

Sprawa C-923/19**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

17 grudnia 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Tribunal Supremo (sąd najwyższy, Hiszpania)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

28 listopada 2019 r.

Strona pozwana i skarżąca w postępowaniu kasacyjnym:

Van Ameyde España, S.A.

Strona powodowa i druga strona postępowania kasacyjnego:

GES Seguros y Reaseguros, S.A.

[...]

TRIBUNAL SUPREMO**[SĄD NAJWYŻSZY]****Sala de lo Civil****[izba cywilna]****PEŁNY SKŁAD**

[...]

STAN FAKTYCZNY [Or. 2]

PO PIERWSZE. *Postępowanie, w ramach którego składany jest wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.*

1.– W dniu 3 kwietnia 2014 r. miał miejsce wypadek drogowy w wyniku zjazdu z drogi i późniejszego wywrócenia się pojazdu przegubowego składającego się

z ciągnika siodłowego lub ciągnika i naczepy. Do wypadku doszło w wyniku nieostrożnej jazdy kierowcy ciągnika.

2.– Naczepa stanowiła wówczas własność Caixarenting, S.A.U. i była oddana w leasing Primafrío, S.L. (zwanemu dalej „Primafrío”), przedsiębiorstwu, które posiadało wykupione na ten pojazd ubezpieczenie komunikacyjne autocasco na podstawie polisy ubezpieczeniowej zawartej z firmą Ges, Seguros y Reaseguros, S.A. (zwanej dalej „GES”). Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone przez naczepę osobom trzecim było wykupione w firmie Seguros Bilbao (niebiorącej udziału w niniejszej sprawie).

Ciągnik natomiast był własnością portugalskiej firmy Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (zwanej dalej „Doctrans”), i był objęty obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej w również portugalskiej firmie Acoreana, reprezentowanej w Hiszpanii przez firmę Van Ameyde España, S.A. (zgodnie z pełnomocnictwem: Van Ameyde & Aficresa, S.A., zwaną dalej „Van Ameyde”).

Wyłącznym udziałowcem (posiadającym 100% udziałów) zarówno hiszpańskiego przedsiębiorstwa, będącego leasingobiorcą naczepy (Primafrío), jak i portugalskiego właściciela ciągnika (Doctrans), była spółka Krone-Mur Servifrío, S.L.

3.– Za szkody w naczepie GES wypłaciła odszkodowanie Primafrío w wysokości 34 977,33 EUR (kwota szkód zaistniałych w naczepie pomniejszona o franszyzę).

4.– W dniu 13 marca 2015 r. ubezpieczyciel naczepy (GES) wniósł leżący u podstaw niniejszej sprawy pozew przeciwko ubezpieczycielowi ciągnika (Van Ameyde), domagając się zasądzenia od Van Ameyde odszkodowania na rzecz GES w kwocie 34 977,33 EUR wraz z odsetkami ustawowymi. Ubezpieczyciel naczepy podniósł zasadniczo, że zgodnie z przepisami obowiązującymi w momencie zaistnienia okoliczności faktycznych, zarówno ciągnik, jak i naczepa, stanowiły niezależne pojazdy, należące do różnych właścicieli, a każdy z nich posiadał własne ubezpieczenie [Or. 3] obowiązkowe, w związku z czym naczepa nie może być uznana za ładunek lub rzecz przewożoną przez ciągnik.

5.– Z pozwem nie zgodziła się Van Ameyde. Wniosła o oddalenie pozwu z uwagi na to, że w niniejszej sprawie zastosowanie mają wyłączenia z objęcia ubezpieczeniem przewidziane w art. 5 ust. 2 texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (tekstu jednolitego ustawy o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu w związku z ruchem pojazdów mechanicznych zatwierdzonego dekretem królewskim z mocą ustawy nr 8/2004 z dnia 29 października, zwanego dalej „LRCSCVM”), ponieważ zgodnie z drugim elementem wyliczenia w tym przepisie ubezpieczenie obowiązkowe ciągnika nie pokrywało szkód w rzeczach przewożonych, biorąc pod uwagę w niniejszej

sprawie to, że naczepa była rzeczą przewożoną przez ciągnik lub ładunkiem ciągnika.

