

**Vec C-923/19**

**Návrh na začatie prejudiciálneho konania**

**Dátum podania:**

17. december 2019

**Vnútroštátny súd:**

Tribunal Supremo

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

28. november 2019

**Žalovaná a navrhovateľka v konaní o kasačnom opravnom prostriedku:**

Van Ameyde España, S. A.

**Žalobkyňa a odporkyňa v konaní o kasačnom opravnom prostriedku:**

GES Seguros y Reaseguros, S. A.

---

[omissis]

## TRIBUNAL SUPREMO (NAJVYŠŠÍ SÚD, ŠPANIELSKO)

Sala de lo Civil (Občianskoprávny senát)

### PLÉNUM

[omissis]

### SKUTKOVÉ OKOLNOSTI

**PO PRVÉ.**– *Spor, v ktorom sa podáva návrh na začatie prejudiciálneho konania.*

1.– Dňa 3. apríla 2014 sa stala dopravná nehoda kĺbového vozidla skladajúceho sa z ťahača resp. ťahača návesu a z návesu, keďže vozidlo zišlo z cesty a následne sa prevrátilo. Nehoda nastala v dôsledku neobanlivého konania vodiča ťahača návesu.

2.– V uvedenom dátume bol náves vo vlastníctve spoločnosti Caixarenting, S. A. U. a v rámci finančného lízingu bol prenajatý spoločnosti Primafrío, S. L. (ďalej len „Primafrío“), ktorá uzavrela havarijné poistenie vlastnej škody vzniknutej na uvedenom vozidle u spoločnosti Ges, Seguros y Reaseguros, S. A. (ďalej len „GES“). Povinné poistenie zodpovednosti za škodu vzniknutú tretím osobám, spôsobenú prevádzkou návesu, bolo uzavreté u spoločnosti Seguros Bilbao (nesúvisí s týmto sporom).

Ťahač návesu bol vo vlastníctve portugalskej spoločnosti Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (ďalej len „Doctrans“) a povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou ťahača návesu bolo uzavreté so spoločnosťou Acoreana, tiež portugalskou spoločnosť, ktorú v Španielsku zastupovala spoločnosť Van Ameyde España, S. A. (Van Ameyde & Aficresa, S. A. podľa listiny o plnej moci; ďalej len „Van Ameyde“).

Španielska spoločnosť, nájomca v rámci leasingového prenájmu návesu (Primafrío), ako aj portugalská spoločnosť, vlastník ťahača návesu (Doctrans), boli spoločnosti, ktorých jediným spoločníkom bola obchodná spoločnosť Krone-Mur Servifrío, S. L. (ako vlastník 100 % ich základného imania).

3.– Spoločnosť GES nahradila spoločnosti Primafrío škodu spôsobenú na návese vo výške 34 977,33 eura (výška škody, ktorá vznikla na návese, po odpočítaní spoluúčasti).

4.– Dňa 13. marca 2015 poisťiteľ návesu (spoločnosť GES) podal žalobu, ktorá viedla k vzniku tohto sporu, proti poisťiteľovi ťahača návesu (spoločnosť Van Ameyde), ktorou sa domáhal, aby bola spoločnosti Van Ameyde uložená povinnosť nahradiť spoločnosti GES škodu v uvedenej výške 34 977,33 eura

spolu s úrokmi z omeškania. Žalobkyňa v podstate uviedla, že podľa platnej právnej úpravy v čase skutkových okolností ťahač návesu, ako aj náves, boli samostatné vozidlá patriace rôznym vlastníkom a v prípade každého z nich bolo uzavreté samostatné povinné poistenie zodpovednosti za škodu, v dôsledku čoho náves nebolo možné považovať za náklad alebo vec prepravovanú ťahačom návesu.

