

**Rechtssache C-923/19**  
**Vorabentscheidungsersuchen**

**Eingangsdatum:**

17. Dezember 2019

**Vorlegendes Gericht:**

Tribunal Supremo (Spanien)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

28. November 2019

**Beklagte und Revisionsklägerin:**

Van Ameyde España, S. A.

**Klägerin und Revisionsbeklagte:**

GES Seguros y Reaseguros, S. A.

---

... [nicht übersetzt]

**Tribunal Supremo (Oberster Gerichtshof, Spanien)**

**Sala de lo Civil (Kammer für Zivilsachen)**

**PLENUM**

... [nicht übersetzt]

**SACHVERHALT [Or. 2]**

**ERSTENS.-** *Rechtsstreit, in dem sich die Vorlagefrage stellt*

1.– Am 3. April 2014 ereignete sich ein Verkehrsunfall, bei dem ein Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus einer Sattelzugmaschine und einem Sattelanhänger, von der Straße abkam und anschließend umstürzte. Der Unfall wurde vom Fahrer der Sattelzugmaschine fahrlässig verursacht.

2.– Zu diesem Zeitpunkt befand sich der Sattelanhänger im Eigentum der Caixarenting, S. A. U. und wurde im Rahmen eines Leasingvertrags von der Primafrío, S. L. (im Folgenden: Primafrío) genutzt, die für dieses Fahrzeug bei der

Ges, Seguros y Reaseguros, S. A. (im Folgenden: GES) eine Kaskoversicherung abgeschlossen hatte. Die Pflicht-Haftpflichtversicherung für den Sattelanhänger bestand bei der Gesellschaft Seguros Bilbao (die nicht Partei dieses Rechtsstreits ist).

Die Zugmaschine hingegen stand im Eigentum der portugiesischen Gesellschaft Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (im Folgenden: Doctrans) und war bei der ebenfalls portugiesischen Gesellschaft Acoreana pflichtversichert, die in Spanien durch die Gesellschaft Van Ameyde España, S. A. (nach der Vollmachtsurkunde Van Ameyde & Aficresa, S. A., im Folgenden: Van Ameyde) vertreten wurde.

Sowohl die spanische Leasingnehmerin des Sattelanhängers (Primafrío) als auch die portugiesische Eigentümerin der Zugmaschine (Doctrans) standen (zu 100 %) im Eigentum einer einzigen Gesellschafterin, der Handelsgesellschaft Krone-Mur Servifrío, S. L.

**3.–** Für die Schäden am Sattelanhänger leistete GES Primafrío Schadensersatz in Höhe von 34 977,33 Euro (Betrag der Schäden am Sattelanhänger abzüglich des Selbstbehalts).

**4.–** Am 13. März 2015 erhob der Versicherer des Sattelanhängers (GES) die Klage, auf die der vorliegende Rechtsstreit zurückgeht, gegen den Versicherer der Zugmaschine (Van Ameyde) und beantragte, Van Ameyde zur Zahlung von Schadensersatz an GES in Höhe von 34 977,33 Euro zuzüglich der gesetzlichen Zinsen zu verurteilen. Zusammenfassend trug GES vor, dass nach der zum Unfallzeitpunkt geltenden Rechtslage sowohl die Zugmaschine als auch der Sattelanhänger voneinander unabhängige Fahrzeuge gewesen seien, die im Eigentum unterschiedlicher Personen gestanden und unabhängig voneinander pflichtversichert gewesen seien, [Or. 3] weshalb der Sattelanhänger nicht als Fracht oder als von der Zugmaschine beförderte Sache angesehen werden könne.

**5.–** Van Ameyde trat der Klage entgegen. Sie machte geltend, die Klage sei abzuweisen, weil der Sachverhalt unter den Haftungsausschluss gemäß Art. 5 Abs. 2 des Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Neufassung des Gesetzes über die zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr und die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung), angenommen durch das Real Decreto Legislativo 8/2004 vom 29. Oktober 2004 (im Folgenden: LRCSCVM), falle, denn gemäß dem zweiten Spiegelstrich dieser Bestimmung decke die Pflichtversicherung der Zugmaschine nicht die Schäden an beförderten Sachen, und in diesem Fall sei der Sattelanhänger als von der Zugmaschine beförderte Sache oder Fracht anzusehen.

