbehold for anvendelsen av artikkel 4 skal hver medlemsstat treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at erstatningsansvar for kjøretøyer som er hjemmehørende på dens territorium, er dekket av en forsikring. Hvilke skader som dekkes, samt forsikringsvilkårene bestemmes innen rammen av disse tiltakene.

2. Hver medlemsstat skal treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at forsikringsavtalen også dekker:

- skader som er voldt på andre medlemsstaters territorium, i samsvar med disse staters lovgivning, (...)."

11 Annet motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 nr 1 og nr 2 lyder som følger:

"1. Forsikringen nevnt i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF skal dekke både tingskade og personskade.

2. Hver medlemsstat skal, med forbehold for høyere garantibeløp som medlemsstatene eventuelt selv fastsetter, kreve at den lovpliktige ansvarsforsikring minst skal dekke:

– for personskade, 350 000 ECU dersom det er bare en skadelidt (...)."

12 Annet motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 lyder som følger:

"1. Hver medlemsstat skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at enhver lovbestemmelse eller klausul nevnt i en forsikringspolise utstedt i samsvar med artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF, som bestemmer at forsikringen ikke dekker følgende personers bruk av eller kjøring med et kjøretøy:

- personer som ikke uttrykkelig eller stilltiende har tillatelse til det, eller
- personer som ikke har førerkort for vedkommende kjøretøy, eller
- personer som ikke etterkommer de lovbestemte krav til kjøretøyets tekniske og sikkerhetsmessige stand,

ved gjennomføringen av artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF ikke skal komme til anvendelse med hensyn til krav fra tredjepersoner som er skadelidte i en ulykke.

Bestemmelsen eller klausulen nevnt i første strekpunkt kan likevel gjøres gjeldende overfor personer som frivillig har tatt plass i kjøretøyet som forårsaket skaden, dersom assurandøren kan bevise at de visste at kjøretøyet var stjålet.

Når det dreier seg om ulykker inntruffet på deres territorium, kan medlemsstatene unnlate å anvende bestemmelsen i første ledd dersom og i den utstrekning skadelidte kan oppnå erstatning for sin skade fra et organ for sosial trygghet.

2. Når det dreier seg om kjøretøyer som er stjålet eller tilegnet ved makt, kan medlemsstatene bestemme at institusjonen nevnt i artikkel 1 nr. 4 skal betale erstatning i stedet for assurandøren på de vilkår som er fastsatt i nr. 1 i denne artikkel. Dersom kjøretøyet er hjemmehørende i en annen medlemsstat, vil denne institusjon ikke ha noen regressmulighet overfor noen institusjon i denne medlemsstat (...). "

13 Tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 første ledd lyder som følger:

"Med forbehold for artikkel 2 nr. 1 annet ledd i direktiv 84/5/EØF skal forsikringen nevnt i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF dekke ansvar for personskader som skyldes bruk av et kjøretøy, for alle passasjerer bortsett fra føreren (...). "

2. Nasjonal rett

- 14 Bilansvarslovens § 7, som står i lovens kapittel II med tittelen "[s]kadebot som trafikktrygdaren skal svare", lyder som følger:

"§ 7 (Når skadelidaren har medverka til skaden)

Har skadelidaren medverka til skaden med vilje eller i aktløyse, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, så nær som når skadelidaren kan leggjast berre lite til last. Avgjerda skal retta seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles.

Gjer ei motorvogn skade medan ho står still og skaden ikkje vert gjord medan vogna vert sett i gang eller stogga, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, jamvel når skadelidaren kan leggjast berre lite til last.

Skadelidaren kan ikkje få skadebot utan at særlege grunnar er for det, dersom han av fri vilje køyrde eller let seg køyre i den vogna som gjorde skaden endå han

- a) visste at vogna var fråvend rette innehavaren med brotsverk, eller
- b) visste eller måtte vita at vognføraren var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder (jf vegtrafikklova § 22 første leden). Særregelen her gjeld likevel ikkje i den mon ein må leggja til grunn at skaden ville ha skjedd jamvel om vognføraren ikkje hadde vore påverka som nemnd.

Skadeliden vognfører som køyrde den vogna som gjorde skaden, kan ikkje få skadebot utan at særlege grunnar er for det dersom han visste eller måtte vita at vogna vart nytta i samband med eit brotsverk."

