

C-923/19. sz. ügy**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2019. december 17.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Tribunal Supremo (Spanyolország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. november 28.

Alperes és felülvizsgálati kérelmet előterjesztő fél:

Van Ameyde España, S. A.

Felperes és ellenérdekű fél:

GES Seguros y Reaseguros, S. A.

[omissis]

TRIBUNAL SUPREMO (legfelsőbb bíróság)**Sala de lo Civil** (polgári ügyekben eljáró tanács)**PLENO** (teljes ülés)

[omissis]

TÉNYÁLLÁSI ELŐZMÉNYEK [eredeti 2. o.]

ELSŐ.– *A jogvita, amelynek keretében az előzetes döntéshozatal iránti kérelmet előterjesztik*

1.– 2014. április 3-án közlekedési baleset történt, ugyanis egy nyerges vontatóból vagy vontatóból és félpótkocsiból álló nyerges jármű letért az útról, és ezt követően felborult. A baleset a vontató vezetőjének gondatlan magatartása miatt következett be.

2.– A hivatkozott időpontban a félpótkocsi a Caixarenting, S. A. U. tulajdona volt, és pénzügyi lízing keretében bérbe volt adva a Primafrío, S. L. (a továbbiakban:

Primafrío) számára, amely vállalkozás a Ges, Seguros y Reaseguros, S. A. (a továbbiakban: GES) társasággal fennálló olyan biztosítási szerződéssel rendelkezett, amely fedezte az említett gépjármű által okozott károkat. A félpótkocsinak harmadik személyekkel szemben történő károkozás miatt fennálló kötelező polgári jogi felelősségét a (jelen jogvitán kívülálló) Seguros Bilbao társaság biztosította.

A vontató a portugál Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (a továbbiakban: Doctrans) társaság tulajdonát képezte, és a kötelező felelősségbiztosítását szintén a portugál Acoreana társaságnál kötötték, amelynek spanyolországi képviselőjét a Van Ameyde España, S. A. (a meghatalmazása szerint: Van Ameyde & Aficresa, S. A.; a továbbiakban: Van Ameyde) társaság látta el.

Úgy a félpótkocsit lízingbe vevő spanyol vállalkozásnak (Primafrío), mint a vontató portugál tulajdonosának (Doctrans) egyetlen tagja volt, az (alaptőkéjének 100%-ával rendelkező) Krone-Mur Servifrío, S. L. gazdasági társaság.

3.– A GES 34 977,33 euró összegű kártérítést fizetett a Primafrío számára a félpótkocsiban bekövetkezett károkért (a félpótkocsiban bekövetkezett károk összegéből levonva a lízingdíjat).

4.– 2015. március 13-án a félpótkocsi biztosítója (GES) a vontató (Van Ameyde) biztosítójával szemben benyújtotta a jelen jogvita alapját képező keresetet, és azt kérte, hogy a Van Ameydét kötelezzék arra, hogy kártérítés címén fizesse meg a GES részére ezt a 34 977,33 euró összeget annak törvényes kamataival együtt. Röviden azzal érvelt, hogy a hatályos szabályozás alapján a tényállás fennállása idején a vontató és a félpótkocsi is olyan önálló gépjárművek voltak, amelyek tulajdonosai eltérőek voltak, és az egyes gépjárművek saját kötelező **[eredeti 3. o.]** biztosítással rendelkeztek, ami miatt a félpótkocsi nem minősülhetett a vontató szállított rakományának vagy általa fuvarozott dolognak.

5.– A Van Ameyde ellenkérelmet nyújtott be. Azzal érvelt, hogy a keresetet el kell utasítani, mivel jelen ügyre alkalmazhatók a 2004. október 29-i 8/2004 Real Decreto Legislatívóval (8/2004. sz. királyi törvényerejű rendelet) egységes szerkezetbe foglalt Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (a gépjárművek közlekedésével kapcsolatban fennálló polgári jogi felelősségről és biztosításról szóló törvény, a továbbiakban: LRCSCVM) 5. cikkének 2. bekezdésében meghatározott, biztosítási fedezet alóli kivételek, mivel az említett szabályban a felsorolás második eleme alapján a vontató kötelező biztosítása nem fedezi a fuvarozott dolgokban bekövetkező károkat, és a jelen ügyben ezt úgy kell értelmezni, hogy a félpótkocsi a vontató fuvarozott dolga vagy rakománya.