**6.–** Das Gericht erster Instanz Nr. 1 von La Palma del Condado erließ am 14. Juli 2016 ein klageabweisendes Urteil. Seiner Ansicht nach war von den in Art. 5 Abs. 2 LRCSCVM für die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung vorgesehenen Haftungsausschlüssen im vorliegenden Fall der Ausschluss nach dem zweiten

Spiegelstrich dieser Vorschrift, der sich auf Schäden an von der Zugmaschine beförderten Sachen beziehe, anzuwenden, da der Sattelanhänger als „Fracht oder befördertes Gut“ anzusehen sei.

7.– Die Klägerin, GES, legte Berufung ein und beantragte, der Klage stattzugeben, weil der Sattelanhänger nicht mit beförderten Sachen gleichzusetzen sei. Sie trägt vor, dieser Haftungsausschluss – der wie jede Ausnahme eng auszulegen sei – beziehe sich nur auf Schäden, die „an in [dem versicherten Fahrzeug] beförderten Sachen“ entstanden seien, und nicht auf Schäden an „von“ dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen, wie es im vorliegenden Fall der Sattelanhänger sei, der als ein von der Zugmaschine unabhängiges Fahrzeug gesondert pflichtversichert und damit bezogen auf die Pflichtversicherung der Zugmaschine [Eigentum eines] Dritten sei. Die Beklagte trat der Berufung mit der Begründung entgegen, dass der Sattelanhänger als Fracht der Zugmaschine anzusehen sei, weil es sich um ein Fahrzeug handle, das an die Zugmaschine angekuppelt werde, um einen wesentlichen Teil [seiner] Masse auf [diese] zu übertragen.

8.– Die Audiencia Provincial de Huelva, Abteilung 2, erließ am 22. Dezember 2016 ein Urteil, mit dem sie der Berufung und der Klage in vollem Umfang stattgab. Sie vertrat die Auffassung, der Sattelanhänger sei nicht als Fracht der [Or. 4] Zugmaschine anzusehen: erstens, weil sich der Ausschluss in Art. 5 Abs. 2 zweiter Spiegelstrich LRCSCVM auf Schäden „an in [dem versicherten Fahrzeug] beförderten Sachen“ und nicht an „von“ dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen beziehe; und zweitens, weil das Argument abzulehnen sei, der Sattelanhänger beeinflusse die Fahrweise, da er das Führen des Fahrzeugs erschwere und zu einem Verlust der Kontrolle des Fahrers über die Zugmaschine beitrage, so dass er als mitursächlich für den Unfall anzusehen sei; denn auch in einem Fahrzeug, das zum Personentransport bestimmt sei, seien die Personen „Fracht“ und könnten die Fahrweise beeinflussen, ohne dass sie deshalb bei einem Unfall verantwortlich seien.

#### **ZWEITENS.-** *Revision und Vorlagefrage*

1.– Gegen das Urteil der Audiencia Provincial legte Van Ameyde – gestützt auf einen Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 LRCSCVM – Revision ein und beantragte, die Klage abzuweisen, weil die Schäden am Sattelanhänger nicht von der Pflichtversicherung der Zugmaschine gedeckt seien. Die Revision wurde für zulässig erklärt.

2.– Nach mehreren Beratungen zur Entscheidung über die Revision wurde die Zweckmäßigkeit eines Vorabentscheidungsersuchens an den Gerichtshof erörtert, woraufhin beschlossen wurde, die Parteien zu der Frage anzuhören, ob ein solche Vorlage sinnvoll sei. Beide Parteien zeigten sich mit der Vorlage einverstanden, und Van Ameyde beantragte insbesondere, in der Frage anzugeben, dass der Sattelanhänger eine funktionelle Einheit mit der Zugmaschine bildete, deren Fahrer den Unfall verschuldet habe.