6.– Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (sąd pierwszej instancji nr 1 w La Palma del Condado, Hiszpania) w wyroku z dnia 14 lipca 2016 r. oddalił pozew. Sąd uznał, że z wyłączeń z objęcia ubezpieczeniem przewidzianych w odniesieniu do obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych w art. 5 ust. 2 LRCSCVM, zastosowanie w niniejszej sprawie ma wyłączenie z drugiego elementu wyliczenia dotyczące szkód w rzeczach przewożonych przez ciągnik, gdyż naczepa powinna być uznana za „ładunek lub towar przewożony”.

7.– Nie zgadzając się ze zrównaniem naczepy z rzeczami przewożonymi, GES (powód) wniósł odwołanie żądając uwzględnienia powództwa. Podniósł, że takie wyłączenie z objęcia ubezpieczeniem – jak każde wyłączenie podlegające wykładni zawężającej – odnosi się jedynie do szkód „w rzeczach w nim [ubezpieczonym pojeździe] przewożonych”, a nie w rzeczach przewożonych „przez” ubezpieczony pojazd, takich, jaką w niniejszej sprawie stanowiła naczepa jako pojazd niezależny od ciągnika, objęty własnym ubezpieczeniem obowiązkowym i z tego względu odrębnym od obowiązkowego ubezpieczenia ciągnika z tytułu odpowiedzialności cywilnej. Pozwana sprzeciwiła się odwołaniu twierząc, że naczepa stanowiła ładunek ciągnika, gdyż chodziło o pojazd sprzężony z ciągnikiem w celu przeniesienia na niego znacznej części swojej masy.

8.– W wyroku z dnia 22 grudnia 2016 r. Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.^a (sąd okręgowy w Huelvie, wydział drugi) uwzględniając odwołanie, uwzględnił pozew w całości. Uznał, że naczepa nie powinna być uznana za ładunek [Or. 4] ciągnika: po pierwsze, dlatego że drugi element wyliczenia w art. 5 ust. 2 odnosi się do szkód „w rzeczach w nim [ubezpieczonym pojeździe] przewożonych”, a nie w rzeczach przewożonych „przez” ubezpieczony pojazd, a po drugie, że względu na to, że nie do przyjęcia jest argument, iż naczepa wpływa na prowadzenie pojazdu utrudniając manewr i przyczyniając się do utraty kontroli przez kierowcę ciągnika oddziałując w ten sposób na przyczynę wypadku, gdyż również w pojeździe przeznaczonym do przewozu osób stanowią one ładunek i mogą wpływać na prowadzenie, co nie sprawia, że w przypadku wypadku pasażerowie są za niego odpowiedzialni.

PO DRUGIE.– *Skarga kasacyjna i pytanie prejudycjalne.*

1.– Od wyroku wydanego przez Audiencia Provincial (sąd okręgowy) Van Ameyde wniosła skargę kasacyjną opartą na naruszeniu art. 5 ust. 2 LRCSCVM oraz zażądała oddalenia pozwu ze względu na wyłączenie szkód w naczepie z zakresu obowiązkowego ubezpieczenia ciągnika. Skarga została przyjęta do rozpoznania.

2.– Po wielokrotnych obradach w sprawie skargi dokonano oceny zasadności wystąpienia do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, w związku z czym postanowiono wysłuchać strony w przedmiocie celowości złożenia wspomnianego wniosku. Obie strony wyraziły zgodę na jego złożenie, a w szczególności Van Ameyde wniosła o wskazanie w pytaniu, że naczepa stanowiła funkcjonalną całość z ciągnikiem, którego kierowcy przypisano odpowiedzialność za wypadek.