6.– A Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (La Palma del Condado-i 1. sz. elsőfokú bíróság) 2016. július 14-én a keresetet elutasító ítéletet hozott. Megállapította, hogy a LRCSCVM 5. cikkének 2. bekezdésében a

gépjárművek kötelező biztosítása tekintetében meghatározott, a biztosítási fedezet alóli kizárás esetei közül a felsorolás második eleme szerinti esetet kell az ügyre alkalmazni, amely a vontató által fuvarozott dolgokban bekövetkező károkra vonatkozik, mivel a félpótkocsit „rakománynak vagy fuvarozott árunak” kell tekinteni.

7.– A felperes GES fellebbezést nyújtott be, és azt kérte, hogy a bíróság adjon helyt a keresetnek, mivel nem értett egyet azzal, hogy a félpótkocsit e fuvarozott dolgokkal egyenértékűnek kell tekinteni. Hangsúlyozta, hogy a biztosítás alóli ezen kizárás – mint minden kizárás, amelyet megszorítóan kell értelmezni – kizárólag „a [biztosított gépjárművön] fuvarozott dolgokban” bekövetkezett károkra, nem pedig a biztosított gépjármű „által” fuvarozott dolgokra vonatkozik, mint ahogy a jelen ügyben a félpótkocsi esetében történt, amely a vontatótól független, saját biztosítással rendelkező gépjármű volt és ennél fogva a vontató polgári jogi felelősségét fedező kötelező biztosítás tekintetében harmadik járműnek minősült. Az alperes ellenkérelmet nyújtott be, amelyben hangsúlyozta, hogy a félpótkocsi a vontató rakománya volt, mert olyan gépjárműről volt szó, amelyet a vontatóhoz rögzítettek annak érdekében, hogy az előbbi tömegének jelentős része áthelyeződjön a vontatóra.

8.– Az Audiencia Provincial de Huelva (huelvai tartományi bíróság, Spanyolország) 2. csoportja a fellebbezésnek helyt adva 2016. december 22-én ítéletet hozott, amelyben teljes egészében helyt adott a keresetnek. Megállapította, hogy a félpótkocsit nem kell a vontató **eredeti 4. o.]** rakományának tekinteni: elsősorban azért, mert a LRCSCVM 5. cikke 2. bekezdésében a felsorolás második eleme „a [biztosított gépjárművön] fuvarozott dolgokban” bekövetkezett károkra, nem pedig a biztosított gépjármű „által” fuvarozott dolgokra vonatkozik; és másodsorban, mert nem fogadható el azon érvelés, miszerint a félpótkocsi befolyásolja a vezetést azzal, hogy megnehezíti a kormányzást és hozzájárul ahhoz, hogy a vontató vezetője elveszítse uralmát a jármű felett és ezzel részese legyen a baleset bekövetkezésének, mivel a személyszállításra szolgáló gépjárművön is rakománynak minősülnek az utasok és befolyásolhatják a vezetést, anélkül, hogy ennek okán az utasok felelősek lennének baleset esetén.

MÁSODIK.– *Felülvizsgálati kérelem és az előzetes döntéshozatal iránti kérelem*

1.– A Van Ameyde az Audiencia Provincial (tartományi bíróság) ítélete ellen felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő, amely a LRCSCVM 5. cikke 2. bekezdésének megsértésén alapult és a kereset elutasítását kérte, mivel a félpótkocsiban bekövetkezett kárt nem fedezi a vontató kötelező biztosítása. A kérelmet elfogadhatónak nyilvánították.

2.– A felülvizsgálati kérelem elbírálására irányuló több tanácskozás után a bíróság indokoltnak értékelte az előzetes döntéshozatal iránti kérelemnek a Bíróság elé terjesztését, ezért meghallgatta a feleket az említett kérelem előterjesztésének szükségességével kapcsolatban. Mind a két fél úgy nyilatkozott, hogy egyetért az előterjesztéssel és a Van Ameyde többek között azt kérte, hogy a kérelemben

kifejezetten részletezzék, hogy a félpótkocsi funkcionális egységet alkotott a vontatóval, amelynek vezetője volt felelős a balesetért.