**DRITTENS.–** *Angabe der Parteien*

1.– ... [nicht übersetzt] [Bezeichnung der Parteien, siehe oben] [**Or. 5**]

**RECHTLICHE WÜRDIGUNG:**

**ERSTENS.–** *Unionsrecht*

1.– Die Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht enthält in Art. 1 die folgenden Begriffsbestimmungen:

„1. ‚Fahrzeug‘ jedes maschinell angetriebene Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden ist, sowie die Anhänger, auch wenn sie nicht angekoppelt sind;

2. ‚Geschädigter‘ jede Person, die ein Recht auf Ersatz eines von einem Fahrzeug verursachten Schadens hat“.

Art. 3 („Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht“) dieser Richtlinie sieht vor:

„Jeder Mitgliedstaat trifft vorbehaltlich der Anwendung des Artikels 5 alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

...

Die in Absatz 1 bezeichnete Versicherung hat sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.“

2.– Im Einklang mit dieser Regelung hat der Gerichtshof festgestellt, dass für jedes in der Europäischen Union zugelassene Fahrzeug, für das eine Zulassungsbescheinigung erteilt wurde und das daher fahrbereit ist, eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden muss (Urteil vom 4. September 2018, Rechtssache C-80/17).

3.– Obwohl es sich bei der Zugmaschine und dem Sattelanhänger um voneinander unabhängige Fahrzeuge handelt, die als solche auch unabhängig voneinander pflichtversichert sind, enthält die genannte Richtlinie keine ausdrückliche Regelung zur Haftung bei einem Unfall, an dem diese Fahrzeugkombination beteiligt ist, weder Dritten gegenüber noch untereinander.

**ZWEITENS.–** *Nationales Recht* [**Or. 6**]

1.– Art. 1 („Haftpflicht“) Abs. 1 LRCSCVM<sup>1</sup> bestimmt:

„Der Fahrer eines Kraftfahrzeugs haftet aufgrund der vom Fahren solcher Fahrzeuge ausgehenden Gefahr für die bei ihrer Verwendung entstehenden Personen- oder Sachschäden.

...

Der Eigentümer eines Fahrzeugs haftet für Personen- und Sachschäden, die vom Fahrer verursacht wurden, wenn er mit diesem in einer Verbindung nach Art. 1903 des Zivilgesetzbuchs oder Art. 120 Abs. 5 des Strafgesetzbuchs steht. Die Haftung endet, wenn der Eigentümer nachweist, dass er die gebotene Sorgfalt zur Abwendung des Schadens hat walten lassen.“

Art. 2 („Versicherungspflicht“) Abs. 1 LRCSCVM sieht vor:

„Jeder Eigentümer von Kraftfahrzeugen, die ihren gewöhnlichen Standort in Spanien haben, ist verpflichtet, für jedes in seinem Eigentum stehende Fahrzeug einen Versicherungsvertrag abzuschließen und aufrecht zu erhalten, der die Haftpflicht nach Art. 1 bis zum Höchstbetrag der Pflichtversicherung deckt ...“.

2.– Art. 1 Abs. 1 des Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (Verordnung über die Pflichtversicherung im Straßenverkehr), angenommen durch das Real Decreto 1507/2008 vom 12. September 2008<sup>2</sup>, lautet:

„Für die Zwecke der Haftpflicht im Straßenverkehr und der Pflichtversicherung gelten als Kraftfahrzeuge alle Fahrzeuge, die zum Fahren auf Land geeignet sind und von einem Motor angetrieben werden, einschließlich Kleinkrafträder, Sonderfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger ...“.

Außerdem enthält das Reglamento General de Vehículos (Allgemeine Fahrzeugverordnung), angenommen durch das Real Decreto 2822/1998 vom 23. Dezember 1998<sup>3</sup>, (in Anhang II) einen Katalog der Fahrzeugklassen und -kategorien, und in dessen Art. 5 werden die Sattelzugmaschine und der Sattelanhänger als voneinander unabhängige Fahrzeuge aufgeführt, obwohl beide zusammen ein Sattelkraftfahrzeug bilden können.

