



Datum van inontvangstneming : 19/03/2018

Zaak C-100/18

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

12 februari 2018

Verwijzende rechter:

Tribunal Supremo (Spanje)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

30 januari 2018

Eiseres tot cassatie:

Línea Directa Aseguradora, S.A.

Verweerster in cassatie:

Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros

[OMISSIS]

TRIBUNAL SUPREMO (hoogste rechterlijke instantie, Spanje)

[OMISSIS] Zaak [OMISSIS] [samenstelling van de Tribunal Supremo]
[OMISSIS] Madrid, 30 januari 2018.

Línea Directa Aseguradora, S.A. [OMISSIS] is bij [OMISSIS] de Tribunal Supremo del Reino de España (hoogste rechter, Spanje) [OMISSIS] in cassatie gegaan tegen de uitspraak van de Audiencia Provincial de Álava (rechter in tweede aanleg Álava) [OMISSIS] van 25 februari 2015, welke uitspraak was gewezen in het hoger beroep dat door Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros [OMISSIS] [OR. 2] [OMISSIS] was ingesteld tegen het vonnis [OMISSIS] van 23 september 2014 van de Juzgado de Primera Instancia [OMISSIS] de Vitoria-Gasteiz (rechter in eerste aanleg Vitoria-Gasteiz).

[OMISSIS]

FEITEN

TEN EERSTE.- Línea Directa Aseguradora, S.A. heeft cassatieberoep ingesteld tegen het arrest [OMISSIS] van 25 februari [2015] [OMISSIS] van de Audiencia

Provincial de Álava [OMISSIS]. Verweerster in cassatie is Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros.

[schorsing van de behandeling en prejudiciële verwijzing] [OMISSIS]
[OMISSIS]

[OMISSIS]

MOTIVERING [OR. 3]

TEN EERSTE.- Voorwerp van het hoofdgeding en juridisch relevante feiten

1.- De relevante feiten in het hoofdgeding zijn als volgt:

A) De avond van 19 augustus 2013 parkeerde ██████████ in de garage van een eengezinswoning die eigendom was van Industrial Software Indusoft, S.L. de ██████████ met kentekennummer ██████████ die hij tien dagen eerder had gekocht.

Dinsdagavond 20 augustus 2013 startte ██████████ de auto om hem aan een buur te tonen, zonder het voertuig te verplaatsen.

Enkele uren later, omstreeks drie uur 's ochtends, vatte het voertuig vuur en veroorzaakte het een brand die schade berokkende aan de woning. De brand ontstond dus terwijl het voertuig in een privégarage was gestald, waar het al meer dan 24 uur stond zonder dat ermee gereden werd.

B) De brand ontstond in het voertuig, in het elektrische circuit.

C) De eigenaar van de woning, Industrial Software Indusoft, S.L., had een woningverzekeringspolis afgesloten bij Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (hierna: „Segurcaixa”).

Overeenkomstig de woningverzekeringspolis betaalde Segurcaixa zijn verzekerde 44 704,34 EUR uit voor de schade die hij als gevolg van de brand had geleden aan de woning, inrichting, verf etc.

D) De eigenaar van het voertuig, ██████████ had een verplichte verzekering voor deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen afgesloten bij Línea Directa Aseguradora, S.A. (hierna: „Línea Directa”).

E) Op 5 maart 2014 heeft Segurcaixa een vordering tegen Línea Directa ingesteld bij de Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteiz. Daarin verzocht zij om thans eiseres tot cassatie te veroordelen tot betaling van een bedrag van 44 704,34 EUR, vermeerderd met de wettelijke rente, aan thans verweerster in cassatie, omdat het [OR. 4] ongeval zijn oorsprong vond in een door thans eiseres tot cassatie verzekerd verkeersincident.

F) [OMISSIS] [niet relevant exceptief verweer] [OMISSIS]

2.- In zijn vonnis heeft de Juzgado het verzoek afgewezen omdat de brand niet kon worden beschouwd als door de verzekering van thans eiseres tot cassatie gedekte deelneming aan het verkeer.