PO TRZECIE.– *Wskazanie stron*

1.– [...] [opis stron, zob. nagłówek] [Or. 5]

UZASADNIENIE

PO PIERWSZE.– *Prawo Unii*

1.– Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności zawiera w art. 1 następujące definicje:

„1) »pojazd« oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach, oraz każdą przyczepę zespoloną lub nie;

2) »osoba poszkodowana« oznacza osobę, której przysługuje odszkodowanie z powodu strat lub szkód spowodowanych przez pojazdy”.

Zgodnie z jej art. 3 („Obowiązek ubezpieczenia pojazdów”):

„Z zastrzeżeniem art. 5 każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów normalnie przebywających [mających stałe miejsce postoju] na jego terytorium.

[...]

Ubezpieczenie, o którym mowa w akapicie pierwszym, pokrywa obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie”.

2.– Zgodnie z tymi uregulowaniami, Trybunał stwierdził, że jakikolwiek pojazd zarejestrowany w Unii Europejskiej (UE), który ma świadectwo rejestracji , i z tego względu jest zdolny do jazdy, musi być objęty ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej (wyrok z dnia 4 września 2018 r., sprawa C-80/17).

3.– Chociaż ciągnik i naczepa stanowią niezależne pojazdy, i jako takie podlegają odrębnym ubezpieczeniom obowiązkowym, wspomniana dyrektywa nie zawiera wyraźnych przepisów co do tego, w jaki sposób należy ustalić odpowiedzialność

ani wobec osób trzecich, ani między obydwojoma pojazdami, w razie wypadku z udziałem tego zespołu pojazdów.

PO DRUGIE. – *Prawo krajowe.* [Or. 6]

1.– Artykuł 1 LRCSCVM¹ („O odpowiedzialności cywilnej”) w ust. 1 stanowi:

„Kierowca pojazdów mechanicznych jest odpowiedzialny z tytułu ryzyka związanego z ich prowadzeniem, za szkody na osobie lub szkody na mieniu wyrządzone w związku z ruchem pojazdów.

[...]

Posiadacz niebędący kierowcą pojazdu odpowiada za szkody na osobie oraz szkody majątkowe spowodowane przez kierowcę, jeżeli wiąże ich jeden ze stosunków, o których mowa w art. 1903 kodeksu cywilnego i art. 120 ust. 5 kodeksu karnego. Odpowiedzialność ta kończy się z chwilą, gdy posiadacz ów wykaże, że dołożył wszelkiej staranności zapobiegliwego ojca rodziny (*bonus et diligens pater familias*), aby zapobiec szkodzie”.

Artykuł 2 LRCSCVM („O obowiązku ubezpieczenia się”) w ust. 1 stanowi:

„Każdy posiadacz pojazdu mechanicznego mającego stałe miejsce postoju w Hiszpanii jest zobowiązany do zawarcia i utrzymania w mocy umowy ubezpieczenia na każdy posiadany pojazd, obejmującej, do poziomu obowiązkowego ubezpieczenia, odpowiedzialność cywilną, o której mowa w art. 1 [...]”.

2.– Artykuł 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 septiembre², (rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych zatwierdzonego dekretem królewskim 1507/2008 z dnia 12 września) w ust. 1 stanowi:

„Dla celów odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem drogowym pojazdów mechanicznych i objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem za pojazdy mechaniczne uznaje się wszystkie pojazdy zdolne do ruchu po powierzchni ziemi i napędzane silnikiem, w tym motorowery, pojazdy specjalne, przyczepy i naczepy [...]”.

¹ Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (tekst jednolity ustawy o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu w związku z ruchem pojazdów mechanicznych zatwierdzonego dekretem królewskim z mocą ustawy nr 8/2004 z dnia 29 października), opublikowany w *Boletín Oficial del Estado* z dnia 5 listopada 2004 r.