HARMADIK.– A felek azonosítása

1.– [omissis] [a felek bemutatása, lásd a fejléct] [**eredeti 5. o.**]

JOGI ALAPOK

ELSŐ.– Az uniós jog

1.– A gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 1. cikke az alábbi fogalom meghatározásokat tartalmazza:

„1. »gépjármű«: minden szárazföldi közlekedésre szolgáló és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő gépjármű, valamint a pótkocsi, akkor is, ha nincs a gépjárműhöz kapcsolva;

2. »károsult«: minden, gépjármű okozta kár vonatkozásában kártérítésre jogosult személy”.

A 3. cikke szerint („A gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség”)

„Az 5. cikkre is figyelemmel minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a saját területén szokásosan üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással.

[...]

Az első bekezdésben említett biztosítás kötelezően kiterjed mind az anyagi kárra, mind a személyi sérülésre”.

2.– E szabályozás alapján a Bíróság kimondta, hogy az Európai Unióban nyilvántartásba vett bármely olyan gépjárműnek, amely forgalmi engedéllyel rendelkezik, és ennél fogva alkalmas a forgalomban való részvételre, felelősségbiztosítással kell rendelkeznie (2018. szeptember 4-i, C-80/17. sz. ügy).

3.– Bár a vontató és a félpótkocsi önálló gépjárműnek minősülnek, és e minőségükben külön-külön kell rájuk megkötni a kötelező biztosítást, a hivatkozott irányelv nem tartalmaz kifejezett rendelkezést azzal kapcsolatban, hogy olyan baleset esetén, amelyben mind a két jármű részt vesz, miként kell meghatározni a felelősséget harmadik személyek tekintetében és egymás között.

MÁSODIK.– A nemzeti jog [eredeti 6. o.]

1.– A LRCSCVM¹ 1. cikke („A polgári jogi felelősségről”) az 1. bekezdésében így rendelkezik:

„A gépjármű vezetője a gépjármű vezetésével előidézett kockázat értelmében felelős a közlekedés okán keletkezett személyi és vagyoni károkért.

[...]

Amennyiben a gépjárművet nem a tulajdonosa vezette, ez utóbbi felel a vezető által okozott személyi és vagyoni károkért, ha a tulajdonos és a vezető a polgári törvénykönyv 1093. cikkében vagy a büntető törvénykönyv 120. cikke 5. bekezdésében meghatározott kapcsolatban áll egymással. Mentésül e felelősség alól, ha az említett tulajdonos bizonyítja, hogy a kár megelőzése érdekében kellő gondossággal járt el”.

A LRCSCVM 2. cikke („A biztosítási kötelezettségről”) az 1. bekezdésében így rendelkezik:

„Minden olyan gépjármű-tulajdonos, akinek a gépjárművét szokásosan Spanyolországban tartják üzemben, köteles a tulajdonát képező egyes gépjárművek után olyan biztosítási szerződést kötni és hatályában azt fenntartani, amely a kötelező felelősségbiztosítás összeghatáráig fedezi a 1. cikkben hivatkozott polgári jogi felelősséget [...]”.

2.– A 2008. szeptember 12-i 1507/2008 Real Decretóval (1507/2008. sz. királyi rendelet) egységes szerkezetbe foglalt *reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor* (a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló rendelet)² 1. cikkének 1. bekezdése előírja:

„Gépjárműnek minősül – a gépjármű-közlekedés tekintetében fennálló polgári jogi felelősség és a biztosítási kötelezettség szempontjából – minden olyan gépjármű, amely alkalmas a felszíni közlekedésre és motor hajtja, ideértve a segédmotoros kerékpárokat, különleges rendeltetésű járműveket, pótkocsikat és félpótkocsikat [...]”.

A 1998. december 23-i Real Decreto 2822/1998 (a 2822/1998 királyi törvényerejű rendelet) által egységes szerkezetbe foglalt *Reglamento General de Vehículos* (a gépjárművekre vonatkozó általános rendelet)³ is tartalmaz (II. melléklet) a gépjárművek csoportjait és kategóriáit felsoroló jegyzéket, és annak 5. cikkében

¹ A 2004. október 29-i 8/2004 Real Decreto Legislatívóval (8/2004. sz. királyi törvényerejű rendelet) jóváhagyott *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor* (a gépjárművek közlekedésével kapcsolatban fennálló polgári jogi felelősségről és biztosításról szóló törvény) egységes szerkezetbe foglalt szövege, amelyet a 2004. november 5-i *Boletín Oficial del Estado*ban (spanyol hivatalos közlöny) tettek közzé.