**5.**– Spoločnosť Van Ameyde navrhla žalobu zamietnuť. Uviedla, že žaloba by mala byť zamietnutá, keďže na prejednávany prípad sa vzťahujú výnimky z poistného krytia ustanovené v článku 5 ods. 2 konsolidovaného znenia Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel), schválený Real Decreto Legislativo 8/2004 (kráľovský legislatívny dekrét č. 8/2004) z 29. októbra 2007 (ďalej len „LRCSCVM“), pretože podľa druhého bodu uvedeného ustanovenia povinné poistenie ťahača návesu nepokrývalo škodu spôsobenú na prepravovaných veciach, pričom v tomto prípade je potrebné konštatovať, že náves predstavoval prepravovanú vec alebo náklad ťahača návesu.

**6.**– Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (Prvostupňový súd č. 1 La Palma del Condado, Španielsko) vydal 14. júla 2016 rozsudok, ktorým zamietol uvedenú žalobu. Tento súd bol toho názoru, že z výnimiek z poistného krytia ustanovených pre povinné poistenie motorových vozidiel v článku 5 ods. 2 LRCSCVM (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel) sa na prejednanú vec uplatňovala výnimka ustanovená v druhom bode uvedeného článku, týkajúca sa škody spôsobenej na veciach prepravovaných ťahačom návesu, keďže náves sa mal považovať za „náklad alebo prepravovanú vec“.

**7.**– Žalobkyňa, spoločnosť GES, podala odvolanie, ktorým sa domáhala, aby Súd žalobe vyhovel, pretože nesúhlasila s tým, že sa náves považoval za prepravovanú vec. Žalobkyňa trvala na tom, že uvedená výnimka z poistného krytia – ako každá výnimka v zmysle reštriktívneho výkladu – sa týkala výlučne škody spôsobenej „na veciach v ňom [poistenom vozidle] prepravovaných“, a nie na veciach prepravovaných poisteným vozidlom, keďže v tomto prípade bol náves nezávislým vozidlom ťahača návesu s vlastným povinným poistením, a teda samostatným vozidlom v zmysle povinného poistenia, ktoré pokrývalo zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou ťahača návesu. Žalovaná navrhla odvolanie zamietnuť, pričom trvala na tom, že náves predstavoval náklad ťahača návesu, pretože išlo o vozidlo, ktoré bolo pripojené k ťahaču návesu, aby ťahač mohol prepravovať podstatnú časť hmotnosti návesu.

**8.**– Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.<sup>a</sup> (druhý senát Provinčného súdu Huelva, Španielsko) vydal 22. decembra 2016 rozsudok, ktorým vyhovel odvolaniu a v celom rozsahu vyhovel žalobe. Uvedený súd konštatoval, že náves sa nemal považovať za náklad ťahača návesu: po prvé preto, že článok 5 ods. 2 druhý bod LRCSCVM (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel) sa týka škody spôsobenej „na veciach v ňom [poistenom

vozidle] prepravovaných“, a netýka sa vecí prepravovaných poisteným vozidlom; a po druhé preto, že nie je prijateľné tvrdenie, že náves ovplyvňuje vedenie vozidla tým, že sťažuje vykonávanie príslušných úkonov a prispieva k strate kontroly vodiča nad ťahačom návesu, čím má vplyv na príčinu nehody, keďže aj vo vozidle určenom na prepravu osôb predstavujú osoby náklad a môžu mať vplyv na vedenie vozidla, pričom nejde o dôvod, pre ktorý by takéto osoby boli zodpovedné v prípade nehody.

**PO DRUHÉ.**– *Kasačný opravný prostriedok a prejudiciálna otázka.*

1.– Spoločnosť Van Ameyde podala proti rozsudku Audiencia Provincial (provinčný súd) kasačný opravný prostriedok na základe porušenia článku 5 ods. 2 LRCSCVM (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel) a požiadala o zamietnutie žaloby z dôvodu vyňatia škody spôsobenej na návese z krytia povinného poistenia ťahača návesu. Opravný prostriedok bol vyhlásený za prípustný.

2.– Po uskutočnení viacerých porád s cieľom rozhodnúť o kasačnom opravnom prostriedku sa posúdila dôvodnosť predloženia návrhu na začatie prejudiciálneho konania Súdneho dvoru, v dôsledku čoho sa rozhodlo, že budú vypočutí účastníci konania o dôvodnosti podať takýto návrh. Obaja účastníci konania súhlasili s podaním návrhu na začatie prejudiciálneho konania, a konkrétne spoločnosť Van Ameyde požiadala, aby sa v prejudiciálnej otázke bližšie uviedlo, že náves tvoril funkčný celok s ťahačom návesu, pričom vodičovi ťahača sa pripisovala zodpovednosť za nehodu.

