

Věc C-923/19

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**Datum doručení:**

17. prosince 2019

Předkládající soud:

Tribunal Supremo (Španělsko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

28. listopadu 2019

Žalovaná a navrhovatelka v řízení o kasačním opravném prostředku:

Van Ameyde España, S. A.

Žalobkyně:

GES Seguros y Reaseguros, S. A.

*(omissis)***TRIBUNAL SUPREMO (Nejvyšší soud, Španělsko)****Sala de lo Civil (občanskoprávní senát)****PLENO (plénium)***(omissis)***SKUTKOVÉ OKOLNOSTI A DOSAVADNÍ PRŮBĚH ŘÍZENÍ****ZAPRVÉ.**– *Spor, v jehož rámci vyvstala předběžná otázka*

1.– Dne 3. dubna 2014 došlo k dopravní nehodě, při které návěsová souprava tvořená tahačem a návěsem opustila vozovku a následně se převrátila. Nehoda byla způsobena z nedbalosti řidiče tahače při řízení.

2.– K danému datu byl návěs ve vlastnictví společnosti Caixarenting, S. A. U., a v leasingovém pronájmu společnosti Primafrío, S. L. (dále jen „Primafrío“), která pro tento návěs uzavřela havarijní pojištění u společnosti Ges, Seguros y Reaseguros, S. A. (dále jen „GES“). Pro návěs bylo povinné pojištění

občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám uzavřené u společnosti Seguros Bilbao (jež není účastnicí řízení v tomto sporu).

Tahač byl ve vlastnictví portugalského subjektu Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (dále jen „Doctrans“) a povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti bylo pro něj uzavřeno u rovněž portugalské společnosti Acoreana, zastoupená ve Španělsku společností Van Ameyde España, S. A. (resp., podle listiny o plné moci, Van Ameyde & Aficresa, S. A.; dále jen „Van Ameyde“).

Španělská leasingová nájemkyně návěsu (Primafrío) i portugalská vlastnice tahače (Doctrans) jsou společnosti, ve kterých jediným společníkem (vlastníkem 100 % kapitálu) je obchodní společnost Krone-Mur Servifrío, S. L.

3.– GES vyplatila společnosti Primafrío náhradu škody na návěsu ve výši 34 977,33 eura (tedy ve výši škody vzniklé na návěsu po odečtení spoluúčasti).

4.– Dne 13. března 2015 pojistitelka návěsu (GES) podala proti pojistitelce tahače (Van Ameyde) žalobu, která je základem projednávaného sporu a kterou se domáhala toho, aby společnosti Van Ameyde byla uložena povinnost zaplatit společnosti GES náhradu této částky 34 977,33 eura s příslušenstvím. Tvrdila, stručně shrnuto, že podle právní úpravy platné v době, kdy nastaly skutkové události, byly tahač a návěs samostatnými vozidly, z nichž každé mělo jiného vlastníka a vlastní povinné pojištění, takže návěs nemohl být považován za náklad či věc přepravovanou tahačem.

5.– Van Ameyde vyjádřila nesouhlas se žalobou. Tvrdila, že žalobu je třeba zamítnout, neboť na daný případ se vztahují výluky z pojištění stanovené v čl. 5 odst. 2 přepracovaného znění Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zákon o občanskoprávní odpovědnosti a pojištění z provozu motorových vozidel), schváleného Real Decreto Legislativo 8/2004 (královské legislativní nařízení č. 8/2004; dále jen „LRCSCVM“) ze dne 29. října 2004, neboť podle bodu druhého tohoto ustanovení nebyly povinným pojištěním tahače kryty škody na přepravovaných věcech, přičemž v tomto případě musel být návěs považován za přepravovanou věc, resp. za náklad tahače.

6.– Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (soud prvního stupně č. 1 v La Palma del Condado, Španělsko) rozsudkem ze dne 14. července 2016 žalobu zamítl. Dospěl k názoru, že z výluk z pojistného krytí stanovených pro povinné pojištění motorových vozidel v čl. 5 odst. 2 LRCSCVM se na daný případ vztahovala výluka podle bodu druhého, týkající se škod na věcech přepravovaných tahačem, neboť návěs bylo třeba považovat za „náklad nebo přepravovanou věc“.