² Opublikowanego w *Boletín Oficial del Estado* z dnia 13 września.

Podobnie Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre³, (ogólne rozporządzenie w sprawie pojazdów zatwierdzone dekretem królewskim nr 2822/1998 z dnia 23 grudnia) zawiera w załączniku II katalog klas i kategorii pojazdów, a w art. 5 zalicza ciągnik i naczepę do niezależnych pojazdów, chociaż oba mogą tworzyć pojazd przegubowy.

3.– Zgodnie z orzecznictwem Tribunal Supremo (sądu najwyższego, Hiszpania), odpowiedzialność związana z różnymi elementami pojazdu przegubowego wobec poszkodowanych osób trzecich jest solidarna, a art. 19 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia („Zbieżność szkód i sprawców”) określa, w jaki sposób rozkłada się odpowiedzialność między nimi:
[Or. 7]

„Jeśli dwoma uczestniczącymi pojazdami były ciągnik i przyczepa lub naczepa zespolone z nim, lub dwie przyczepy lub naczepy i nie można ustalić odpowiedzialności każdego z nich, każdy ubezpieczyciel przyczynia się do spełnienia wspomnianych zobowiązań zgodnie z postanowieniami umów zawartych między ubezpieczycielami, a w razie ich braku – proporcjonalnie do kwoty rocznej składki od ryzyka odpowiadającej poszczególnym pojazdom wskazanym w zawartej polisie ubezpieczeniowej”.

Przepis ten jednak nie określa, w jaki sposób mają rozliczyć się ze sobą ubezpieczyciele odrębnych pojazdów tworzących zespół przegubowy gdy, jak to ma miejsce w niniejszej sprawie, winę za szkody poniesione przez jednego z nich (naczepa) można przypisać wyłącznie drugiemu, w tym przypadku jako spowodowane nieostrożną jazdą kierowcy ciągnika. Czyli nie rozwiązuje kwestii, czy szkody majątkowe wyrządzone w naczepie powinny zostać pokryte przez obowiązkowe ubezpieczenie ciągnika.

4.– Artykuł 5 LRCSCVM („Zakres przedmiotowy i wyłączenia”) w ust. 2 stanowi:

„Ubezpieczenie obowiązkowe nie pokrywa również szkód majątkowych w ubezpieczonym pojeździe, w rzeczach w nim przewożonych ani w rzeczach, których właścicielem lub posiadaczem jest ubezpieczony, właściciel [pojazdu] lub kierujący [pojazdem], a także małżonek lub krewny do trzeciego stopnia pokrewieństwa lub powinowactwa tych osób”.

PO TRZECIE.– *Wątpliwości uzasadniające wystąpienie z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym*

1.– W zaskarżonym skargą kasacyjną wyroku dokonano wykładni art. 5 LRCSCVM w ten sposób, że naczepa nie jest uważana za rzecz przewożoną przez ciągnik lub ładunek ciągnika, i z tego względu uznano, że wyłączenie objęcia

³ Opublikowany w *Boletín Oficial del Estado* z dnia 26 stycznia 1999 r.

ubezpieczeniem nie ma zastosowania a szkody w naczepie powinny zostać pokryte z obowiązkowego ubezpieczenia ciągnika. Strona pozwana, skarżąca w postępowaniu kasacyjnym, twierdzi jednak, że naczepa jest ładunkiem, a szkody w niej są wyłączone z zakresu ubezpieczenia obowiązkowego, przede wszystkim jeśli uważa się, że wypadek miał miejsce gdy ciągnik i naczepa tworzyły funkcjonalną całość.

2.– Te dwie przeciwstawne interpretacje art. 5 LRCSCVM pojawiają się także w wyrokach sądów okręgowych, cywilnych i handlowych sądów apelacyjnych w Hiszpanii.