Partenes anførsler

- 15 *Den ankende part*, støttet av *Den islandske regjering* og *Den norske regjering*, hevder at det må trekkes et skille mellom vilkår for erstatningsansvar og forsikringsdekning. Direktivene stiller ikke krav til innholdet av nasjonal erstatningsrett, men må forstås slik at de regulerer forsikringsdekningen når vilkårene for erstatningsansvar foreligger. Derfor relaterer de seg bare til forsikringsdekning, og ikke til erstatningsansvar. Direktivene omfatter bare situasjoner hvor retten til erstatning allerede er etablert i en avtaleparts nasjonale rett. Dette fremgår særlig av direktivenes overskrifter og ordlyd på flere steder.
- 16 Den ankende part hevder at målsetningen om å beskytte skadelidte følgelig ikke rekker lenger enn til å sikre at den som har et krav mot en skadevolder får dette innfridd. Direktivenes beskyttelsesmålsetning rekker ikke så langt som til at den som rammes av en motorvognulykke, får et krav mot skadevolder og/eller hans forsikringsselskap.

- 17 Når det gjelder formålet med direktivene, som er å lette den frie bevegeligheten av personer innenfor Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, fremholder den ankende part at det faktisk at vilkårene for erstatningsansvar vil kunne variere mellom medlemsstatene, ikke er til hinder for den frie bevegelse av personer, siden bare en liten gruppe passasjerer berøres.
- 18 Den ankende part, Den islandske regjering og Den norske regjering foreslår å besvare spørsmålet fra Høyesterett benektende.
- 19 *Den liechtensteinske regjering* hevder at den utelukkelsen av forsikringsansvar som er oppregnet i direktivene er uttømmende. Det er derfor uforenlig med EØS-retten å foreskrive at en passasjer som lider skade etter frivillig å ha kjørt i et motorkjøretøy ikke har rett til erstatning, med mindre særlige grunner foreligger, dersom passasjerens visste eller måtte vite at føreren var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet.
- 20 *Ankemotparten* har en annen oppfatning, og henviser særlig til ordlyden i første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1, og til tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 første ledd. En alminnelig språklig forståelse av disse bestemmelsene underbygger standpunktet om at direktivene stiller krav til nasjonal lovgivning om forsikringsdekning av erstatningsansvar. Dette er, etter ankemotpartens syn, også i tråd med målet om å sikre et høyt forbrukerbeskyttelsesnivå, som det henvises til i tolvte og trettende ledd av forordningen til tredje motorvognforsikringsdirektiv.
- 21 Etter *EFTAs overvåkningsorgans* oppfatning, kan ikke direktivenes virkeområde bero på klassifiseringen av reglene om erstatningsansvar og forsikring i avtalepartenes nasjonale rettssystemer. Særlig hevder EFTAs overvåkningsorgan at klassifiseringen av en regel i nasjonal rett ikke kan forhindre en undersøkelse av hvorvidt den er forenlig med motorvognforsikringsdirektivene. Derfor må første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1, sett i lys av tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 og annet motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr 1 tolkes slik at de utelukker en nasjonal regel som fritar forsikreren fra å betale erstatning hvis passasjerens visste eller måtte vite at føreren var under påvirkning av alkohol på ulykkestidspunktet.
- 22 *Kommisjonen for De europeiske fellesskap* henviser til direktivene og hevder at det følger av hele deres begrunnelse at erstatning til ofre for bilulykker skal være garantert i alle ulykkestilfeller. Domstolen for De europeiske fellesskaper ("EF-domstolen") har bekreftet denne tolkningen i sak C-129/94 *Ruiz Bernáldez* [1996] ECR I-1829. Kommisjonen konkluderer med at direktivene utelukker en nasjonal lovbestemmelse som fritar forsikreren fra å betale erstatning til en passasjer som lider skade, med mindre særlige grunner foreligger, hvis passasjerens visste eller måtte vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet.
- 23 *Ankemotparten*, EFTAs overvåkningsorgan og Kommisjonen for De europeiske fellesskap foreslår å besvare spørsmålet fra Høyesterett bekreftende.