7.– Žalobkyně GES podala odvolání, kterým se domáhala vyhovění žalobě a ve kterém vyjádřila nesouhlas s považováním návěsu za přepravované věci. Důrazně tvrdila, že se uvedená výluka z pojištění – kterou je třeba, stejně jako každou výjimku, vykládat restriktivně – vztahuje na škody vzniklé „na věcech přepravovaných v tomto [pojištěném] vozidle“, a nikoli na věci přepravované

pojištěným vozidlem, jakou byl v tomto případě návěs coby samostatné vozidlo odlišné od tahače a s vlastním povinným pojištěním, které je odlišné od povinného pojištění kryjícího občanskoprávní odpovědnost pro tahač. Žalovaná vyjádřila s odvoláním nesouhlas s tím, že návěs byl nákladem tahače, neboť šlo o vozidlo připojené k tahači proto, aby na něm spočívala podstatná část hmotnosti návěsu.

8.– Rozsudkem Audiencia Provincial de Huelva (provinciální soud v Huelvě, Španělsko), 2. soudního oddělení, ze dne 22. prosince 2016 bylo odvolání, potažmo žalobě v celém rozsahu, vyhověno. Odvolací soud dospěl k závěru, že návěs neměl být považován za náklad tahače zaprvé proto, že čl. 5 odst. 2 bod druhý LRCSCVM se vztahuje na škody vzniklé „na věcech přepravovaných v tomto [pojištěném] vozidle“, a nikoli na věci přepravované pojištěným vozidlem, a zadruhé proto, že nelze přijmout argument, podle kterého má návěs na jízdu takový vliv, že znesnadňuje manipulaci a přispívá ke ztrátě kontroly řidiče nad tahačem, takže se stává jednou z příčin nehody, neboť i v případě vozidla určeného k přepravě cestujících jsou cestující nákladem a mohou mít vliv na jízdu, aniž v případě nehody nesou z tohoto důvodu odpovědnost.

ZADRUHÉ.– *Kasační opravný prostředek a předběžná otázka.*

1.– Proti rozsudku provinciálního soudu podala Van Ameyde kasační opravný prostředek, vycházející z porušení čl. 5 odst. 2 LRCSCVM, a navrhla zamítnutí žaloby, neboť škody vzniklé na návěsu jsou vyloučeny z pojistného krytí z povinného pojištění tahače. Kasační opravný prostředek byl připuštěn k projednání.

2.– Po několika poradách konaných v rámci projednávání kasačního opravného prostředku dospěl zdejší soud k názoru, že je nutné podat k Soudnímu dvoru žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, a tak vyzval účastnice řízení, aby se vyjádřily k důvodnosti podání takové žádosti. Obě účastnice řízení s podáním žádosti souhlasily a Van Ameyde konkrétně navrhla, aby bylo v této otázce upřesněno, že návěs tvoří s tahačem, jehož řidiči je přičitatelná odpovědnost za nehodu, jeden funkční celek.

ZATŘETÍ.– *Identifikace účastnic řízení*

1.– (*omissis*) [označení účastnic řízení – viz záhlaví]

PRÁVNÍ ODŮVODNĚNÍ

ZAPRVÉ.– *Unijní právo*

1.– Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění obsahuje v článku 1 definice, podle kterých se rozumí:

„1) ‚vozidlem‘ jakékoli motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích, a jakékoli přípojné vozidlo, ať již připojené či nepřipojené;

2) ‚poškozeným‘ jakákoli osoba, která má právo na náhradu jakékoli věcné škody nebo škody na zdraví způsobené vozidly“.

V článku 3 („Povinné pojištění vozidel“) směrnice stanoví:

„Každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 5 veškerá vhodná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, je kryta pojištěním.

[...]

Pojištění uvedené v prvním pododstavci musí povinně zahrnovat jak věcné škody, tak škody na zdraví.“

2.– V souladu s touto právní úpravou Soudní dvůr rozhodl, že pro každé vozidlo registrované v Evropské unii (EU), které má osvědčení o registraci, takže je provozuschopné, musí být sjednáno pojištění občanskoprávní odpovědnosti (rozsudek ze dne 4. září 2018, věc C-80/17).

3.– I když jsou tahač a návěs samostatná vozidla, která jako taková podléhají každé zvlášť povinnosti mít sjednané pojištění, uvedená směrnice neupravuje výslovně způsob určování odpovědnosti – vůči třetím osobám ani vůči sobě navzájem – v případě, kdy se nehody účastní taková souprava vozidel.

