ARREST VAN HET HOF (Vijfde kamer)

10 juni 2021 *

„Prejudiciële verwijzing – Verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven – Richtlijn 2009/103/EG – Artikel 1, punten 1 en 2 – Artikel 3, eerste, tweede en laatste alinea – Begrip , voertuigen' – Verplichte dekking van materiële schade – Omvang – Verkeersongeval met een geleed voertuig waarvan de onderdelen afzonderlijk bij verschillende verzekeraars zijn verzekerd – Schade die aan de oplegger is veroorzaakt door de trekker waaraan die oplegger ten tijde van het ongeval was gekoppeld – Uitlegging van de nationale regeling volgens welke die schade niet wordt gedekt door de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van die trekker aanleiding kan geven"

In zaak C-923/19,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Tribunal Supremo (hoogste rechterlijke instantie, Spanje) bij beslissing van 28 november 2019, ingekomen bij het Hof op 17 december 2019, in de procedure

Van Ameyde España, S.A.

tegen

GES, Seguros y Reaseguros, S.A.,

wijst

HET HOF (Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: E. Regan, kamerpresident, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos en I. Jarukaitis (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: M. Bobek,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

* Procestaal: Spaans.

gelet op de opmerkingen van:

– Van Ameyde España, S.A., vertegenwoordigd door M. I. Castizo Reyes, procuradora, en V. Muñoz Mundina, abogado,

– GES, Seguros y Reaseguros, S.A., vertegenwoordigd door A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, en J. A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado,

– de Spaanse regering, vertegenwoordigd door M. J. Ruiz Sánchez als gemachtigde,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door H. Tserepa-Lacombe en J. Rius als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 23 februari 2021,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 3, laatste alinea, gelezen in samenhang met artikel 1, 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 (PB 2009, L 263, blz. 11).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Van Ameyde España, S.A. (hierna: „Van Ameyde") en GES, Seguros y Reaseguros, S.A. (hierna: „GES Seguros") over een vordering tot vergoeding van de materiële schade die aan een oplegger is toegebracht bij een verkeersongeval met een geleed voertuig.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

3 De overwegingen 1 tot en met 3 en 20 van richtlijn 2009/103 luiden als volgt:

„(1) Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten 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 [(PB 1972, L 103, blz. 1)], Tweede richtlijn (84/5/EEG) van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven [(PB 1984, L 8, blz. 17)], Derde richtlijn (90/232/EEG) van de Raad van 14 mei 1990 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven [(PB 1990, L 129, blz. 33),] en richtlijn 2000/26/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 mei 2000 inzake de onderlinge

aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (vierde richtlijn motorrijtuigenverzekering) [(PB 2000, L 181, blz. 65)] zijn herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd [...]. Ter wille van de duidelijkheid en een rationele ordening van de tekst dient tot codificatie van deze vier richtlijnen en richtlijn 2005/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2005 houdende wijziging van de richtlijnen [72/166/], [84/5], 88/357/EEG en [90/232] van de Raad en richtlijn [2000/26] van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven [(PB 2005, L 149, blz. 14)] te worden overgegaan.

(2) De verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (motorrijtuigenverzekering) is van bijzonder groot belang voor Europese burgers, of zij verzekeringnemers zijn of slachtoffers van een ongeval. Zij is tevens van grote betekenis voor verzekeringsondernemingen omdat de motorrijtuigenverzekering een aanzienlijk deel van het schadeverzekeringsbedrijf in de [Europese Unie] vormt. Daarnaast heeft de motorrijtuigenverzekering gevolgen voor het vrije verkeer van personen en voertuigen. [...]

(3) Iedere lidstaat moet de dienstige maatregelen treffen 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 en de voorwaarden van deze verzekering worden in deze maatregelen vastgesteld.

[...]

(20) Er dient voor te worden gezorgd dat slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen een vergelijkbare behandeling krijgen, ongeacht de plaats in de [Unie] waar het ongeval zich heeft voorgedaan."

