

Zadeva C-923/19

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

17. december 2019

Predložitveno sodišče:

Tribunal Supremo (Španija)

Datum predložitvene odločbe:

28. november 2019

Tožena stranka in pritožnica v postopku s kasacijsko pritožbo:

Van Ameyde España, S. A.

Tožeča stranka in nasprotna stranka v postopku s kasacijsko pritožbo:

GES Seguros y Reaseguros, S. A.

[...] (ni prevedeno)

TRIBUNAL SUPREMO (VRHOVNO SODIŠČE, ŠPANIJA)

Oddelek za civilne zadeve

OBČNA SEJA

[...] (ni prevedeno)

DEJANSKO STANJE

PRVIČ.– *Postopek, v okviru katerega se postavlja vprašanja za predhodno odločanje.*

1.– Dne 3. aprila 2014 se je zgodila prometna nesreča, v kateri je skupina vozil, sestavljena iz vlečnega vozila in polpriklopnika, zapeljala s cestišča, zaradi česar se je prevrnila. Nesreča se je zgodila zaradi malomarnega ravnanja voznika vlečnega vozila.

2.– Polpriklopnik je bil v tem času last družbe Caixarenting, S. A. U., ki ga je po sistemu finančnega lizinga dala v zakup družbi Primafrío, S. L. (v nadaljevanju:

Primafrío), ki je imela urejeno kasko zavarovanje navedenega vozila s polico, pri zavarovalnici Ges, Seguros y Reaseguros, S. A. (v nadaljevanju: GES). Obvezno zavarovanje civilne odgovornosti za polpriklopnik za škodo, povzročeno tretjim osebam, je bilo sklenjeno pri zavarovalnici Seguros Bilbao (ki ni udeležena v tem postopku).

Vlečno vozilo je bilo last portugalske družbe Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (v nadaljevanju: Doctrans), obvezno zavarovanje civilne odgovornosti zanj pa je bilo sklenjeno pri portugalski zavarovalnici Acoreana, ki jo je v Španiji zastopala zavarovalnica Van Ameyde España, S. A. (Van Ameyde & Aficresa, S. A., kot je navedeno v listini o pooblastilu; v nadaljevanju: Van Ameyde).

Edina lastnica (s 100 % deležem kapitala) tako španske družbe, ki je bila lizingojemalec polpriklopnika (Primafrío), kot portugalske lastnice vlečnega vozila (Doctrans) je bila družba Krone-Mur Servifrío, S. L.

3.– Zavarovalnica GES je družbi Primafrío plačala odškodnino v višini 34.977,33 EUR za škodo na polpriklopniku (znesek škode na polpriklopniku, zmanjšan za odbitno franšizo).

4.– Zavarovalnica polpriklopnika (GES) je 13. marca 2015 vložila tožbo, s katero se je začel ta spor, proti zavarovalnici vlečnega vozila (Van Ameyde) in predlagala, naj se zavarovalnici Van Ameyde naloži plačilo odškodnine v navedenem znesku 34.977,33 EUR, skupaj z zakonskimi obrestmi. V bistvu je trdila, da sta bila v skladu z zakonodajo, veljavno v času dejanskega stanja, vlečno vozilo in polpriklopnik neodvisni vozili v lasti različnih lastnikov, vsako s svojim obveznim zavarovanjem, zato polpriklopnika ni mogoče šteti za tovor ali predmet, ki ga prevažata vlečno vozilo.

5.– Zavarovalnica Van Ameyde je tožbi nasprotovala. Trdila je, da bi jo bilo treba zavrniti, ker se v obravnavanem primeru uporabljajo izključitve iz kritja iz člena 5(2) prečiščenega besedila Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zakon o civilnopravni odgovornosti in zavarovanju pri uporabi motornih vozil), ki je bilo potrjeno z Real Decreto Legislativo 8/2004 (kraljeva zakonska uredba 8/2004) z dne 29. oktobra 2004 (v nadaljevanju: LRCSCVM), ker v skladu z tem odstavkom te določbe obvezno zavarovanje vlečnega vozila ne krije škode, nastale na predmetih, ki se prevažajo, saj je treba v tem primeru šteti, da je polpriklopnik predmet, ki se prevažata, oziroma tovor vlečnega vozila.

6.– Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (prvostopenjsko sodišče št. 1 v kraju La Palma del Condado) je s sodbo z dne 14. julija 2016 tožbo zavrnilo. Menilo je, da se v obravnavanem primeru izmed izključitev iz kritja, določenih za obvezno zavarovanje motornih vozil v členu 5(2) LRCSCVM, uporablja izključitev iz drugega pododstavka, ki se nanaša na škodo, nastalo na

predmetih, ki jih prevaža vlečno vozilo, saj je treba polpriklopnik šteti za „tovor ali blago, ki se prevaža“.