² A *Boletín Oficial del Estado* 2008. szeptember 13-i számában tették közzé.

³ A *Boletín Oficial del Estado* 1999. január 26-i számában tették közzé.

az önálló gépjárműk közé sorolja a vontatót és a félpótkocsit, annak ellenére, hogy a kettő együtt nyerges járművet alkothat.

3.– A Tribunal Supremo (legfelsőbb bíróság, Spanyolország) ítélkezési gyakorlata szerint a nyerges jármű különböző elemeivel kapcsolatban harmadik személy károsultakkal szemben egyetemleges felelősség áll fenn, és a kötelező biztosításról szóló, hivatkozott rendelet 19. cikkének („A károkozás és károkozók”) 2. bekezdése szabályozza a felelősség belső megosztásának módját: **[eredeti 7. o.]**

„Ha a két részt vevő gépjárművet egy vontató és az ahhoz kapcsolt pótkocsi vagy a félpótkocsi, vagy két pótkocsi vagy félpótkocsi alkotja, és a fennálló vétkesség mértéke az egyes elemek tekintetében nem határozható meg, mindegyik biztosító a biztosítótársaságok közötti megállapodásokban foglaltak szerint járul hozzá az említett kötelezettségek teljesítéséhez, vagy ennek hiányában a biztosítási kötvényben megjelölt egyes gépjárművekre vonatkozó éves biztosítási díj összege szerinti arányban.”

E rendelkezés azonban nem határozza meg azt, hogy a teljes nyerges járművet alkotó különböző gépjárművek biztosítótársaságai valójában hogyan oldják meg egymás között a kérdést, ha – a jelen üggyhöz hasonlóan – az egyik gépjárműben (a félpótkocsiban) bekövetkezett károkért kizárólag a másik gépjármű felelős, a jelen ügyben a vontató vezetőjének gondatlan magatartása miatt. Vagyis nem oldja meg annak problémáját, hogy a félpótkocsiban bekövetkezett vagyoni károkat fedeznie kell-e vagy nem a vontató kötelező biztosításának.

4.– A LRCSCVM 5. cikkének („Tárgyi hatály és kizárások”) 2. bekezdése így rendelkezik:

„A kötelező biztosítás azon károkat sem fedezi, amelyek a biztosított gépjármű, az abban fuvarozott dolgok, illetve azon árak miatt következtek be, amelyek jogosultja a szerződő, a biztosított, a tulajdonos vagy a vezető, annak házastársa, valamint a vele legfeljebb harmadfokú vérrokontságban álló rokonok vagy az utóbbiak hozzátartozói.”

HARMADIK.– *Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem előterjesztésére okot adó kételyek*

1.– A felülvizsgálati kérelemmel megtámadott ítélet úgy értelmezi a LRCSCVM 5. cikkét, hogy a félpótkocsi nem tekintendő a vontató által fuvarozott dolognak vagy rakománynak, és ennél fogva megállapítja, hogy a biztosítási fedezetből való kizárás nem alkalmazható, és a félpótkocsiban bekövetkezett károkat fedezi a vontató felelősségbiztosítása. Az alperes – a felülvizsgálati kérelmet előterjesztő fél – azzal érvel, hogy az rakománynak minősül és az abban bekövetkezett károk nem tartoznak a kötelező felelősségbiztosítás hatálya alá, kiváltképpen ha megállapítható, hogy a baleset akkor következett be, amikor a vontató és a félpótkocsi funkcionális egészet alkottak.

2.– A LRCSCVM 5. cikkének e két ellentétes értelmezése a spanyolországi Audiencias Provinciales (tartományi bíróságok), a spanyolországi polgári és gazdasági ügyekben eljáró fellebbviteli bíróságok ítéleteiben is megjelenik.