Domstolens bemerkninger

- 24 *Domstolen* bemerker at hovedargumentet fra *den ankende part, Den islandske regjering* og *Den norske regjering*, er at direktivene ikke omhandler erstatningsansvar, men bare forsikring. Dette argumentet kan synes å finne støtte i motorvognforsikringsdirektivenes overskrifter og formuleringen av bestemmelsene, særlig i første direktiv. Imidlertid er det nødvendig med en grundigere analyse av tekstene, herunder også direktivenes fortaler.
- 25 Det generelle formålet med motorvognforsikringsdirektivene er å lette den frie bevegeligheten av varer og personer, og å ivareta interessene til personer som kan bli ofre ved ulykker forårsaket av motorkjøretøyer (første og annet ledd i fortalen til første motorvognforsikringsdirektiv). Særlig er målet med motorvognforsikringsdirektivene å sikre fri bevegelighet av motorkjøretøyer og personer som reiser med disse kjøretøyene (tredje ledd i fortalen til første motorvognforsikringsdirektiv). For å realisere dette formålet tar motorvognforsikringsdirektivene sikte på å sikre at "(a)lle medlemsstater skal (...) i sin nasjonale lovgivning sørge for at alle motorvogner skal ha lovpliktig ansvarsforsikring som dekker hele Fellesskapets territorium" (åttende ledd i fortalen til første direktiv).
- 26 Formålet med annet motorvognforsikringsdirektiv er å ytterligere redusere ulikhetene mellom de forskjellige medlemsstatenes regler på området for motorvognforsikring siden, som det slås fast i tredje ledd av fortalen til annet motorvognforsikringsdirektiv, "(d)isse ulikhetene har direkte innvirkning på det felles markeds opprettelse og funksjon." Annet motorvognforsikringsdirektiv fastsetter derfor blant annet, som allerede påpekt, beløp som den obligatoriske forsikringen minst skal dekke (artikkel 1). Det femte ledd i fortalen til annet motorvognforsikringsdirektiv vektlegger at disse beløpene må "dekke beløp inntil en slik størrelse at skadelidte i ethvert tilfelle er garantert erstatning uansett i hvilken medlemsstat skaden inntreffer".
- 27 Til slutt søker tredje motorvognforsikringsdirektiv å eliminere "enhver tvil med hensyn til anvendelsen av artikkel 3 nr 2 første strekpunkt i direktiv 72/166/EØF" (sjette ledd i fortalen), som pålegger medlemsstatene å treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at forsikringsavtalen også dekker skader som er voldt på andre medlemsstaters territorium. Derved "tas utgangspunkt i forbrukervern på et høyt nivå" (trettende punkt i fortalen), og ansvar skal dekkes for "personskader som skyldes bruk av et kjøretøy, for alle passasjerer bortsett fra føreren" (artikkel 1).
- 28 *Domstolen* slutter fra det foregående at motorvognforsikringsdirektivene har etablert prinsippet om obligatorisk forsikring overfor tredjeparter i bytte mot en enkelt premie, over hele Det europeiske økonomiske samarbeidsområde. I lys av målsetningen om å sikre beskyttelse, som gjentatte ganger påpekes i motorvognforsikringsdirektivene, må artikkel 3 nr 1 i første motorvognforsikringsdirektiv, som utviklet og endret ved annet og tredje motorvognforsikringsdirektiv, forstås slik at den obligatoriske motorvognforsikringen må gi skadelidte tredjeparter i ulykker forårsaket av motorvogner, dekning for hele det

påførte tap opp til beløpene som er fastsatt i artikkel 1 nr 2 i annet motorvognforsikringsdirektiv, se også sak C-129/94 *Ruiz Bernáldez* [1996] ECR I-1829. Denne dommen slår i premiss 24 (dansk versjon) fast at "en lovpliktig forsikring (...) ikke må inneholde bestemmelse om, at forsikringsselskabet i visse tilfælde, og navnlig såfremt føreren af køretøyet var spirituspåvirket, ikke er forpliktet til at erstatte den person- og tingsskade, det forsikrede køretøj forvolder tredjemand (...)."

- 29 Selv om hovedteksten i første motorvognforsikringsdirektiv fokuserer på forsikringsdekning, har dette direktivet blitt supplert av annet og tredje direktiv på en slik måte at de tre direktivene, sett i sammenheng, setter grenser for i hvilken utstrekning forsikrere kan påberope kontraktsbestemmelser eller nasjonale lovbestemmelser om erstatningsansvar for helt å utelukke visse tilfeller fra forsikringsdekning. Følgelig er sontringen mellom bestemmelser om erstatningsansvar og forsikringsdekning ikke avgjørende i den foreliggende sak. De argumenter som er fremsatt av den ankende part, Den norske regjering og Den islandske regjering på dette punkt, må derfor avvises.
- 30 Den ankende part, støttet av Den norske regjering, har subsidiært anført at de restriktive virkninger på den frie bevegelse av varer og personer er for usikre og indirekte, slik at den nasjonale regelen som saken står om må anses å være uegnet til å hindre den frie bevegelse av varer og personer. Den norske regjering har henvist til rettspraksis fra EF-domstolen om EF-traktatens artikkel 30 (nå, etter endringen, artikkel 28 EF), særlig sak C-379/92 *Peralta* [1994] ECR I-3453, sak C-93/92 *CMC Motorradcenter* [1993] ECR I-5009; og til rettspraksis fra EFTA domstolen om EØS-avtalens artikkel 11; sak E-5/96 *Ullensaker kommune med flere mot Nille AS* [1997] EFTA Court Report 30.
- 31 Til dette argumentet bemerker Domstolen bare at det er fastslått i det tredje ledd av fortalet til annet motorvognforsikringsdirektiv at store ulikheter i omfanget av plikten til forsikringsdekning faktisk påvirker det indre markedes opprettelse og funksjon på en relevant måte. Videre er formålet å sikre fri bevegelse av varer og personer ikke det eneste direktivene ivaretar, og følgelig er de mulige begrensede virkninger med hensyn til dette formålet ikke avgjørende.
- 32 Med hensyn til målet om å sikre at ofre i motorvognulykker får en sammenlignbar behandling uavhengig av hvor i Det europeiske økonomiske samarbeidsområde ulykken inntreffer, bemerker Domstolen at i de fleste av de deltagende stater er en passasjer fullt ut dekket av forsikringen, selv om føreren er beruset. Dette betyr at passasjerer som blir ofre i motorvognulykker forårsaket av berusede førere får en betydelig mer fordelaktig behandling i disse statene enn hva ankemotparten ville få i henhold til den norske bestemmelsen som saken gjelder. Denne ulikheten kan underminere motorvognforsikringsdirektivenes formål, og lede til en konkurransevridning mellom motorvognforsikrere i de ulike avtalestater, som ikke er forenlig med målet om et ensartet europeisk økonomisk samarbeidsområde.