4 Artikel 1 van deze richtlijn bevat de volgende definities:

„Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. ‚voertuigen': alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers;

2. ‚benadeelden': zij die recht hebben op vergoeding van door voertuigen veroorzaakte schade;

[...]"

5 Artikel 3 van die richtlijn („Verplichte motorrijtuigenverzekering") bepaalt:

„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.

[...]

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

6 Artikel 5 van die richtlijn („Afwijking van de verplichting tot het afsluiten van een verzekering voor voertuigen") is in de volgende bewoordingen gesteld:

„1. Iedere lidstaat kan afwijken van de bepalingen van artikel 3 ten aanzien van publiekrechtelijke of privaatrechtelijke natuurlijke of rechtspersonen, van wie door deze staat een lijst wordt opgemaakt, die aan de andere lidstaten en aan de [Europese] Commissie wordt toegezonden.

[...]

2. Iedere lidstaat kan afwijken van de bepalingen van artikel 3 ten aanzien van bepaalde typen voertuigen of bepaalde voertuigen met een speciale kentekenplaat, waarvan door deze staat een lijst wordt opgemaakt, die aan de andere lidstaten en aan de Commissie wordt toegezonden.

[...]"

7 Artikel 12 van richtlijn 2009/103 („Bijzondere slachtoffercategorieën") luidt:

„1. Onverminderd artikel 13, lid 1, tweede alinea, dekt de in artikel 3 bedoelde verzekering de aansprakelijkheid voor lichamelijk letsel van de inzittenden van een voertuig, met uitzondering van de bestuurder, ten gevolge van de deelneming van dat voertuig aan het verkeer.

2. De familieleden van de verzekeringsnemer, van de bestuurder of van enig ander persoon die bij een ongeval wettelijk aansprakelijk wordt gesteld en daarvoor door de in artikel 3 bedoelde verzekering is gedekt, kunnen voor wat betreft hun lichamelijk letsel niet op grond van deze verwantschap worden uitgesloten van het recht op een uitkering.

3. De in artikel 3 bedoelde verzekering dekt lichamelijk letsel en materiële schade, geleden door voetgangers, fietsers en andere niet-gemotoriseerde weggebruikers die, als gevolg van een ongeval waarbij een motorvoertuig is betrokken, recht hebben op een vergoeding uit hoofde van het nationale burgerlijk recht.

Deze bepaling doet geen afbreuk aan de wettelijke aansprakelijkheid, noch aan het bedrag van de schade."

Spaans recht

8 Artikel 1 van de texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (gecodificeerde tekst van de wet inzake wettelijke aansprakelijkheid en verzekeringen in het motorrijtuigenverkeer), die is goedgekeurd bij Real Decreto Legislativo 8/2004 (koninklijk wetgevend besluit 8/2004) van 29 oktober 2004 (BOE nr. 267 van 5 november 2004, blz. 36662) (hierna: „wet motorrijtuigenverzekering"), in de op het hoofdgeding toepasselijke versie, heeft als opschrift „Wettelijke aansprakelijkheid" en bepaalt in lid 1:

„De bestuurder van een motorvoertuig is wegens het risico dat door het besturen daarvan ontstaat, aansprakelijk voor de daarmee in het verkeer aan personen en zaken toegebrachte schade.

[...]

In geval van schade aan zaken is de bestuurder aansprakelijk jegens derden wanneer hij wettelijk aansprakelijk is krachtens de artikelen 1902 en volgende van de Código Civil [(burgerlijk wetboek)], de artikelen 109 en volgende van de Código Penal [(wetboek van strafrecht)] en de bepalingen van de onderhavige wet.

[...]