ZADRUHÉ. – *Vnitrostátní právo.*

1.– Článek 1 LRCSCVM¹ („O občanskoprávní odpovědnosti“) v odstavci 1 stanoví:

„S ohledem na rizika spojená s řízením motorových vozidel nese řidič těchto vozidel odpovědnost za škody způsobené v důsledku jejich provozu osobám, jakož i za majetkové škody.

[...]

Vlastník vozidla, který není řidičem, odpovídá za újmu na zdraví a na majetku způsobenou řidičem, pokud je s ním ve vztahu z důvodů uvedených v článku 1903 občanského zákoníku a čl. 120 odst. 5 trestního zákoníku. Tato odpovědnost zaniká, pokud tento vlastník prokáže, že jednal s veškerou náležitou péčí řádného hospodáře, aby zabránil vzniku škody.“

¹ Přepřacované znění Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zákon o občanskoprávní odpovědnosti a pojištění z provozu motorových vozidel), schválené Real Decreto Legislativo 8/2004 (královské legislativní nařízení č. 8/2004) ze dne 29. října 2004, zveřejněné v Boletín Oficial del Estado dne 5. listopadu 2004.

Článek 2 LRCSCVM („O povinnosti uzavřít pojištění“) v odstavci 1 stanoví:

„Každý vlastník motorového vozidla, které má obvyklé stanoviště ve Španělsku, má povinnost pro každé vozidlo ve svém vlastnictví uzavřít a udržovat v platnosti pojistnou smlouvu kryjící do výše povinného pojištění občanskoprávní odpovědnost podle článku 1 [...]“.

2.– Článek 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (nařízení o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel), schváleného Real Decreto 1507/2008 (královské nařízení č. 1507/2008) ze dne 12. září 2008², v odstavci 1 stanoví:

„Za motorové vozidlo se pro účely občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a povinnosti uzavřít pojištění považuje každé vozidlo způsobilé k jízdě po zemském povrchu a poháněné motorem, včetně mopedů, vozidel zvláštního určení, přívěsů a návěsů [...]“.

Také Reglamento General de Vehículos (obecné nařízení o vozidlech), schválené Real Decreto 2822/1998 (královské nařízení č. 2822/1998) ze dne 23. prosince 1998³, obsahuje (v příloze II) seznam tříd a kategorií vozidel, kde jsou v článku 5 tahač a návěs uvedeny jako samostatná vozidla, třebaže obě společně mohou tvořit návěsovou soupravu.

3.– Podle judikatury Tribunal Supremo (Nejvyšší soud) je odpovědnost jednotlivých součástí návěsové soupravy vůči poškozeným třetím osobám společná a nerozdílná, přičemž shora citované nařízení o povinném pojištění v odstavci 2 článku 19 („Souběh škod a pluralita škůdců“) upravuje způsob dělby odpovědnosti mezi pojistiteli:

„Účastní-li se nehody tahač a k němu připojený přívěs nebo návěs anebo dva přívěsy nebo návěsy a nelze-li určit míru odpovědnosti každého z nich, přispěje každý z pojistitelů ke splnění uvedených závazků v souladu s dohodou mezi pojistiteli, a není-li takové dohody, v poměru částek ročního pojistného pro dané riziko připadajících na jednotlivá vozidla označená v uzavřených pojistných smlouvách.“

Toto ustanovení ovšem neurčuje, jakým způsobem se mají mezi sebou vypořádat pojistitelé jednotlivých vozidel tvořících návěsovou soupravu, když jsou – stejně jako v projednávané věci – škody na jednom z vozidel (na návěsu) přičitatelné výlučně druhému z nich, v tomto případě z důvodu nedbalosti řidiče tahače při řízení. Neřeší tedy otázku, zda musí být věcné škody na návěsu kryty z povinného pojištění tahače.

² Zveřejněné v Boletín Oficial del Estado dne 13. září 2008.

³ Zveřejněné v Boletín Oficial del Estado dne 26. ledna 1999.