3.- De Audiencia heeft het hoger beroep van Segurcaixa gegrond verklaard, het vonnis van de Juzgado vernietigd, het verzoek toegewezen en Línea Directa veroordeeld tot betaling van 44 704,34 EUR, vermeerderd met rente, aan Segurcaixa.

De beslissing van de Audiencia was gebaseerd op een ruime uitlegging van het begrip „deelneming aan het verkeer”, op basis waarvan de rechter in tweede aanleg oordeelde dat „brand van een voertuig dat door zijn eigenaar tijdelijk in een garage is gestald, wanneer de ontbranding het gevolg is van oorzaken die eigen zijn aan het voertuig, zonder dat er sprake is van beïnvloeding door daden van een derde” onder deelneming aan het verkeer valt.

4.- Línea Directa heeft cassatieberoep ingesteld.

TEN TWEEDE.- Relevantie van de prejudiciële verwijzing

1.- De belangrijkste vraag die in het hoofdgeding wordt opgeworpen, is of brand van een motorrijtuig in de garage van een gezinswoning als verkeersincident moet worden beschouwd. Om die vraag te beantwoorden, moet worden gekeken naar de regelgeving tot vaststelling van de verplichte verzekering, in het bijzonder richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (gecodificeerde versie). [OR. 5]

De bepaling die is ingeroepen in het cassatieberoep bij [OMISSIS] de Tribunal Supremo is de Spaanse federale wet tot omzetting van richtlijn 2009/103/EG in het nationale recht.

Deze prejudiciële verwijzing is relevant om de twijfels inzake de uitlegging van artikel 3 van richtlijn 2009/103/EG weg te nemen. In dat artikel is voorzien in een verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen.

Bij de uitlegging rijst de vraag of ervan uit kan worden gegaan dat het onderhavige geval onder de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen valt, die volgens de richtlijn door een verplichte verzekering moet zijn gedekt.

Artikel 3 van richtlijn 2009/103/EG bepaalt:

„Artikel 3. Verplichte motorrijtuigenverzekering

Iedere lidstaat treft, onverminderd de toepassing van artikel 5, de nodige maatregelen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt.

De dekking van de schade alsmede de voorwaarden van deze verzekering worden in de in de eerste alinea bedoelde maatregelen vastgesteld.

Iedere lidstaat treft de nodige maatregelen opdat door de verzekeringsovereenkomst eveneens worden gedekt:

a) de schade die is veroorzaakt op het grondgebied van de andere lidstaten, overeenkomstig de in deze staten geldende wettelijke regelingen;

b) de schade waarvan onderdanen van de lidstaten het slachtoffer kunnen zijn op het traject dat een rechtstreekse verbinding vormt tussen twee gebieden waar het Verdrag van toepassing is, wanneer er geen nationaal bureau van verzekeraars bestaat voor dat traject. In dat geval wordt de schade gedekt overeenkomstig de nationale wetgeving inzake de verplichte verzekering die geldt in de lidstaat op het grondgebied waarvan het voertuig gewoonlijk is gestald.

De in de eerste alinea bedoelde verzekering dekt zowel materiële schade als lichamelijk letsel.”

2.- Uit het arrest van het Hof van Justitie van 4 september 2014, ██████████ (C-162/13), blijkt dat het begrip „deelneming aan het verkeer van voertuigen” waarvan sprake in richtlijn 2009/103/EG een autonoom [OR. 6] Unierechtelijk begrip is dat niet aan de beoordeling van elke lidstaat kan worden overgelaten, aangezien in de bepalingen van de richtlijnen betreffende motorrijtuigenverzekeringen nergens wordt verwezen naar het recht van de lidstaten ten aanzien van dit begrip. Zoals in dat arrest van het Hof wordt opgemerkt, kunnen situaties zoals die in het onderhavige geding binnen de Europese Unie op verschillende manieren worden opgelost naargelang van de taalversie, zoals ook blijkt uit de uiteenlopende uitlegging door de rechters in eerste aanleg ter zake en uit de analyse van de Spaanse rechtspraak.

