

**Mål C-923/19****Begäran om förhandsavgörande****Datum för ingivande:**

17 december 2019

**Hänskjutande domstol**

Tribunal Supremo (Spanien)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

28 november 2019

**Klagande, tillika svarande i första instans:**

Van Ameyde España, S. A.

**Motpart, tillika kärande i första instans:**

GES Seguros y Reaseguros, S. A.

[UTELÄMNAS]

**TRIBUNAL SUPREMO****Tvistemålsavdelningen****PLENUM**

[UTELÄMNAS]

**BAKGRUND [orig. s. 2]****ETT.**- *Nationellt mål i vilket förhandsavgörande begärs*

1.– Den 3 april 2014 inträffade en trafikolycka då ett ledat fordon bestående av ett dragfordon och en påhängsvagn körde av vägen och välte. Olyckan berodde på att dragfordonets förare hade förfarit oaktsamt.

2.– Vid den tidpunkten ägdes påhängsvagnen av Caixarenting, S. A. U., och den hade leasats ut till Primafrío, S. L. (nedan kallat Primafrío), ett företag som hade tecknat försäkring som omfattade skador på fordonet hos försäkringsbolaget Ges, Seguros y Reaseguros, S. A. (nedan kallat GES). Obligatorisk ansvarsförsäkring

för påhängsvagnen hade tecknats hos försäkringsbolaget Seguros Bilbao (som inte är part i målet).

Dragfordonet ägdes av det portugisiska företaget Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (nedan kallat Doctrans), och obligatorisk ansvarsförsäkring för fordonet hade tecknats hos det portugisiska försäkringsbolaget Acoreana, som i Spanien företrädde av bolaget Van Ameyde España, S. A. (Van Ameyde & Aficresa, S. A. enligt fullmakt; nedan kallat Van Ameyde).

Såväl det företag som hade leasat påhängsvagnen (Primafrío) som det portugisiska företag som ägde dragfordonet (Doctrans) helägdes (med 100 procent av kapitalet) av företaget Krone-Mur Servifrío, S. L.

3.– GES betalade ut ersättning till Primafrío med 34 977,33 euro för skadorna på påhängsvagnen (motsvarande kostnaden för skadorna på påhängsvagnen minus självrisken).

4.– Den 13 mars 2015 väckte påhängsvagnens försäkringsbolag (GES) den talan som gett upphov till förevarande tvist mot dragfordonets försäkringsbolag (Van Ameyde) och yrkade att Van Ameyde skulle förpliktigas att ersätta GES med det beloppet, 34 977,33 euro, jämte lagstadgad ränta. GES gjorde i korthet gällande att enligt de bestämmelser som gällde när olyckan inträffade, var såväl dragfordonet som påhängsvagnen självständiga fordon med olika ägare, och vart och ett av dem hade sin egen obligatoriska försäkring, [orig. s. 3] vilket innebär att påhängsvagnen inte kunde anses vara last eller egendom som transporterades av dragfordonet.

5.– Van Ameyde bestred talan. Van Ameyde gjorde gällande att talan skulle ogillas och att de undantag från försäkringsskydd som föreskrivs i artikel 5.2 i den konsoliderade lagen om skadeståndsansvar och försäkring för motorfordon (texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor) (nedan kallad LRCSCVM), vilken godkändes genom kungligt lagstiftningsdekret 8/2004 av den 29 oktober 2004, var tillämpliga, eftersom det i andra strecksatsen i den artikeln föreskrivs att dragfordonets obligatoriska försäkring inte omfattar skador på transporterad egendom, och att påhängsvagnen i det här fallet skulle anses vara last eller egendom som transporterades av dragfordonet.

6.– Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (Förstainstansdomstol nr 1 i La Palma del Condado) meddelade dom den 14 juli 2016 och ogillade talan. Den fann att av de undantag från den obligatoriska fordonsförsäkringens försäkringsskydd som föreskrivs i artikel 5.2 LRCSCVM, var undantaget i andra strecksatsen tillämpligt, vilket rör skador på egendom som transporteras av dragfordonet, eftersom påhängsvagnen skulle anses vara ”last eller egendom som transporteras”.