A jelen ügghöz hasonló esetekben például megállapítják, hogy a félpótkocsiban bekövetkezett károkat valóban nem fedezi **[eredeti 8. o.]** a nyerges vontató vagy vontató kötelező biztosítása [omissis] (az Audiencias Provinciales [tartományi bíróságok] két ítéletére hivatkoznak). Ezek közül néhány ítélet ennek alátámasztásként a Tribunal Supremo (legfelsőbb bíróság) polgári ügyekkel foglalkozó tanácsának 1996. április 1-jei ítéletére hivatkozik [omissis], amely nem tekintette a biztosítás hatálya alá tartozóknak a félpótkocsiban bekövetkezett károkat a nyerges vontató vagy a vontató önkéntes felelősségbiztosításáról szóló egyik rendelkezés értelmében, amelynek szövege a LRCSCVM 5. cikkének szövegéhez nagyon hasonló volt.

Ezzel szemben más ítéletek azt állapítják meg, hogy a félpótkocsiban bekövetkezett károk a nyerges vontató vagy a vontató kötelező biztosításának hatálya alá tartoznak [omissis] (az Audiencias Provinciales [tartományi bíróságok] két ítéletére hivatkozik).

3.– [omissis] (a Tribunal Supremo [legfelsőbb bíróság] ítélkezési gyakorlatával kapcsolatos belső szabályozás és a felülvizsgálati kérelem)

4.– A Bíróságnak az EUMSZ 267. cikket értelmező ítélkezési gyakorlata alapján, ha a nemzeti bíróság szerint olyan belső szabály alkalmazható az adott ügyre, amelyet az európai jogrenddel ellentétesnek tekint, előzetes döntéshozatal iránti kérelmet köteles előterjeszteni, feltéve, hogy kétségeit nem tudja maga megválaszolni és a határozata ellen nincs rendes jogorvoslati lehetőség (az Európai Unió Bíróságának 2015. szeptember 9-i ítélete, C-160/14).

5.– Az e bírósági tanács által kifejezett kétség, amely miatt a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemnek a Bíróság elé terjesztéséről határozott, abban áll, hogy a LRCSCVM 5. cikkének azon értelmezése, amely az alapjogvitához hasonló esetekben kizárja, hogy a nyerges vontató vagy a vontató kötelező biztosítása fedezze a félpótkocsiban bekövetkezett károkat **[eredeti 9. o.]**, mert a félpótkocsit a rakománnyal vagy a „fuvarozott dolgokkal” egyenértékűnek tekinti, vagy pedig azért, mert a vontató és a félpótkocsi egyetlen gépjárművet alkot, amelyek vonatkozó kötelező biztosításai csak az egyik vagy másik gépjármű tulajdonosain kívül álló harmadik személyeknek okozott vagyoni kárt téríthetnek meg, mérsékeli-e vagy csökkenti-e a vagyoni károknak a kötelező gépjármű-biztosítás által történő fedezését, amelyet a 2009/103/EK irányelv az 1. cikkével összefüggésben értelmezett 3. cikkének utolsó bekezdésében határoz meg.

RENDELKEZŐ RÉSZ

AZ ELJÁRÓ BÍRÓSÁGI TANÁCS A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZ:
A fent kifejtettek értelmében, a Tribunal Supremo del Reino de España (Spanyol

Királyság legfelsőbb bírósága) polgári ügyekkel foglalkozó első tanácsának teljes ülése úgy határoz, hogy az alábbi előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

Ellentétes-e a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikkének utolsó bekezdésével ezen irányelv 1. cikkével összefüggésben a nemzeti szabályozás (Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor [a gépjárművek közlekedésével kapcsolatban fennálló polgári jogi felelősségről és biztosításról szóló törvény] 5. cikkének 2. bekezdése) olyan értelmezése, amely az alapjogvitához hasonló esetekben úgy ítéli meg, hogy a félpótkocsiban bekövetkezett károk ki vannak zárva a nyerges vontató vagy vontató kötelező biztosítása alól, mivel a félpótkocsit a nyerges vontatón vagy a vontatón fuvarozott dolgokkal egyenértékűnek tekinti, illetve úgy, hogy a vagyoni károk szempontjából a félpótkocsi a nyerges vontatóval vagy a vontatóval egyetlen járművet alkot?

[omissis] **[eredeti 10. o.]** [omissis] [nemzeti eljárásjogi szempontok és aláírások]