Latere arresten van het Hof van 28 november 2017, C-514/16, en 20 december 2017, C-334/16, nemen de twijfels in het onderhavige geval niet weg.

3.- Dit geding gaat uit van het volgende:

i) dat de door ██████████ bij Línea Directa afgesloten verzekering uitsluitend tot doel heeft de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van het uitgebrande voertuig te dekken;

- ii) dat het verzekerde voertuig een voertuig is in de zin van artikel 1 van richtlijn 2009/103/EG;
- iii) dat het voertuig gewoonlijk in Spanje is gestald en de uitzonderingen van artikel 4 van richtlijn 2009/103/EG niet van toepassing zijn.

TEN DERDE.- Op het hoofdgeding toepasselijk nationaal rechtskader

1.- Het toepassingsgebied van de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen in de zin van artikel 3 van richtlijn 2009/103/EG is in het Spaans recht vastgesteld aan de hand van het begrip „deelneming aan het verkeer”, dat wordt gedefinieerd als „de gevolgen van het risico van het besturen van motorrijtuigen”, zowel in garages en op parkeerplaatsen als op openbare en privéterreinen die geschikt zijn voor verkeer, binnen of buiten de bebouwde kom, alsmede op wegen en terreinen die, hoewel zij niet geschikt zijn voor verkeer, wel algemeen worden gebruikt.¹ [OR. 7]

2.- [OMISSIS] [De] Tribunal Supremo del Reino de España heeft het risico van deelneming aan het verkeer ruim uitgelegd en geoordeeld dat er niet alleen sprake is van deelneming aan het verkeer wanneer het voertuig in beweging is, maar ook in sommige gevallen waarin het voertuig stilstaat (arrest 415/2015 van 1 juli 2015).

Deze uitlegging van de Spaanse Tribunal Supremo strookt met de rechtsopvatting van het Hof van Justitie, dat in zijn arrest van 28 november 2017 (zaak C-514/16) heeft verklaard dat het feit dat het voertuig stilstond toen hiermee een ongeval plaatsvond op zich niet uitsluit dat het gebruik van dat voertuig op dat moment kan vallen onder de functie ervan als vervoermiddel en bijgevolg onder het begrip „deelneming aan het verkeer” in de zin van artikel 3 van de richtlijn. In datzelfde arrest verklaart het Hof dat de vraag of de motor op het moment van het ongeval al of niet draaide overigens niet doorslaggevend is.

3.- Wanneer het voertuig stilstaat en het ongeval geen verband houdt met de functie ervan als vervoermiddel, [OMISSIS] heeft de Tribunal Supremo echter uitgesloten dat er sprake zou zijn van deelneming aan het verkeer die gedekt is door de verplichte verzekering (arrest 692/2002 van 4 juli 2002, arrest 1244/2007 van 29 november 2007 en arrest 525/2009 van 26 juni 2009).

¹ De artikelen 1.1, 1.4 en 2.1 van Real Decreto Legislativo 8/2004 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y del seguro en la circulación de vehículos a motor (koninklijk wetgevend besluit 8/2004 tot goedkeuring van de gecodificeerde tekst van de wet inzake wettelijke aansprakelijkheid en de verzekering in het motorvoertuigverkeer) van 29 oktober 2004 en artikel 1 van [OMISSIS] Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (koninklijk besluit 1507/2008 tot goedkeuring van de regeling inzake de verplichte wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen) van 12 september 2008.

Die uitlegging strookt met de rechtsopvatting van het Hof, dat van oordeel is dat het gebruik van een voertuig dat overeenstemt met de gebruikelijke functie van dat voertuig onder „deelneming aan het verkeer” valt [arrest van het Hof van 4 september 2014, ██████ (C-162/13)].