7.– Tožeča stranka, zavarovalnica GES, je vložila pritožbo in predlagala, naj se tožbi ugodi, ker se ni strinjala z enačenjem polpriklopnika s predmeti, ki se prevažajo. Vztrajala je, da se navedena izključitev iz kritja, ki jo je treba kot vsako izključitev razlagati ozko, nanaša le na škodo, ki nastane „na predmetih, ki se prevažajo v [zavarovanem vozilu]“, in ne na predmetih, ki jih zavarovano vozilo „prevaža“, kot je bil v tem primeru polpriklopnik, to je vozilo, neodvisno od vlečnega vozila, z lastnim obveznim zavarovanjem, ki je zato tretja oseba z vidika obveznega zavarovanja civilne odgovornosti vlečnega vozila. Tožena stranka je nasprotovala pritožbi in vztrajala, da je polpriklopnik tovor vlečnega vozila, ker gre za vozilo, ki se priključi na vlečno vozilo, da to prevzame znaten del njegove mase.

8.– Audiencia Provincial de Huelva (pokrajinsko sodišče v Huelvi), 2. senat, je 22. decembra 2016 izreklo sodbo, s katero je dopustilo pravno sredstvo in tožbi v celoti ugodilo. Menilo je, da se polpriklopnik ne sme šteti za tovor vlečnega vozila: prvič, ker se člen 5(2) LRCSCVM nanaša na škodo, ki nastane „na predmetih, ki se prevažajo v [zavarovanem vozilu]“ in ne na predmetih, ki jih zavarovano vozilo „prevaža“; in drugič, ker trditev, da polpriklopnik vpliva na vožnjo, ker otežuje manevriranje in prispeva k izgubi nadzora voznika nad vlečnim vozilom ter s tem vpliva na vzrok nesreče, ni sprejemljiva, saj so tudi potniki v vozilu, namenjenem za prevoz potnikov, tovor in lahko vplivajo na vožnjo, vendar v primeru nesreče kljub temu niso odgovorni zanjo.

DRUGIČ.– *Kasacijska pritožba in vprašanje za predhodno odločanje.*

1.– Zavarovalnica Van Ameyde je zoper sodbo Audiencia Provincial (pokrajinsko sodišče) vložila kasacijsko pritožbo, ki temelji na kršitvi člena 5(2) LRCSCVM in predlagala, naj se tožba zavrne, ker je škoda, nastala na polpriklopniku, izključena iz kritja obveznega zavarovanja vlečnega vozila. Pritožba je bila sprejeta v obravnavo.

2.– Po več obravnavah v zvezi z odločitvijo o pritožbi je bila opravljena ocena, ali bi bilo primerno na Sodišče Evropske unije nasloviti predlog za sprejetje predhodne odločbe, pri čemer sta je bilo strankama omogočeno, da se izrečeta o potrebnosti navedenega predloga. Obe stranki sta se strinjali, da se predlog poda, in zlasti zavarovalnica Van Ameyde je predlagala, naj se v vprašanju navede, da je polpriklopnik z vlečnim vozilom sestavljal funkcionalno enoto, za nesrečo pa je bil odgovoren voznik vlečnega vozila.

TRETJIČ.– *Opredelitev strank*

1.– [...] (ni prevedeno) [opis strank, glej naslovnico dokumenta]

OBRAZLOŽITEV

PRVIČ. – *Pravo Unije*

1.– Direktiva 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti vsebuje v členu 1 naslednje opredelitve pojmov:

„1. ‚vozilo‘ pomeni motorno vozilo, ki je namenjeno za potovanje po kopnem in ga poganja mehanska moč, vendar ne vozi po tirih, in priklopnik, s prikolico ali brez;

2. ‚oškodovanec‘ pomeni osebo, ki ima pravico do odškodnine zaradi izgube ali poškodbe, ki so jo povzročila vozila“.

Njen člen 3 (naslovljen ‚Obvezno zavarovanje vozil‘) določa:

„Vsaka država članica ob upoštevanju člena 5 sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki se običajno nahajajo na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem.

[...]

Zavarovanje iz [prvega odstavka] obvezno krije oboje, materialno škodo in telesne poškodbe.“

2.– Sodišče Evropske unije je v skladu s temi predpisi ugotovilo, da mora biti vsako vozilo, registrirano v Evropski uniji, za katero je izdano prometno dovoljenje, in je torej v voznem stanju, krito z zavarovanjem civilne odgovornosti (sodba z dne 4. septembra 2018, zadeva C-80/17).

3.– Čeprav sta vlečno vozilo in polpriklopnik neodvisni vozili in kot taki predmet ločenega obveznega zavarovanja, navedena direktiva ne vsebuje izrecne določbe o tem, kako je treba določiti odgovornost, niti do tretjih oseb niti medsebojno, v primeru nesreče, v kateri je udeležena taka skupina vozil.