De eigenaar die niet de bestuurder is, is aansprakelijk voor de schade aan personen en zaken die wordt veroorzaakt door de bestuurder wanneer hij met de bestuurder een van de in artikel 1903 van de Código Civil en artikel 120, lid 5, van de Código Penal genoemde banden heeft. Deze aansprakelijkheid eindigt wanneer de eigenaar bewijst dat hij alle zorgvuldigheid van een goed huisvader heeft betracht om de schade te voorkomen.

[...]"

9 Artikel 2 van de wet motorrijtuigenverzekering, met het opschrift „Verzekeringsplicht", bepaalt in lid 1, eerste alinea:

„Iedere eigenaar van een motorrijtuig dat gewoonlijk in Spanje is gestald, is verplicht voor elk voertuig dat hij bezit een verzekeringsovereenkomst af te sluiten en in stand te houden die de in artikel 1 bedoelde wettelijke aansprakelijkheid dekt tot het bedrag van de grenzen van de verplichte verzekering. De eigenaar is evenwel van deze verplichting vrijgesteld wanneer de verzekering wordt gesloten door een andere persoon die daar belang bij heeft. Die persoon moet vermelden in welke hoedanigheid hij de verzekering sluit."

10 Artikel 5 van die wet, met het opschrift „Materiële werkingssfeer en uitsluitingen", bepaalt in lid 2:

„De verplichte verzekering dekt evenmin schade aan het verzekerde voertuig, aan de goederen die erin worden vervoerd of aan goederen die toebehoren aan de verzekeringnemer, de verzekerde, de eigenaar of de bestuurder, alsmede aan de echtgeno(o)t(e) of verwanten van de voornoemde personen tot de derde graad van bloed- of aanverwantschap."

11 Artikel 1, lid 1, van de Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (regeling inzake de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen), zoals goedgekeurd bij Real Decreto 1507/2008 (koninklijk besluit nr. 1507/2008) van 12 september 2008 (BOE nr. 222 van 13 september 2008, blz. 37487) (hierna: „regeling verplichte motorrijtuigenverzekering"), luidt als volgt:

„Voor de toepassing van de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen en de verzekeringsplicht worden alle voertuigen die geschikt zijn voor deelneming aan het verkeer te land en die worden aangedreven door een motor, met inbegrip van bromfietsen, speciale voertuigen, aanhangwagens en opleggers, [...] beschouwd als motorrijtuigen. Aanhangwagens, opleggers en speciale getrokken machines met een toegestane maximummassa van niet meer dan 750 kg [...] zijn vrijgesteld van de verzekeringsplicht."

12 Artikel 19 van de regeling verplichte motorrijtuigenverzekering draagt als opschrift „Samenloop van schade en schadeveroorzakers", en bepaalt in lid 2:

„Indien ten gevolge van hetzelfde ongeval waarbij twee of meer voertuigen zijn betrokken die door hun respectieve verplichte verzekering zijn gedekt, aan derden schade wordt toegebracht, draagt elke

verzekeraar van de veroorzakende voertuigen bij tot de nakoming van de uit de gebeurtenis voortvloeiende verplichtingen, rekening houdend met de aansprakelijkheid van elk van de betrokken voertuigen, voor zover dit kan worden vastgesteld, en als dat niet het geval is, overeenkomstig hetgeen in de overeenkomsten tussen verzekeraars is overeengekomen; bij gebreke hiervan draagt elke verzekeraar bij naar evenredigheid van het vermogen van de respectieve voertuigen.

Wanneer de twee betrokken voertuigen een trekker en de daaraan gekoppelde aanhangwagen of oplegger, of twee aanhangwagens of opleggers zijn, en de aansprakelijkheid van elk van die voertuigen niet kan worden vastgesteld, draagt elke verzekeraar tot de nakoming van de genoemde verplichtingen bij volgens de overeenkomsten tussen verzekeraars of, bij gebreke daarvan, naar rato van het bedrag van de jaarlijkse risicopremie voor elk voertuig dat in de verzekeringsovereenkomst is opgenomen."