**PO TRETIE.**– *Označenie účastníkov konania*

1.– [omissis] [označenie účastníkov konania, pozri úvod]

**PRÁVNY STAV**

**PO PRVÉ.**– *Právo Únie*

1.– Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Ú. v. EÚ L 263, 2009, s. 11) uvádza v článku 1 tieto vymedzenia pojmov:

„1. ‚vozidlo‘ znamená akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené;

2) ‚poškodený‘ znamená akúkoľvek osobu oprávnenú na náhradu, pokiaľ ide o akúkoľvek škodu spôsobenú motorovými vozidlami“.

Podľa článku 3 („Povinnosť poistiť motorové vozidlo“):

„Každý členský štát prijme v súlade s článkom 5 všetky vhodné opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením.

...

Poistenie uvedené v prvom pododseku povinne pokrýva škodu na majetku, ako aj ujmy na zdraví“.

**2.–** V súlade s touto právnou úpravou Súdny dvor rozhodol, že akékoľvek vozidlo evidované v Európskej únii (EÚ), ktoré má osvedčenie o evidencii vozidla, a teda je spôsobilé byť uvedené do prevádzky, musí byť kryté poistením zodpovednosti za škodu (rozsudok zo 4. septembra 2018, vec C-80/17).

**3.–** Aj keď ťahač návesu a náves sú nezávislé vozidlá a ako také podliehajú povinnému poisteniu samostatne, uvedená smernica neobsahuje výlučné ustanovenie o tom, ako treba určiť zodpovednosť, či už vo vzťahu k tretím osobám alebo medzi nimi v prípade nehody, ktorej účastníkom sa stane uvedená jazdná súprava.

#### **PO DRUHÉ.** – *Vnútroštátne právo*

**1.–** Článok 1 LRCSCVM<sup>1</sup> (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel) („O zodpovednosti za škodu“) v odseku 1 stanovuje:

„Vodič motorového vozidla zodpovedá na základe rizika spojeného s vedením motorového vozidla za ujmu na zdraví alebo škodu na majetku z dôvodu prevádzky.

...

Vlastník, ktorý nie je vodičom, zodpovedá za ujmu na zdraví a škodu na majetku, ktoré spôsobil vodič, vtedy, keď je s vodičom v pomere uvedenom v článku 1903 občianskeho zákonníka a v článku 120 ods. 5 trestného zákona. Uvedená zodpovednosť zanikne, ak tento vlastník preukáže, že postupoval s náležitou starostlivosťou tak, aby zabránil vzniku škody“.

Článok 2 LRCSCVM (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel) („O poistnej povinnosti“) v odseku 1 stanovuje:

„Každý vlastník motorového vozidla obvykle sa nachádzajúceho v Španielsku je povinný uzavrieť a uchovávať v platnosti poistnú zmluvu pre každé vozidlo,

<sup>1</sup> Konsolidované znenie Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel), schválený Real Decreto Legislativo 8/2004 (kráľovský legislatívny dekrét č. 8/2004) z 29. októbra 2007, uverejnený v Boletín Oficial del Estado (Úradný vestník Španielskeho kráľovstva č. 267) z 5. novembra 2004.

ktorého je vlastníkom, ktorá bude až do výšky limitov povinného poistenia pokrývať zodpovednosť za škodu, ktorej sa týka článok 1 ...“.

2.– Článok 1 ods. 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (nariadenie o povinnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel), schválený Real Decreto 1507/2008 (kráľovský dekrét č. 1507/2008) z 12. septembra 2008<sup>2</sup>, stanovuje:

„Za motorové vozidlá sa na účely zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel považujú všetky vozidlá, ktoré sú spôsobilé premávkou na zemskom povrchu, a sú poháňané motorom, vrátane motocyklov, špeciálnych vozidiel, prívesov a návesov ...“.