3.– Nach der Rechtsprechung des Tribunal Supremo haften die unterschiedlichen Bestandteile eines Sattelkraftfahrzeugs einem geschädigten Dritten gegenüber als

<sup>1</sup> Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Neufassung des Gesetzes über die zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr und die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung), angenommen durch das Real Decreto Legislativo 8/2004 vom 29. Oktober, veröffentlicht im BOE vom 5. November 2004.

<sup>2</sup> Veröffentlicht im BOE vom 13. September [2008].

<sup>3</sup> Veröffentlicht im BOE vom 26. Januar 1999.

Gesamtschuldner, und Art. 19 („Zusammentreffen von Schäden und Verursachern“) Abs. 2 der angeführten Verordnung über die Pflichtversicherung regelt, wie die Haftung untereinander aufzuteilen ist: **[Or. 7]**

„Handelt es sich bei den beiden beteiligten Fahrzeugen um eine Sattelzugmaschine und einen daran angekuppelten Anhänger oder Sattelanhänger, oder um zwei Anhänger oder Sattelanhänger, und lässt sich der jeweilige Anteil am Verschulden nicht bestimmen, so trägt jeder der Versicherer zur Erfüllung dieser Verpflichtungen nach Maßgabe der zwischen den Versicherern geschlossenen Vereinbarungen bei, oder in Ermangelung einer entsprechenden Vereinbarung im Verhältnis des Betrags der jährlichen Risikoprämie, die sich aus dem Versicherungsvertrag für das jeweilige Fahrzeug ergibt“.

Allerdings regelt diese Vorschrift nicht, wie die Versicherer der unterschiedlichen Fahrzeuge, aus denen das Sattelkraftfahrzeug besteht, untereinander haften, wenn – wie hier – die an einem dieser Fahrzeuge (dem Sattelanhänger) entstandenen Schäden ausschließlich dem anderen Fahrzeug zuzurechnen sind, im vorliegenden Fall, weil der Unfall vom Fahrer der Zugmaschine fahrlässig verursacht wurde. Die Frage, ob die am Sattelanhänger entstandenen Sachschäden von der Pflichtversicherung der Zugmaschine gedeckt sein müssen, beantwortet sie nicht.

**4.–** Art. 5 („Sachlicher Anwendungsbereich und Ausnahmen“) Abs. 2 LRCSCVM bestimmt:

„Die Deckung der Pflichtversicherung erstreckt sich auch nicht auf die Sachschäden am versicherten Fahrzeug, an den in ihm beförderten Sachen und an den Gegenständen im Eigentum des Versicherungsnehmers, des Versicherten, des Eigentümers oder des Fahrers des Fahrzeugs sowie des Ehegatten oder der Verwandten oder Schwägerten der vorgenannten Personen bis zum dritten Grad“.

**DRITTENS.–** *Gründe für die Vorlage des Vorabentscheidungsersuchens*

**1.–** In dem mit der Revision angefochtenen Urteil wird Art. 5 LRCSCVM dahin ausgelegt, dass der Sattelanhänger nicht als beförderte Sache oder Fracht der Zugmaschine anzusehen ist, und dass deshalb der Haftungsausschluss nicht anwendbar ist und die Schäden am Sattelanhänger von der Pflichtversicherung der Zugmaschine gedeckt sind. Die Beklagte und Revisionsklägerin macht geltend, dass es sich bei dem Sattelanhänger sehr wohl um Fracht handele und dass die daran entstandenen Schäden von der Pflichtversicherung nicht gedeckt seien, vor allem unter Berücksichtigung des Umstands, dass der Unfall sich ereignete, während die Zugmaschine und der Sattelanhänger eine funktionelle Einheit bildeten.

**2.–** Diese beiden einander widersprechenden Auslegungen von Art. 5 LRCSCVM werden auch in Urteilen der Audiencias Provinciales, der Berufungsgerichte der Zivil- und Handelsgerichtsbarkeit in Spanien, vertreten.