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

13 Op 3 april 2014 vond een verkeersongeval met een geleed voertuig, bestaande uit een trekkervrachtwagen (hierna: „trekker") en een oplegger, plaats. Bij dat ongeval raakte de oplegger beschadigd. Vast staat dat het ontstaan van het ongeval was te wijten aan de schuld van de bestuurder van de trekker en dat de schade aan de oplegger uitsluitend het gevolg is van het ongeval.

14 De trekker was eigendom van Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, een vennootschap naar Portugees recht, en was tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer aanleiding kan geven, verzekerd bij Açoreana. Deze eveneens Portugese vennootschap wordt in Spanje vertegenwoordigd door Van Ameyde. De oplegger was van Caixarenting, S.A.U., die deze had geleased aan Primafrío, S.L. Primafrío had bij GES Seguros een polis voor materiële schade aan de oplegger afgesloten. De motorrijtuigenverzekering voor de oplegger was afgesloten bij Seguros Bilbao, S.A. Laatstgenoemde vennootschap is geen partij in de zaak die aanhangig is bij de verwijzende rechter.

15 GES Seguros heeft aan Primafrío 34 977,33 EUR betaald als vergoeding voor de schade aan de oplegger en heeft daarop, namelijk op 13 maart 2015, bij de Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (rechtbank in eerste aanleg nr. 1 La Palma del Condado, Spanje) gevorderd dat Van Ameyde wordt veroordeeld tot betaling van dat bedrag, vermeerderd met de wettelijke rente, ter vergoeding van de geleden schade. Ter onderbouwing van haar vordering voerde GES Seguros met name aan dat volgens de ten tijde van de feiten in het hoofdgeding geldende regeling de trekker en de oplegger afzonderlijke voertuigen waren die toebehoorden aan verschillende eigenaren en elk waren verzekerd tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer aanleiding kan geven, met als gevolg dat de oplegger niet kon worden beschouwd als de lading van de trekker of als een door die trekker vervoerd goed in de zin van artikel 5, lid 2, van de wet motorrijtuigenverzekering. GES Seguros stelde zich dus op het standpunt dat de in die bepaling genoemde uitsluiting van dekking met betrekking tot de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, niet van toepassing was. Volgens Van Ameyde was deze vordering ongegrond.

16 Bij vonnis van 14 juli 2016 werd de vordering van GES Seguros afgewezen op de grond dat de oplegger moest worden aangemerkt als lading van de trekker of als een door die trekker vervoerd goed, waarop GES Seguros in hoger beroep is gegaan bij de Audiencia Provincial de Huelva (rechterlijke instantie in tweede aanleg van de provincie Huelva, Spanje), die het hoger beroep bij arrest van 22 december 2016 gegrond heeft verklaard.

17 Volgens deze rechterlijke instantie was de in artikel 5, lid 2, van de wet motorrijtuigenverzekering genoemde uitsluiting van verzekeringsdekking voor materiële schade aan in het voertuig vervoerde goederen niet van toepassing en werd de schade aan de oplegger dus wel gedekt door de motorrijtuigenverzekering van de trekker. Geoordeeld werd namelijk dat de oplegger niet kon worden beschouwd als de lading van de trekker, met name gelet op het feit dat de betreffende uitsluiting niet ziet op schade aan goederen die „door" het verzekerde voertuig worden vervoerd, maar op schade aan goederen die „in" het verzekerde voertuig worden vervoerd.

18 Van Ameyde is tegen het arrest van 22 december 2016 in cassatieberoep gegaan bij de Tribunal Supremo (hoogste rechterlijke instantie, Spanje), de verwijzende rechter, stellende dat overeenkomstig artikel 5, lid 2, van de wet motorrijtuigenverzekering de schade aan de oplegger niet wordt gedekt door de motorrijtuigenverzekering van de trekker. Van Ameyde betoogt in het bijzonder dat de trekker en de oplegger „een functionele eenheid" vormden toen het ongeval plaatsvond.