7.– Käranden GES överklagade domen och yrkade att talan skulle bifallas, eftersom GES inte ansåg att påhängsvagnen skulle likställas med transporterad egendom. GES vidhöll att undantaget från försäkringsskydd – vilket som alla undantag ska tolkas restriktivt – enbart avsåg skador ”på egendom som transporterats på [det försäkrade fordonet]” och inte egendom som transporterats ”av” det försäkrade fordonet, vilket påhängsvagnen var i det här fallet, eftersom den var ett fordon som var självständigt från dragfordonet, med egen obligatorisk försäkring, och därmed var att betrakta som tredje man i förhållande till den obligatoriska försäkring som täckte dragfordonets skadeståndsansvar. Svaranden bestred överklagandet och vidhöll att påhängsvagnen var dragfordonets last, eftersom det rörde sig om ett fordon som kopplades till dragfordonet för att det skulle förflytta en väsentlig del av dess massa.

8.– Audiencia Provincial de Huelva (Provinsdomstolen i Huelva), avdelning 2, meddelade dom den 22 december 2016 och biföll överklagandet i dess helhet. Den fann att påhängsvagnen inte skulle betraktas som dragfordonets last, [orig. s. 4] dels för att andra strecksatsen i artikel 5.2 LRCSCVM avser skador på ”egendom som transporteras på [det försäkrade fordonet]” och inte egendom som transporteras ”av” det försäkrade fordonet, och dels för att det inte gick att godta argumentet att påhängsvagnen påverkade körningen genom att den gjorde fordonet svårare att manövrera och att den bidrog till att föraren förlorade kontrollen över dragfordonet och därmed bidrog till olyckan. Även i ett fordon som är avsett för passagerartransporter utgör passagerarna last och kan påverka körningen, utan att de för den skull bär ansvar vid en eventuell olycka.

#### **TVÅ.–** *Överklagandet till Tribunal Supremo och tolkningsfrågan*

1.– Van Ameyde överklagade Audiencia Provincials dom till Tribunal Supremo (Högsta domstolen) och gjorde gällande att domen åsidosatte artikel 5.2 LRCSCVM. Van Ameyde yrkade att talan skulle ogillas på grund av att skadorna på påhängsvagnen inte omfattades av dragfordonets obligatoriska försäkring. Tribunal Supremo beviljade prövningstillstånd.

2.– Efter att Tribunal Supremo hade hållit flera överläggningar för att pröva överklagandet, fann den att det fanns skäl att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen, och den beslutade därför att bereda parterna tillfälle att yttra sig över huruvida det var lämpligt att begära ett sådant förhandsavgörande. Båda parterna anser att ett förhandsavgörande bör begäras, och Van Ameyde har särskilt yrkat att det i begäran ska klargöras att påhängsvagnen och dragfordonet utgjorde en funktionell enhet, och att dragfordonets förare ska hållas ansvarig för olyckan.

#### **TRE.–** *Uppgifter om parterna*

1.– [UTELÄMNAS] [beskrivning av parterna, se inledningen] [orig. s. 5]

### **RÄTTSLIGA GRUNDER**

#### **ETT.–** *Unionsrätten*

1.– I artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet finns följande definitioner:

”1) *fordon*: varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat,

2) *skadelidande*: personer som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av fordon.”

I artikel 3 (”Obligatorisk försäkring av motorfordon”) föreskrivs följande:

”Om inte annat följer av artikel 5 ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring.

...

Den försäkring som avses i första stycket ska obligatoriskt omfatta både sakskador och personskador.”

2.– På grundval av dessa bestämmelser har EU-domstolen slagit fast att alla fordon som är registrerade i Europeiska unionen (EU) och som har ett trafik tillstånd och därmed går att köra ska omfattas av en ansvarsförsäkring (dom av den 4 september 2018, mål C-80/17).

3.– Även om dragfordonet och påhängsvagnen är självständiga fordon och därmed vart och ett ska omfattas av en obligatorisk försäkring, innehåller direktivet ingen uttrycklig bestämmelse om hur ansvaret ska fastställas, varken gentemot tredje man eller inbördes, om det inträffar en olycka där denna fordonskombination är inblandad.