DRUGIČ. – *Nacionalno pravo.*

1.– Člen 1 LRCSCVM¹ (naslovljen ‚Civilnopravna odgovornost‘) v odstavku 1 določa:

„Voznik motornega vozila zaradi nevarnosti, ki jo povzroča z vožnjo tega vozila, odgovarja za škodo, povzročeno osebam ali na premoženju med uporabo vozila.

[...]

¹ Prečiščeno besedilo Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zakon o civilnopravni odgovornosti in zavarovanju pri uporabi motornih vozil), ki je bilo potrjeno z Real Decreto Legislativo 8/2004 (kraljeva zakonska uredba 8/2004) z dne 29. oktobra 2004, objavljeno v Boletín Oficial del Estado z dne 5. novembra 2004.

Lastnik, ki ni voznik, je odgovoren za telesne poškodbe in materialno škodo, ki jih povzroči voznik, če ga s tem voznikom povezuje katero od razmerij iz člena 1903 Código Civil [civilnega zakonika] in člena 120(5) Código Penal [kazenskega zakonika]. Ta odgovornost preneha, če navedeni lastnik dokaže, da je uporabil vso skrbnost razumne osebe, da bi preprečil škodo.“

Člen 2 LRCSCVM (naslovljen „Obveznost zavarovanja“) v odstavku 1 določa:

„Vsak lastnik motornega vozila, ki se običajno nahaja v Španiji, mora skleniti in ohranjati veljavno pogodbo o zavarovanju za vsako vozilo, katerega imetnik je, za kritje civilnopravne odgovornosti iz člena 1 v višini omejitev obveznega zavarovanja [...]“.

2.– Člen 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (uredba o obveznem zavarovanju civilnopravne odgovornosti pri uporabi motornih vozil), ki je bila potrjena z Real Decreto 1507/2008 (kraljeva uredba 1507/2008) z dne 12. septembra 2008,² v odstavku 1 določa:

„Za namene civilnopravne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in obveznosti zavarovanja se za motorna vozila štejejo vsa vozila, primerna za vožnjo po zemeljski površini, ki jih poganja motor, vključno z mopedi, posebnimi vozili, priklopniki in polpriklopniki [...]“.

Reglamento General de Vehículos (splošna uredba o vozilih), potrjena z Real Decreto 2822/1998 (kraljeva uredba 2822/1998) z dne 23. decembra,³ vsebuje (Priloga II) katalog vrst in kategorij vozil ter v členu 5 določa, da sta vlečno vozilo in polpriklopnik neodvisni vozili, čeprav lahko skupaj tvorita skupino vozil.

3.– V skladu s sodno prakso Tribunal Supremo (vrhovno sodišče) je odgovornost različnih elementov skupine vozil do tretjih oškodovanih oseb solidarna, člen 19 navedene uredbe o obveznem zavarovanju (naslovljen „Več škod in povzročiteljev“) pa v odstavku 2 določa, kako se odgovornost medsebojno porazdeli:

„Če sta v nesreči udeleženi vozili vlečno vozilo in priklopnik ali polpriklopnik, pritrjen na vlečno vozilo, ali dva priklopnika ali polpriklopnika ter ni mogoče določiti, kateri subjekt je kriv, vsak zavarovatelj prispeva k izpolnitvi navedenih obveznosti v skladu z dogovori, sklenjenimi med zavarovalnicami, ali, če ti ne obstajajo, sorazmerno z zneskom letne zavarovalne premije za vsako od vozil, navedeno na sklenjeni zavarovalni polici“.

Vendar ta določba ne določa, kako morajo zavarovatelji različnih vozil, ki tvorijo skupino vozil, odgovarjati med seboj, če je, kot v obravnavanem primeru, za

² Objavljena v Boletín Oficial del Estado z dne 13. septembra.

³ Objavljena v Boletín Oficial del Estado z dne 26. januarja 1999.

škodo na enem od njih (polpriklopniku) krivo izključno drugo vozilo, v tem primeru zaradi malomarnega ravnanja voznika vlečnega vozila. Torej s tem ni rešeno vprašanja, ali mora materialno škodo, povzročeno na polpriklopniku, kriti obvezno zavarovanje vlečnega vozila ali ne.

4.– Člen 5 LRCSCVM (naslovljen „Stvarno področje in izključitve“) v odstavku 2 določa:

„Kritje iz obveznega zavarovanja tudi ne zajema materialne škode, nastale na zavarovanem vozilu, na predmetih, ki so se v njem prevažali, niti na premoženju, katerega imetnik je imetnik police, zavarovanec, lastnik ali voznik oziroma zakonski partner ali sorodnik navedenih do tretjega kolena“.