19 De verwijzende rechter wijst erop dat de trekker en de oplegger weliswaar twee verschillende voertuigen zijn en als zodanig elk afzonderlijk zijn verzekerd, maar dat richtlijn 2009/103 niet expliciet regelt hoe de aansprakelijkheid jegens derden of tussen trekker en oplegger moet worden bepaald in het geval van een ongeval waarbij een geleed voertuig bestaande uit die twee onderdelen is betrokken. Hieraan wordt wel toegevoegd dat er volgens de eigen rechtspraak voor de verschillende onderdelen van een geleed voertuig sprake is van hoofdelijke aansprakelijkheid jegens benadeelde derden, en dat in artikel 19, lid 2, van de regeling verplichte motorrijtuigenverzekering is aangegeven hoe de aansprakelijkheid onderling moet worden verdeeld. Die bepaling vermeldt echter niet, aldus de verwijzende rechter, op welke wijze de verzekeraars van de verschillende voertuigen die samen een geleed voertuig vormen, de aansprakelijkheid moeten verdelen wanneer de schade aan een van die voertuigen – zoals in de bij hem aanhangige zaak – uitsluitend aan het andere voertuig toe te schrijven is. Artikel 19, lid 2, van de regeling verplichte motorrijtuigenverzekering biedt naar zijn oordeel dus geen antwoord op de vraag of de materiële schade aan de oplegger moet worden gedekt door de motorrijtuigenverzekering van de trekker.

20 De verwijzende rechter vermeldt ook artikel 5, lid 2, van de wet motorrijtuigenverzekering en wijst erop dat de tegenstrijdige uitleggingen van die bepaling – die in het onderhavige geval in eerste aanleg en in hoger beroep zijn gegeven – ook in de rechtspraak van de Audiencias Provinciales (in elke provincie aanwezige rechterlijke instantie in tweede aanleg) zijn te vinden. Om deze tegenstrijdigheid weg te nemen, wenst hij te vernemen of de uitlegging van die bepaling volgens welke schade aan een oplegger die aan een trekker is gekoppeld, in omstandigheden als in de bij hem aanhangige zaak uitgesloten is van dekking door de motorrijtuigenverzekering van die trekker omdat de oplegger gelijk kan worden gesteld aan de lading van de trekker of de door die trekker vervoerde goederen, of omdat de trekker en de oplegger één enkel voertuig vormen en de respectieve motorrijtuigenverzekeringen slechts de materiële schade dekken die wordt toegebracht aan andere derden dan de eigenaar van elk van die voertuigen, afbreuk doet aan de dekking van materiële schade door de motorrijtuigenverzekering als bedoeld in artikel 3, laatste alinea, gelezen in samenhang met artikel 1, van richtlijn 2009/103, of leidt tot een vermindering van die dekking.

21 Tegen deze achtergrond heeft de Tribunal Supremo de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Staat artikel 3, laatste alinea, van [richtlijn 2009/103], gelezen in samenhang met artikel 1 ervan, in de weg aan een uitlegging van de nationale wetgeving (artikel 5, lid 2, van de [wet motorrijtuigenverzekering]) volgens welke in gevallen als dat van het hoofdgeding schade aan de oplegger uitgesloten is van dekking door de verplichte verzekering van de [trekker waaraan deze is gekoppeld] op grond dat de oplegger moet worden gelijkgesteld met de in de [...] trekker vervoerde goederen, of zelfs op grond dat de oplegger één enkel voertuig vormt met [...] de trekker wat materiële schade betreft?"