Reglamento General de Vehículos (všeobecné nariadenie o vozidlách), schválené Real Decreto 2822/1998 (kráľovský dekrét č. 2822/1998) z 23. decembra 1998<sup>3</sup>, zároveň obsahuje (prílohu II) so zoznamom tried a kategórií vozidiel a v článku 5 uvádza ťahač návesu a náves ako nezávislé vozidlá, hoci obidve môžu spolu tvoriť kĺbové vozidlo.

3.– Podľa judikatúry Tribunal Supremo (Najvyšší súd, Španielsko) je zodpovednosť jednotlivých častí kĺbového vozidla vo vzťahu k poškodeným tretím osobám solidárna a článok 19 uvedeného Reglamento del seguro obligatorio (nariadenie o povinnom poistení) („Vznik a príčina škody“) v odseku 2 upravuje, ako sa má interne rozdeliť zodpovednosť:

„Ak by dve zúčastnené vozidlá boli ťahač prívesu alebo návesu a príves alebo náves pripojený k ťahaču, alebo dva prívesy alebo návesy, a nebolo by možné určiť, ktorý z nich je zodpovedný za vzniknutú škodu, každý poisťiteľ prispeje k splneniu uvedených povinností v súlade s podmienkami ustanovenými v dohodách medzi poisťiteľmi alebo v prípade neexistencie takýchto dohôd tak urobí pomerne k výške ročného rizikového poistného, ktoré je stanovené pre každé vozidlo uvedené v uzavretej poistnej zmluve“.

Toto ustanovenie však neurčuje, ako majú medzi sebou niesť zodpovednosť poisťitelia jednotlivých vozidiel tvoriacich jazdnú súpravu, ak, ako v prejednávanej veci, škoda spôsobená na jednom z nich (náves) je výlučne pripísateľná druhému z nich, pričom v tomto prípade škoda vznikla v dôsledku nedbanlivého konania vodiča ťahača návesu. To znamená, že uvedené ustanovenie nerieši problém, či škoda na majetku, ktorá vznikla na návese, má alebo nemá byť pokrytá povinným poistením ťahača návesu.

<sup>2</sup> Uverejnené v Boletín Oficial del Estado (Úradný vestník Španielskeho kráľovstva) z 13. septembra 2008.

<sup>3</sup> Uverejnené v Boletín Oficial del Estado (Úradný vestník Španielskeho kráľovstva) z 26. januára 1999.



4.– Článok 5 LRCSCVM (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel) („Vecná pôsobnosť a výnimky“) v odseku 2 ustanovuje:

„Povinné poistné krytie sa nebude vzťahovať ani na škodu na majetku, ktorá vznikla na poistenom vozidle, na veciach v ňom prepravovaných, ani na škodu vzniknutú na majetku, ktorého majiteľom je poistník, poistený, vlastník alebo vodič vozidla, ako aj manžel/manželka alebo príbuzní až do tretieho stupňa príbuzenstva alebo švagrovstva uvedených osôb“.

**PO TRETIE.–** *Pochybnosti, ktoré odôvodňujú podanie návrhu na začatie prejudiciálneho konania*

1.– Napadnutý rozsudok podáva výklad článku 5 LRCSCVM (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel) v tom zmysle, že náves sa nepovažuje za prepravovanú vec alebo za náklad ťahača návesu, a preto sa podľa neho neuplatňuje výnimka z poistného krytia a škoda vzniknutá na návесе bola pokrytá povinným poistením ťahača návesu. Žalovaná, odporkyňa v konaní o kasačnom opravnom prostriedku, trvá na tom, že v prípade návesu ide o náklad, a že škoda vzniknutá na návесе je vylúčená z povinného poistného krytia, najmä vtedy, ak sa usúdi, že nehoda nastala, keď ťahač návesu a náves tvorili funkčný celok.

2.– Tieto dva protichodné výklady článku 5 LRCSCVM (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel) sú obsiahnuté i v rozsudkoch Audiencias Provinciales (provinčné sudy), tribunales de apelación de la jurisdicción civil y mercantil (občianske odvolacie a obchodné odvolacie sudy) v Španielsku.