TRETIJČ.– *Dvomi, ki upravičujejo vložitev predloga za sprejetje predhodne odločbe*

1.– V sodbi, ki se izpodbija s kasacijsko pritožbo, se člen 5 LRCSCVM razlaga v smislu, da polpriklopnika ni mogoče šteti za predmet, ki se prevažata, ali tovor vlečnega vozila, zato je sodišče menilo, da se izključitev iz kritja ne uporablja in da se škoda na polpriklopniku krije iz obveznega zavarovanja vlečnega vozila. Tožena stranka in pritožnica v postopku s kasacijsko pritožbo zagovarja stališče, da je polpriklopnik tovor in da je škoda na njem izključena iz kritja obveznega zavarovanja, zlasti če se upošteva, da se je nesreča zgodila, ko sta vlečno vozilo in polpriklopnik tvorila funkcionalno enoto.

2.– Ti dve nasprotujoči si razlagi člena 5 LRCSCVM se pojavljata tudi v sodbah Audiencias Provinciales (pokrajinska sodišča), ki so v Španiji pritožbena sodišča s pristojnostjo v civilnih in gospodarskih zadevah.

V zadevah, kot je obravnavana, ta na primer menijo, da je škoda na polpriklopniku izključena iz kritja obveznega zavarovanja vlečnega vozila [...] (ni prevedeno) [navedba dveh sodb Audiencias Provinciales (pokrajinski sodišči)]. V nekaterih od teh sodb je v podporo navedena sodba tega oddelka za civilne zadeve Tribunal Supremo (vrhovno sodišče) z dne 1. aprila 1996 [...] (ni prevedeno), v kateri je bila škoda na polpriklopniku izključena zaradi klavzule prostovoljnega zavarovanja civilnopravne odgovornosti za vlečno vozilo, katere besedilo je bilo zelo podobno členu 5 LRCSCVM.

V drugih sodbah pa so pokrajinska sodišča, nasprotno, ugotovila, da škoda na polpriklopniku ni izključena iz kritja obveznega zavarovanja vlečnega vozila [...] (ni prevedeno) [navedba dveh sodb Audiencias Provinciales (pokrajinski sodišči)].

3.– [...] (ni prevedeno) [nacionalni predpisi o pristojnosti Tribunal Supremo (vrhovno sodišče) in kasacijski pritožbi]

4.– V skladu s sodno prakso Sodišča Evropske unije, ki se nanaša na razlago člena 267 PDEU, mora nacionalno sodišče, če meni, da se v posameznem primeru uporablja nacionalni predpis, ki je po njegovem mnenju v nasprotju z evropskim

pravnim redom, podati predlog za sprejetje predhodne odločbe, kadar samo ne more razrešiti dvomov in če zoper njegovo sodbo ni več na voljo nobeno redno pravno sredstvo (sodba Sodišča z dne 9. septembra 2015, C-160/14).

5.– Dvom, ki se poraja temu sodišču in zaradi katerega se je odločilo Sodišču predložiti ta predlog za sprejetje predhodne odločbe je, ali razlaga člena 5 LRCSCVM, v skladu s katero je v primerih, kot je ta iz postopka v glavni stvari, škoda, nastala na polpriklopniku, izključena iz kritja obveznega zavarovanja vlečnega vozila, ker se šteje, da je polpriklopnik mogoče enačiti s tovorom ali „predmeti, ki se prevažajo“, ali celo ker se šteje, da vlečno vozilo in polpriklopnik sestavljata eno samo vozilo, katerih obvezni zavarovanji krijeta samo materialno škodo, povzročeno tretjim osebam, ki niso lastniki enega in drugega vozila, omejuje ali zmanjšuje kritje materialne škode iz obveznega zavarovanja vozil, določeno v členu 3, zadnji odstavek, Direktive 2009/103/ES v povezavi s členom 1 iste direktive.

IZREK

SODIŠČE JE SKLENILO: Glede na navedeno je prvi senat za civilne zadeve Tribunal Supremo (vrhovno sodišče) Kraljevine Španije na občni seji odločil, da se Sodišču Evropske unije predloži naslednji predlog za sprejetje predhodne odločbe:

Ali člen 3, zadnji odstavek, Direktive 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti v povezavi s členom 1 te direktive nasprotuje razlagi nacionalne ureditve (člena 5(2) zakona o civilnopravni odgovornosti in zavarovanju pri uporabi motornih vozil), v skladu s katero se v primerih, kot je ta iz postopka v glavni stvari, šteje, da je škoda na polpriklopniku izključena iz kritja obveznega zavarovanja vlečnega vozila, ker se polpriklopnik enači s predmeti, ki se prevažajo v vlečnem vozilu, ali celo ker se šteje, da za namene materialne škode polpriklopnik skupaj z vlečnim vozilom tvori eno samo vozilo?

[...] (ni prevedeno) [...] (ni prevedeno) [postopkovne določbe nacionalnega prava in podpisi]