**TVÅ.** – *Nationell rätt.* [orig. s. 6]

1.– I artikel 1 LRCSCVM<sup>1</sup> (”Skadeståndsansvar”) föreskrivs följande i punkt 1:

”Den som framför ett motorfordon är, till följd av den risk som framförandet av ett sådant fordon medför, ansvarig för skador som orsakas personer eller egendom till följd av framförandet.

...

<sup>1</sup> Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, godkänd genom kungligt lagstiftningsdekret 8/2004 av den 29 oktober 2004, offentliggjord i *Boletín Oficial del Estado* den 5 november 2004.

Ägaren till ett fordon ansvarar, även om han inte själv framför fordonet, för de person- och saksador som föraren orsakat om ägaren står i relation med föraren på något av de sätt som avses i artikel 1903 i civillagen och artikel 120.5 i strafflagen. Detta ansvar upphör om ägaren kan styrka att han har visat all den aktsamhet som kan förväntas av honom för att förhindra skadan.”

I artikel 2 LRCSCVM (”Skyldighet att inneha försäkring”) föreskrivs följande i punkt 1:

”En ägare till ett fordon som är normalt hemmahörande i Spanien är skyldig att teckna och inneha en försäkring för varje fordon som han eller hon är ägare till, som täcker det skadeståndsansvar som avses i artikel 1 ... med ett belopp upp till gränsen för den obligatoriska försäkringen.”

2.– I artikel 1.1 i förordningen om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon (Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor), vilken godkändes genom kungligt dekret nr 1507/2008 av den 12 september 2008<sup>2</sup> föreskrivs följande:

”Vad gäller skadeståndsansvaret vid motorfordonstrafik och skyldigheten att inneha försäkring som regleras i denna förordning, avses med motorfordon alla fordon som är ägnade att framföras på marken och som är motordrivna, däribland mopeder, specialfordon, släpfordon och påhängsvagnar ...”.

Vidare innehåller den allmänna fordonsförordningen (Reglamento General de Vehículos), som godkändes genom kungligt dekret nr 2822/1998 av den 23 december 1998,<sup>3</sup> (bilaga II) en förteckning över fordonsklasser och kategorier, och i artikel 5 klassificeras dragfordon och påhängsvagn som självständiga fordon, även om de tillsammans kan utgöra ett ledat fordon.

3.– Enligt Tribunal Supremos praxis har ett ledat fordons olika beståndsdelar solidariskt ansvar gentemot tredje man, och i artikel 19.2 i förordningen om obligatorisk försäkring (”Sammanträffande skador och vållande”) regleras hur ansvaret ska fördelas mellan dem: **[orig. s. 7]**

”Om de inblandade fordonen utgörs av ett dragfordon och ett släpfordon eller en påhängsvagn som kopplats till dragfordonet, eller två släpfordon eller påhängsvagnar, och det inte kan avgöras vilket ansvar vart och av fordonen bär, ska varje försäkringsgivare bidra till att skyldigheterna fullgörs i enlighet med villkoren i avtalen mellan försäkringsgivarna, eller, om inget avtal har ingåtts, i förhållande till den årliga riskpremien för vart och ett av de fordon som anges i försäkringsbrevet.”

<sup>2</sup> Offentliggjord i *Boletín Oficial del Estado* den 13 september.

<sup>3</sup> Offentliggjord i *Boletín Oficial del Estado* den 26 januari 1999.

I denna bestämmelse föreskrivs emellertid inte hur ansvaret ska fördelas mellan försäkringsgivarna för de olika fordon som ingår i det ledade fordonet, när skadorna på ett av dem (påhängsvagnen) helt kan tillskrivas det andra fordonet, vilket är fallet här, på grund av att dragfordonets förare förfarit oaktsamt. Den besvarar således inte frågan huruvida de sakskadorna på påhängsvagnen ska omfattas av dragfordonets obligatoriska försäkring.

4.– I artikel 5.2 LRCSCVM (”Materiellt tillämpningsområde samt undantag”) föreskrivs följande:

”Den obligatoriska försäkringen ska heller inte omfatta saksador på det försäkrade fordonet, på egendom som transporterats på det eller på egendom som tillhör försäkringstagaren, den försäkrade, ägaren eller föraren, eller deras make eller maka eller biologiska eller ingifta släktingar i upp till tredje ledet.”