4.- [OMISSIS] De Tribunal Supremo heeft geoordeeld dat wanneer een voertuig onderweg stopt en vuur vat, er sprake is van deelneming aan het verkeer die gedekt is door de verplichte verzekering (arrest 1116/2008 van 2 december 2008, arrest 816/2011 van 6 februari 2012 en arrest 556/2015 van 19 oktober 2015). **[OR. 8]**

De Tribunal Supremo heeft echter ontkend dat de brand van een personenauto die op de openbare weg was gestald en was afgedekt met dekens om hem te beschermen tegen vorst als verkeersincident kon worden beschouwd (arrest 915/2000 van 10 oktober 2000).

TEN VIERDE.- Prejudiciële vraag

1.- In het onderhavige geval was het uitgebrande voertuig recentelijk aangekocht. In het Spaanse recht is uitdrukkelijk bepaald dat de bestuurder niet aansprakelijk is voor in het verkeer toegebrachte schade wanneer de schade te wijten is aan overmacht die vreemd is aan het rijden, maar is tegelijkertijd vastgesteld dat defecten aan het voertuig en breuken of storingen van de inrichtingen die er deel van uitmaken niet als overmacht worden beschouwd.²

Daaruit vloeit voort dat in het hypothetische geval waarin een ongeval het gevolg is van een voertuigdefect, dat feit als dusdanig de bestuurder niet zou bevrijden van zijn aansprakelijkheid en dekking door de verplichte verzekering derhalve evenmin zou uitsluiten. Die aansprakelijkheid zou niet uitsluiten dat dezen of genen nadien een claim zouden kunnen indienen tegen de fabrikant van het voertuig, als aan de voorwaarden daarvoor zou zijn voldaan.³

2.- De vraag rijst echter of het beroep op de verzekering met betrekking tot deelneming aan het verkeer verenigbaar is met richtlijn 2009/103/EG bij een ongeval met een stilstaand motorvoertuig waarbij geen risico bestond voor de weggebruikers en er geen rechtstreeks verband was met de deelneming aan het verkeer, aangezien er geen sprake was van een onderbreking onderweg of een onderbreking voor het lossen. In het onderhavige geval stond het voertuig niet alleen stil, maar was het geparkeerd in de garage van een privéwoning.

² Artikel 1.1 van Real Decreto Legislativo 8/2004 van 29 oktober 2004.

³ In overeenstemming met de regeling die voortvloeit uit richtlijn 85/374/EEG van de Raad van 25 juli 1985 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der lidstaten inzake de aansprakelijkheid voor producten met gebreken.

In het Spaanse recht zijn ook de risico's die ontstaan bij het besturen van een motorrijtuig in garages en op parkeerplaatsen opgenomen.⁴ [OR. 9]

Het Hof van Justitie heeft geoordeeld dat een manoeuvre van een tractor op de binnenplaats van een boerderij als deelneming aan het verkeer kan worden beschouwd aangezien het overeenstemt met de gebruikelijke functie van dat voertuig [arrest van het Hof van 4 september 2014, █████ (C-162/13)].

Het Hof heeft eveneens verduidelijkt dat geen enkele bepaling van richtlijn 2009/103/EG de omvang van de verplichte verzekering en van de bescherming die deze verplichting beoogt te verlenen aan slachtoffers van door motorrijtuigen veroorzaakte ongevallen beperkt tot gevallen van gebruik van dergelijke voertuigen op bepaalde terreinen of bepaalde wegen (arrest van 28 november 2017, C-514/16, en arrest van 20 december 2017, C-334/16).

[De Tribunal Supremo] vraagt zich evenwel af of brand van een voertuig dat in een privégarage is geparkeerd, zoals in het hoofdgeding, meer te maken heeft met de mogelijke aansprakelijkheid van de eigenaar van een potentieel gevaarlijk voorwerp dan met de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en met het verkeersrisico.