- 33 Den ankende part, støttet av Den islandske regjering og Den norske regjering, peker på at artikkel 2 i annet motorvognforsikringsdirektiv inneholder et unntak fra prinsippet om obligatorisk forsikringsdekning for passasjerer, og hevder at bestemmelsen ikke kan forstås som uttømmende. Etter Domstolens oppfatning er det tilstrekkelig å slå fast at artikkel 2 er et unntak fra en generell regel, og derfor må tolkes snevert (se sak sak E-5/96 *Ullensaker kommune med flere mot Nille AS* [1997] EFTA Court Report 30, i premiss 33). Enhver annen konklusjon ville underminere den generelle målsetning med motorvogn-forsikringsdirektivene, å sikre at alle passasjerer som hovedregel er dekket.
- 34 Det har blitt fremsatt anførsler om muligheten for å redusere forsikringsutbetalingen som følge av medvirkning. Domstolen begrenser seg til å slå fast at en reduksjon av erstatningen på grunn av medvirkning, må være mulig i unntakstilfelle. Men de prinsipper som er slått fast i motorvogn-forsikringsdirektivene må respekteres. Dersom en passasjer som passivt sitter på i en bil som føres av en beruset fører, nektes erstatning eller får erstatningen redusert på en måte som er uforholdsmessig i forhold til den skadelidtes medvirkning til skaden, må det anses å være uforenlig med direktivene.
- 35 Domstolen bemerker at ingen andre EØS-rettslige bestemmelser enn de som er drøftet ovenfor, trenger å undersøkes før spørsmålet stilt av Høyesterett kan besvares.
- 36 Svaret på spørsmålet som er forelagt må derfor bli at det er uforenlig med EØS-retten (rådsdirektiv 72/166/EØF av 24 april 1972, annet rådsdirektiv 84/5/EØF av 30 desember 1983, og tredje rådsdirektiv 90/232/EØF av 14 mai 1990 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn) at en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring i motorvogn, ikke har krav på erstatning med mindre særlige grunner foreligger, dersom passasjeren visste eller måtte vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet og det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden.

Saksomkostninger

- 37 Omkostninger som er påløpt for Den islandske regjering, Den liechtensteinske regjering, Den norske regjering, EFTAs overvåkningsorgan og Kommisjonen for De europeiske fellesskap, som har gitt saksfremstillinger for Domstolen, kan ikke kreves dekket. Siden rettergangen her, for partene i hovedsaken, utgjør en del av rettergangen for den nasjonale domstolen, er avgjørelsen av saksomkostninger en sak for den nasjonale domstolen.

På dette grunnlag avgir

DOMSTOLEN,

som svar på spørsmålet som er forelagt av Norges Høyesterett ved beslutning av 23 juni 1999, følgende rådgivende uttalelse:

Det er uforenlig med EØS-retten (rådsdirektiv 72/166/EØF av 24 april 1972 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes, annet rådsdirektiv 84/5/EØF av 30 desember 1983 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn og tredje rådsdirektiv 90/232/EØF av 14 mai 1990 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn) at en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring i motorvogn, ikke har krav på erstatning med mindre særlige grunner foreligger, dersom passasjerens visste eller måtte vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet og det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden.

Bjørn Haug

Thór Vilhjálmsson

Carl Baudenbacher

Avsagt i åpen rett i Luxembourg den 17 november 1999.

Gunnar Selvik
Justissekretær

Bjørn Haug
President