**TRE.**– *Skäl för att begära ett förhandsavgörande*

1.– I den överklagade domen tolkar Audiencia Provincial artikel 5 LRCSCVM så, att påhängsvagnen inte ska betraktas som last eller transporterad egendom på dragfordonet, och Audiencia Provincial anser därför att undantaget från försäkringsskydd inte är tillämpligt och att skadorna på påhängsvagnen omfattades av dragfordonets obligatoriska försäkring. Motparten, tillika kärende i första instans, anser att påhängsvagnen är att betrakta som last och att skadorna på den inte omfattades av den obligatoriska försäkringen, särskilt med tanke på att olyckan inträffade när dragfordonet och påhängsvagnen utgjorde en funktionell enhet.

2.– Dessa två motstridiga tolkningar av artikel 5 LRCSCVM återfinns även i andra domar meddelade av olika Audiencias Provinciales, vilka är appellationsdomstolar för tvistemål i Spanien.

Det har till exempel i liknande mål slagits fast att skadorna på påhängsvagnen inte omfattades av dragfordonets obligatoriska försäkring [**orig. s. 8**] [UTELÄMNAS] [hänvisningar till två domar meddelade av Audiencias Provinciales]. Några av dessa domar hänvisar till den dom som denna tvistemålsavdelning vid Tribunal Supremo meddelade den 1 april 1996 [UTELÄMNAS], i vilken det slogs fast att skadorna på påhängsvagnen var undantagna enligt ett villkor i dragfordonets frivilliga ansvarsförsäkring, vars lydelse var mycket likartad lydelsen av artikel 5 LRCSCVM.

Det slogs däremot fast att skadorna på påhängsvagnen inte var undantagna från dragfordonets obligatoriska försäkring [UTELÄMNAS] [hänvisning till två domar som meddelats av Audiencias Provinciales].

3.– [UTELÄMNAS] [nationella bestämmelser om Tribunal Supremos praxis och överklagandet]

4.– Det följer av EU-domstolens praxis rörande tolkningen av artikel 267 FEUF, att om den nationella domstolen finner att en nationell bestämmelse som den anser strider mot unionsrätten är tillämplig i ett mål, är den skyldig att begära ett förhandsavgörande, under förutsättning att den inte själv kan besvara frågorna och det inte finns något ordinärt rättsmedel mot dess avgörande (EU-domstolens dom av den 9 september 2015, C-160/14).

5.– Den fråga som uppkommit och som föranlett denna begäran om förhandsavgörande, är huruvida den tolkning av artikel 5 LRCSCVM som innebär att skadorna på påhängsvagnen inte omfattas av dragfordonets obligatoriska försäkring i [orig. s. 9] fall som det som är aktuellt i det nationella målet, på grund av att det anses att påhängsvagnen ska likställas med last eller ”transporterad egendom” eller för att dragfordonet och påhängsvagnen anses utgöra ett enda fordon, vars respektive obligatoriska försäkringar bara omfattar de saksador som vållats någon annan än fordonens ägare, minskar den obligatoriska fordonsförsäkringens försäkringsskydd för saksador som föreskrivs i artikel 3 sista stycket jämförd med artikel 1 i direktiv 2009/103/EG.

## BESLUT

**DOMSTOLEN MEDDELAR FÖLJANDE BESLUT:** Mot bakgrund av ovanstående hänskjuter Tribunal Supremo (tvistemålsavdelning 1 i plenum) följande tolkningsfråga till Europeiska unionens domstol för ett förhandsavgörande:

Utgör artikel 3 sista stycket jämförd med artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet hinder för en tolkning av en nationell bestämmelse (artikel 5.2 i lagen om skadeståndsansvar och försäkring för motorfordon) enligt vilken, i ett fall som i det nationella målet, skadorna på påhängsvagnen inte anses omfattas av dragfordonets obligatoriska försäkring, på grund av att påhängsvagnen likställs med egendom som transporteras på dragfordonet, eller på grund av att dragfordonet och påhängsvagnen anses vara ett enda fordon med avseende på sakskadorna?

[UTELÄMNAS] [orig. s. 10] [UTELÄMNAS] [nationella processrättsliga frågor och underskrifter]