3.- De doelstellingen van de regelgeving inzake de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, kunnen als argument worden gebruikt om brand van een voertuig te beschouwen als verkeersrisico.

Zoals vermeld in het arrest van 20 december 2017, C-334/16, gaat het er enerzijds om het vrije verkeer te waarborgen, zowel van gewoonlijk op het grondgebied van de Unie gestalde voertuigen als van de inzittenden van die voertuigen, en anderzijds te verzekeren dat de slachtoffers van door deze voertuigen veroorzaakte ongevallen een vergelijkbare behandeling krijgen, ongeacht de plaats op het grondgebied van de Unie waar het ongeval zich heeft voorgedaan (arresten van 23 oktober 2012, C-300/10; 4 september 2014, C-162/13, en 28 november 2017, C-514/16).

Bovendien blijkt uit de ontwikkeling van de Unieregeling inzake de verplichte verzekering dat de Uniewetgever deze doelstelling van bescherming van de slachtoffers van [OR.10] door voertuigen veroorzaakte ongevallen voortdurend heeft nagestreefd en versterkt (arresten van 4 september 2014, C-162/13, en 28 november 2017, C-514/16).

Daar komt bij dat de gebruikelijke functie als vervoermiddel niet vereist dat het voertuig in beweging is op het moment van het ongeval en dat als de brand ontstaat wanneer het voertuig stilstaat maar zijn oorsprong vindt in een functie die

⁴ Artikel 2 van Real Decreto 1507/2008.

noodzakelijk of nuttig is voor het vermogen om zich te verplaatsen, dat ook onder de gebruikelijke functie als vervoermiddel valt.

4.- Anderzijds kan men zich afvragen of het stallen van een voertuig onder het begrip „deelneming aan het verkeer” valt wanneer vanwege de tijd tussen de deelneming aan het verkeer en het ongeval of de manier waarop het ongeval zich heeft voorgedaan geen nauw verband bestaat waaruit zou blijken dat het eerdere gebruik van het voertuig van invloed is geweest op de brand.

Als de wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen aldus zou worden uitgelegd dat er geen tijdsverband hoeft te bestaan met de deelneming aan het verkeer, zou dat kunnen leiden tot gelijkstelling van de verzekering voor de deelneming aan het verkeer en de verzekering van de eigenaar die de eventuele aansprakelijkheid dekt waartoe het loutere bezit of de loutere eigendom van een voertuig aanleiding kan geven. Dat zou gevolgen kunnen hebben voor de premiebedragen van de wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen en vooral, indien dit niet overal in de Europese Unie op dezelfde manier zou worden uitgelegd, tot verschillende kosten voor verzekeringen naargelang van waar de voertuigen gewoonlijk zijn gestald.

[OMISSIS] [procesformule] [OMISSIS]

DICTUM

[DE RECHTER] BESLIST: [OR. 11]

A) het Hof van Justitie van de Europese Unie om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen te verzoeken:

- 1) Verzet artikel 3 van richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid zich tegen een uitlegging waarin schade veroorzaakt door brand van een stilstaand voertuig gedekt wordt door de verplichte verzekering wanneer de brand zijn oorsprong vindt in de inrichtingen die noodzakelijk zijn om de functie van het voertuig als vervoermiddel te vervullen?
- 2) Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord, verzet artikel 3 van richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid zich tegen een uitlegging waarin schade veroorzaakt door brand van een voertuig gedekt wordt door de verplichte verzekering wanneer

de brand niet in verband kan worden gebracht met een eerdere verplaatsing, waardoor niet kan worden vastgesteld dat hij verband houdt met een rit?

- 3) Indien de tweede vraag ontkennend wordt beantwoord, verzet artikel 3 van richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid zich tegen een uitlegging waarin schade veroorzaakt door brand van een voertuig gedekt wordt door de verplichte verzekering wanneer het voertuig gestald is in een afgesloten privégarage?

B) [OMISSIS] [OMISSIS]

[OMISSIS] [slotformules van het proces] [OMISSIS]