Na przykład w sprawach takich, jak niniejsza, uznaje się, że szkody w naczepie są wyraźnie wyłączone z zakresu ubezpieczenia obowiązkowego **[Or. 8]** ciągnika siodłowego lub ciągnika [...] [cytat z dwóch wyroków sądów okręgowych]. W jednym z tych wyroków dla poparcia [tego stanowiska] przytoczono wyrok niniejszej Sala de lo Civil del Tribunal Supremo (izby cywilnej sądu najwyższego) z dnia 1 kwietnia 1996 r. [OMISSIS], w którym szkody w naczepie zostały uznane za wyłączone na podstawie klauzuli dobrowolnego ubezpieczenia ciągnika siodłowego lub ciągnika z tytułu odpowiedzialności cywilnej, której brzmienie było bardzo podobne do brzmienia art. 5 LRCSCVM.

Przeciwnie natomiast, z zakresu obowiązkowego ubezpieczenia ciągnika siodłowego lub ciągnika nie zostały wyłączone szkody w naczepie [...] [cytat z dwóch wyroków sądów okręgowych].

3.– [...] [przepis krajowy dotyczący orzecznictwa Tribunal Supremo (sądu najwyższego) i skargi kasacyjnej]

4.– Zgodnie z orzecznictwem Trybunału dotyczącym wykładni art. 267 TFUE, jeśli sąd krajowy uzna, że w danej sprawie zastosowanie ma przepis krajowy, który ocenia jako sprzeczny z prawem Unii, to sąd ten jest zobowiązany zwrócić się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym, pod warunkiem, że sam nie może rozstrzygnąć tych swoich wątpliwości a od jego wyroku nie przysługuje żaden zwyczajny środek zaskarżenia (wyrok TSUE z dnia 9 września 2015 r., C-160/14).

5.– Wątpliwość, którą przedkłada niniejsza izba, i z powodu której zdecydowała wystąpić do Trybunału z przedmiotowym wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, polega na tym, czy wykładnia art. 5 LRCSCVM wyłączająca szkody w naczepie w **[Or. 9]** w przypadkach takich, jak w postępowaniu głównym, z objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem ciągnika, ze względu na uznanie ciągnika za porównywalny z ładunkiem lub „rzeczami przewożonymi”, lub również przez uznanie, że ciągnik i naczepa tworzą jeden pojazd, którego odpowiednie ubezpieczenia obowiązkowe pokrywałyby jedynie szkody majątkowe wyrządzone osobom trzecim, innych niż posiadacze jednego i drugiego pojazdu, podważa lub pomniejsza zakres pokrycia szkód materialnych

obowiązkowym ubezpieczeniem pojazdów przewidzianym w art. 3 akapit ostatni dyrektywy 2009/103/WE w związku z art. 1 tej dyrektywy.

SENTENCJA

IZBA POSTANAWIA: Na podstawie powyższego, Sala Primera, de lo Civil, del Tribunal Supremo del Reino de España (pierwsza izba cywilna sądu najwyższego Królestwa Hiszpanii) w pełnym składzie, postanawia zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z następującym pytaniem prejudycjalnym:

Czy art. 3 akapit ostatni dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności, w związku z art. 1 tej dyrektywy, sprzeciwia się interpretacji przepisu krajowego (art. 5 ust. 2 Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor [ustawy o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu w związku z ruchem pojazdów mechanicznych]), zgodnie z którą w przypadkach takich, jak w postępowaniu głównym, uznaje się szkody w naczepie za wyłączone z zakresu obowiązkowego ubezpieczenia ciągnika w wyniku zrównania naczepy z rzeczami przewożonymi w ciągniku lub również w wyniku uznania, że dla celów związanych z odszkodowaniem za szkody majątkowe naczepa wraz z ciągnikiem tworzy jeden pojazd?

[...] **[Or. 10]** [...] [rozważania proceduralne z zakresu prawa krajowego i podpisy]