Beantwoording van de prejudiciële vraag

22 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 3, laatste alinea, gelezen in samenhang met artikel 1, punten 1 en 2, van richtlijn 2009/103 aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een uitlegging van de nationale regeling volgens welke de materiële schade die door een trekker is veroorzaakt aan een oplegger die daaraan was gekoppeld toen een ongeval plaatsvond, niet onder de dekking – en dus niet onder de vergoeding – van de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van die trekker aanleiding kan geven, valt op de grond dat, wat de toekenning van schadevergoeding betreft, de oplegger wordt beschouwd als een door de trekker vervoerd goed of dat trekker en oplegger één enkel voertuig vormen.

23 Om te beginnen moet worden opgemerkt dat richtlijn 2009/103, zoals blijkt uit overweging 1, de eerdere richtlijnen inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten 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, codificeert zonder deze in wezen te wijzigen. De rechtspraak betreffende deze eerdere richtlijnen kan dus worden toegepast op de uitlegging van de overeenkomstige bepalingen van richtlijn 2009/103 (arrest van 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punt 35).

24 Volgens artikel 3, eerste alinea, van richtlijn 2009/103 treft iedere lidstaat, 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. Artikel 3, tweede alinea, van die richtlijn bepaalt dat de dekking van de schade alsmede de voorwaarden van deze verzekering in de in de eerste alinea van dit artikel bedoelde maatregelen worden vastgesteld. In artikel 3, laatste alinea, van de richtlijn is aangegeven dat de in de eerste alinea van artikel 3 bedoelde verzekering zowel materiële schade als lichamelijk letsel dekt. Het hiervoor genoemde artikel 5 bepaalt in lid 2 onder meer dat iedere lidstaat onder de in die bepaling genoemde voorwaarden kan afwijken van de bepalingen van artikel 3 ten aanzien van bepaalde typen voertuigen.

25 Dienaangaande moet er in de eerste plaats op worden gewezen dat, zoals het Hof reeds heeft vastgesteld, artikel 3, eerste alinea, van richtlijn 2009/103, dat in zeer algemene bewoordingen is geformuleerd, de lidstaten verplicht in hun nationale rechtsorde een algemene verplichting tot het verzekeren van motorrijtuigen op te nemen (arrest van 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punt 36 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

26 Elke lidstaat moet er dus voor zorgen dat „ieder voertuig" dat gewoonlijk op zijn grondgebied is gestald, onverminderd de in artikel 5 van deze richtlijn genoemde afwijkingen, door een verzekeringsovereenkomst is gedekt, zodat de wettelijke aansprakelijkheid waartoe dat voertuig aanleiding kan geven, binnen de grenzen van het Unierecht is gedekt (arrest van 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punt 37 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

27 Het begrip „voertuigen" wordt in artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103 gedefinieerd als „alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers".

28 Uit de bewoordingen van die bepalingen blijkt dus ondubbelzinnig dat zowel een trekker als een aanhangwagen of oplegger elk afzonderlijk een „voertuig" in de zin van artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103 is en dat er, tenzij de lidstaat waar deze voertuigen gewoonlijk zijn gestald, gebruikmaakt van de afwijkingsbevoegdheid van artikel 5 van die richtlijn, dus voor elk van hen een verzekeringsovereenkomst moet worden gesloten, zodat de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van deze voertuigen aanleiding kan geven, binnen de grenzen van het Unierecht is gedekt.

29 Wat de vraag betreft of een aan een trekker gekoppelde aanhangwagen of oplegger niet langer kan worden aangemerkt als „voertuig" in de zin van artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103, dan wel of het aan elkaar gekoppelde geheel van trekker en aanhangwagen of oplegger slechts één enkel voertuig in de zin van die bepaling vormt, waardoor de aanhangwagen of oplegger ook in dat geval niet als „voertuig" aan te merken is, moet ten eerste worden opgemerkt dat de bewoordingen van artikel 1, punt 1, geen steun bieden voor die aannames. Uit de omstandigheid dat is aangegeven dat „al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde" aanhangwagens en opleggers onder het begrip „voertuigen" in de zin van artikel 1, punt 1, vallen, en het gebruik van het nevenschikkend voegwoord „alsmede" tussen de twee delen van de definitie van dat begrip blijkt namelijk duidelijk dat aanhangwagens en opleggers een zelfstandige categorie „voertuigen" in de zin van die bepaling vormen. Deze categorie is te onderscheiden van „alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven", die als zodanig worden aangemerkt los van de vraag of er al dan niet sprake is van een koppeling aan een ander voertuig in de zin van die bepaling.