4.– Článek 5 LRCSCVM („Věcná působnost a výluky“) v odstavci 2 stanoví:

„Z krytí z povinně uzavřeného pojištění jsou vyloučeny také věcné škody na pojištěném vozidle, na věcech přepravovaných v tomto vozidle a na věcech ve vlastnictví pojistníka, pojištěného, vlastníka nebo řidiče, jakož i na věcech ve vlastnictví jejich manžela nebo jejich pokrevních příbuzných či osob v poměru rodinném nebo obdobném až do třetího stupně.“

ZATŘETÍ.– *Pochybnosti odůvodňující položení předběžné otázky*

1.– V rozsudku napadeném kasačním opravným prostředkem je článek 5 LRCSCVM vyložen v tom smyslu, že návěs se nepovažuje za věc přepravovanou tahačem, resp. za jeho náklad, a proto se na něj nevztahuje výlučka z pojištění, ale škody na návěsu jsou kryty z povinného pojištění tahače. Žalovaná (stěžovatelka) je toho názoru, že návěs představuje náklad a škody na něm jsou vyloučeny z krytí z povinného pojištění, zejména pokud se vezme v úvahu skutečnost, že k nehodě došlo v okamžiku, kdy tahač a návěs tvořily jeden funkční celek.

2.– Tyto dva protichůdné způsoby výkladu článku 5 LRCSCVM se objevují i v rozsudcích provinciálních soudů, tj. odvolacích soudů v občanskoprávních a obchodních věcech ve Španělsku.

Například v případech obdobných projednávanému byl v některých vyjádřen právní názor, že škody na návěsu skutečně jsou vyloučeny z krytí z povinného pojištění tahače (*omissis*) [citace ze dvou rozsudků provinciálních soudů]. V některých z těchto rozsudků je na podporu tohoto názoru uveden odkaz na rozsudek občanskoprávního senátu Tribunal Supremo (Nejvyšší soud) ze dne 1. dubna 1996 (*omissis*), ve kterém byly škody na návěsu uznány za vyloučené na základě ujednání dobrovolně uzavřené smlouvy o pojištění občanskoprávní odpovědnosti pro tahač, jehož znění bylo podobné článku 5 LRCSCVM.

Podle jiných naopak škody na návěsu nejsou vyloučeny z povinného pojištění tahače (*omissis*) [citace ze dvou rozsudků provinciálních soudů].

3.– (*omissis*) [vnitrostátní právní předpisy upravující judikaturu Tribunal Supremo (Nejvyšší soud) a kasační opravný prostředek]

4.– Podle judikatury Soudního dvora vykládající článek 267 SFEU platí, že má-li vnitrostátní soud za to, že se na určitou věc vztahuje ustanovení vnitrostátního práva, které je podle jeho názoru v rozporu s unijním právem, má povinnost předložit žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, nemůže-li pochybnosti vyřešit sám a proti jeho rozhodnutí nelze podat řádný opravný prostředek (rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 9. září 2015, C-160/14).

5.– Podstatou pochybnosti, kterou má zdejší senát a v důsledku které se rozhodl předložit Soudnímu dvoru tuto žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, je, zda takový výklad článku 5 LRCSCVM, který v takových případech, jaký nastal ve sporu v původním řízení, z krytí z povinného pojištění tahače vylučuje škody na

návěsu proto, že návěs se považuje za náklad nebo za „přepřavované věci“, nebo také proto, že se návěs spolu s tahačem považují za jediné vozidlo, přičemž z jejich jednotlivých povinných pojištění jsou kryty jen věcné škody způsobené třetím osobám odlišným od vlastníků těchto jednotlivých vozidel, omezuje nebo snižuje krytí věcných škod z povinného pojištění motorových vozidel stanovené v čl. 3 posledním pododstavci směrnice 2009/103/ES ve spojení s článkem 1 téže směrnice.

VÝROK

ZDEJŠÍ SENÁT ROZHODL TAKTO: Na základě výše uvedeného plénum prvního (občanskoprávního) senátu Tribunal Supremo (Nejvyšší soud) Španělského království rozhodlo, že se Soudnímu dvoru Evropské unie pokládá následující předběžná otázka:

Brání čl. 3 poslední pododstavec směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění ve spojení s článkem 1 téže směrnice takovému výkladu vnitrostátní právní úpravy [čl. 5 odst. 2 Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zákon o občanskoprávní odpovědnosti a pojištění z provozu motorových vozidel)], podle kterého jsou v takových případech, jaký nastal ve sporu v původním řízení, škody na návěsu vyloučeny z krytí z povinného pojištění tahače proto, že návěs se považuje za věci přepřavované na tahači, nebo také proto, že pro účely věcných škod se má za to, že návěs tvoří spolu s tahačem jediné vozidlo?

(*omissis*) [procesní náležitosti podle vnitrostátního práva, podpisy]