Z. B. ist ... [nicht übersetzt] [Angabe von zwei Urteilen der Audiencias Provinciales] in Fällen wie dem vorliegenden angenommen worden, dass die Schäden am Sattelanhänger nicht von der Pflichtversicherung der [Or. 8] Sattelzugmaschine gedeckt sind. Einige dieser Urteile stützen sich dabei auf das Urteil dieser Kammer für Zivilsachen des Tribunal Supremo vom 1. April 1996 ... [nicht übersetzt], in dem davon ausgegangen worden war, dass die Haftung für Schäden am Sattelanhänger aufgrund einer Klausel der freiwilligen Haftpflichtversicherung der Zugmaschine ausgeschlossen war, deren Wortlaut dem von Art. 5 LRCSCVM sehr ähnlich war.

In ... [nicht übersetzt] [Angabe von zwei Urteilen der Audiencias Provinciales] hingegen wird die Ansicht vertreten, dass die Schäden am Sattelanhänger nicht von der Pflichtversicherung der Sattelzugmaschine ausgeschlossen sind.

3.– ... [nicht übersetzt] [innerstaatliche Regelungen über die Rechtsprechung des Tribunal Supremo und die Revision]

4.– Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs zur Auslegung von Art. 267 AEUV ist das nationale Gericht, wenn es in einem Fall eine Bestimmung des innerstaatlichen Rechts für anwendbar hält, die es als mit dem Unionsrecht unvereinbar ansieht, verpflichtet, dem Gerichtshof ein Vorabentscheidungsersuchen vorzulegen, sofern es die bestehenden Fragen nicht selbst beantworten kann und gegen seine Entscheidung kein ordentlicher Rechtsbehelf gegeben ist (Urteil des Gerichtshofs vom 9. September 2015, C-160/14).

5.– Die Frage, die sich der vorlegenden Kammer stellt und die sie dazu bewogen hat, dem Gerichtshof das vorliegende Vorabentscheidungsersuchen vorzulegen, geht dahin, ob die Auslegung von Art. 5 LRCSCVM, nach der Schäden am Sattelanhänger [Or. 9] in Fällen wie dem des Ausgangsrechtsstreits von der Pflichtversicherung der Sattelzugmaschine ausgeschlossen sind, weil davon ausgegangen wird, dass der Sattelanhänger mit Fracht oder „beförderten Sachen“ gleichzusetzen ist oder aber dass die Sattelzugmaschine und der Sattelanhänger als ein- und dasselbe Fahrzeug anzusehen sind und die jeweiligen Pflichtversicherungen nur Sachschäden von Dritten decken, die weder Eigentümer des einen noch des anderen Fahrzeugs sind, die Deckung von Sachschäden durch die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung gemäß Art. 3 letzter Absatz der Richtlinie 2009/103/EG in Verbindung mit Art. 1 dieser Richtlinie beeinträchtigt oder vermindert.

## VERFÜGENDER TEIL

**BESCHLUSS DER KAMMER:** Nach alledem hat das Plenum der Ersten Kammer für Zivilsachen des Tribunal Supremo des Königreichs Spanien beschlossen, dem Gerichtshof der Europäischen Union folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Steht Art. 3 letzter Absatz der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht in Verbindung mit Art. 1 dieser Richtlinie einer Auslegung der nationalen Regelung (Art. 5 Abs. 2 der Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor) entgegen, nach der in Fällen wie dem des Ausgangsrechtsstreits davon ausgegangen wird, dass Schäden am Sattelanhänger nicht von der Pflichtversicherung der Sattelzugmaschine gedeckt sind, weil der Sattelanhänger mit Sachen gleichgesetzt wird, die in der Sattelzugmaschine befördert werden, oder aber weil der Sattelanhänger und die Sattelzugmaschine im Hinblick auf Sachschäden als ein- und dasselbe Fahrzeug angesehen werden?

... [nicht übersetzt] **[Or. 10]**

... [nicht übersetzt] [Aspekte des innerstaatlichen Verfahrensrechts und Unterschriften]