Napríklad v prípadoch, ako je tento, sa uvedené sudy domnievajú, že škoda na návесе je vylúčená z krytia povinného poistenia ťahača resp. ťahača návesu [omissis] [dva citované rozsudky Audiencias Provinciales (provinčné sudy)]. Niektorý z týchto rozsudkov na podporu tohto názoru cituje rozsudok Sala de lo Civil del Tribunal Supremo (občianskoprávny senát Najvyššieho súdu, Španielsko) z 1. apríla 1996 [omissis], ktorý škodu na návесе považoval za vylúčenú v zmysle ustanovenia o dobrovoľnom poistení zodpovednosti za škodu ťahača resp. ťahača návesu, ktorého znenie bolo veľmi podobné zneniu článku 5 LRCSCVM (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel).

Uvedené sudy sa naopak domnievajú, že škoda na návесе nie je vylúčená z povinného poistenia ťahača resp. ťahača návesu [omissis] [dva citované rozsudky Audiencias Provinciales (provinčné sudy)].

3.– [omissis] [vnútroštátna právna úprava týkajúca sa judikatúry Tribunal Supremo (Najvyšší súd, Španielsko) a kasačný opravný prostriedok]

4.– Podľa judikatúry Súdneho dvora týkajúcej sa výkladu článku 267 ZFEÚ, ak sa vnútroštátny súd domnieva, že na prípad je možné uplatniť vnútroštátnu právnu

úpravu, ktorú považuje za nezlučiteľnú s európskym právnym poriadkom, je povinný podať návrh na začatie prejudiciálneho konania za predpokladu, že nie je schopný sám vyriešiť svoje pochybnosti a že proti jeho rozhodnutiu nie je možné podať žiadny bežný opravný prostriedok (rozsudok Súdneho dvora Európskej únie z 9. septembra 2015, C-160/14).

5.– Pochybnosť, ktorú má tento senát, a z dôvodu ktorej sa rozhodol podať na Súdny dvor tento návrh na začatie prejudiciálneho konania, spočíva v tom, či výklad článku 5 LRCSCVM (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel), ktorý z krytia povinného poistenia ťahača resp. ťahača návesu vylučuje škodu na návese v prípadoch, akým je konanie vo veci samej, keďže sa domnieva, že náves je porovnateľný s nákladom alebo s „prepravovanými vecami“, alebo dokonca preto, že usudzuje, že ťahač návesu alebo náves tvoria iba jedno vozidlo, ktorého príslušné povinné poistenie by pokrývalo iba škodu na majetku vo vzťahu k tretím osobám iným, než sú majitelia jedného alebo druhého vozidla, spochybňuje alebo znižuje poistné krytie škody na majetku v zmysle povinného poistenia motorových vozidiel stanovené v článku 3 poslednom odseku smernice 2009/103/ES, v spojení s článkom 1 uvedenej smernice.

### VÝROK

**TENTO SENÁT ROZHODOL:** Vzhľadom na uvedené dôvody plénum Sala Primera, de lo Civil, del Tribunal Supremo del Reino de España (prvý občianskoprávny senát Najvyššieho súdu Španielskeho kráľovstva) rozhodol položiť Súdnemu dvoru Európskej únie tento návrh na začatie prejudiciálneho konania:

Bráni článok 3 posledný odsek smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti v spojení s článkom 1 uvedenej smernice výkladu vnútroštátnej právnej úpravy [článok 5 ods. 2 Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel)], podľa ktorej v prípadoch, akým je konanie vo veci samej, je škoda vzniknutá na návese vylúčená z krytia povinného poistenia ťahača resp. ťahača návesu, keďže náves sa považuje za veci prepravované v ťahači resp. v ťahači návesu, alebo podľa ktorej sa usudzuje, že na účely škody na majetku tvorí náves s ťahačom resp. s ťahačom návesu jedno vozidlo?

[omissis] [omissis] [procesné náležitosti vnútroštátneho práva a podpisy]