30 Ten tweede zou de zienswijze dat een aanhangwagen of oplegger die aan een trekker is gekoppeld, een door die trekker vervoerd goed is of daarmee één enkel voertuig vormt en dus niet langer zelf ook een „voertuig" in de zin van artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103 is, onverenigbaar zijn met het feit dat de definitie van het begrip „voertuig" in de zin van die bepaling losstaat van het gebruik dat wordt gemaakt of kan worden gemaakt van het betrokken voertuig, waardoor er sprake zou zijn van strijdigheid met de objectieve opvatting van dat begrip (zie in die zin arrest van 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punten 38 en 39 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Die zienswijze zou ook onverenigbaar zijn met het feit dat de reikwijdte van de verplichting om een wettelijkeaansprakelijkheidsverzekering voor deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen te sluiten, met het oog op de rechtszekerheid vooraf dient te worden bepaald, dat wil zeggen vóór het voertuig mogelijk betrokken raakt bij een ongeval (arrest van 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punt 40).

31 Indien een aan een trekker gekoppelde aanhangwagen of oplegger niet langer een „voertuig” in de zin van artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103 was, zou er immers afbreuk worden gedaan aan de voorspelbaarheid, de stabiliteit en de continuïteit van de in artikel 3, eerste alinea, van die richtlijn bedoelde verzekeringsplicht, die evenwel moeten worden geëerbiedigd om de rechtszekerheid te waarborgen (zie naar analogie arrest van 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punt 52).

32 Hieruit volgt dat de zienswijze dat een aan een trekker gekoppelde aanhangwagen of oplegger een door die trekker vervoerd goed is of daarmee één enkel voertuig vormt en dus niet langer een „voertuig” in de zin van artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103 is, zich niet verdraagt met die bepaling. Voor aanhangwagens en opleggers geldt dus de in artikel 3, eerste alinea, van richtlijn 2009/103 genoemde verzekeringsplicht, ongeacht of zij al dan niet aan een ander voertuig zijn gekoppeld, tenzij de lidstaat waar de betrokken aanhangwagen of oplegger gewoonlijk is gestald, gebruikmaakt van de bevoegdheid die hij heeft krachtens artikel 5 van richtlijn 2009/103.

33 In casu blijkt uit de aan het Hof overgelegde stukken evenwel dat het hoofdgeding weliswaar ziet op de vraag hoe een aan een trekker gekoppelde oplegger is aan te merken, doch dat dit verder losstaat van de in artikel 3, eerste alinea, van richtlijn 2009/103 genoemde verzekeringsplicht, zoals die is omgezet naar Spaans recht. Het staat overigens vast dat voor elk van beide in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuigen een wettelijkeaansprakelijkheidsverzekering voor deelneming aan het verkeer was afgesloten. Uit de stukken komt echter ook naar voren dat de aan de oplegger gegeven kwalificatie, die voortvloeit uit de uitlegging van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling, tot gevolg heeft dat de eigenaar of houder van een beschadigde oplegger in omstandigheden als in het hoofdgeding geen schadevergoeding krijgt van de wettelijkeaansprakelijkheidsverzekeraar van het voertuig dat de oplegger trok toen het ongeval plaatsvond. Die uitlegging betreft dus, onder voorbehoud van de door de verwijzende rechter te verrichten verificaties, de omvang van het recht van de benadeelde op schadevergoeding uit hoofde van de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde.

34 Derhalve moet er in de tweede plaats aan worden herinnerd dat uit de overwegingen van richtlijn 2009/103 duidelijk blijkt dat deze richtlijn, net als de eerdere richtlijnen betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, enerzijds het vrije verkeer beoogt te waarborgen, zowel van gewoonlijk op het grondgebied van de Unie gestalde motorrijtuigen als van de inzittenden, en anderzijds wil verzekeren dat de slachtoffers van door deze motorrijtuigen veroorzaakte ongevallen een vergelijkbare behandeling krijgen, ongeacht de plaats in de Unie waar het ongeval zich heeft voorgedaan (arresten van 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punt 28 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punt 35).

35 Richtlijn 2009/103 verplicht de lidstaten dus om ervoor te zorgen dat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen die gewoonlijk op hun grondgebied zijn gestald, door een verzekering wordt gedekt, en vermeldt met name welke soorten schade en welke derden die het slachtoffer van een ongeval zijn, door deze verzekering moeten worden gedekt (arresten van 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punt 29 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punt 36).

36 De verplichting om bij wege van een wettelijkeaansprakelijkheidsverzekering de door motorrijtuigen aan derden veroorzaakte schade te dekken, moet worden onderscheiden van de omvang van die schadeloosstelling uit hoofde van de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde. Terwijl de verplichte dekking is vastgesteld en gewaarborgd door de regeling van de Unie, wordt de omvang van de schadeloosstelling immers hoofdzakelijk door het nationale recht bepaald (arresten van 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punt 30 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punt 46).

37 Uit het doel en de bewoordingen van richtlijn 2009/103 blijkt namelijk dat deze richtlijn er, net als de richtlijnen die zij codificeert, niet toe strekt de wettelijkeaansprakelijkheidsregelingen van de lidstaten te harmoniseren en dat de lidstaten bij de huidige stand van het Unierecht bevoegd blijven om te bepalen welke regeling inzake wettelijke aansprakelijkheid geldt voor ongevallen ten gevolge van de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen (arresten van 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punt 31 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punt 47).

38 Gelet op in het bijzonder artikel 1, punt 2, van richtlijn 2009/103 blijven de lidstaten in de huidige stand van het Unierecht in beginsel dus vrij om in het kader van hun wettelijkeaansprakelijkheidsregelingen met name te bepalen welke soorten door motorrijtuigen veroorzaakte schade moeten worden vergoed, wat de omvang van de vergoeding is en wie recht op die vergoeding heeft (arresten van 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punt 32, en 23 januari 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, punt 30).

39 De lidstaten zijn evenwel verplicht te garanderen dat de naar hun nationale recht geldende wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, wordt gedekt door een verzekering die in overeenstemming is met de bepalingen van richtlijn 2009/103 (arresten van 23 januari 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, punt 31 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 7 september 2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, punt 30).

40 Daarnaast dienen de lidstaten bij de uitoefening van hun bevoegdheden op dit gebied het Unierecht in acht te nemen en mogen de nationale bepalingen die de vergoeding regelen van schade veroorzaakt door ongevallen ten gevolge van de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen, die richtlijn niet haar nuttige werking ontnemen (arresten van 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punt 33 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punt 48).

41 Aangaande de dekking door de verplichte verzekering van door motorrijtuigen veroorzaakte schade die volgens het nationale recht inzake wettelijke aansprakelijkheid moet worden vergoed, moet erop worden gewezen dat artikel 3, tweede alinea, van richtlijn 2009/103 de lidstaten weliswaar de vrijheid laat om de dekking van de schade en de voorwaarden van de verplichte verzekering te bepalen, maar dat die vrijheid is beperkt door die richtlijn, aangezien zij de dekking van bepaalde soorten schade verplicht stelt ten belope van bepaalde minimumbedragen. Volgens artikel 3, laatste alinea, van richtlijn 2009/103 moet onder meer „materiële schade” verplicht worden gedekt (zie naar analogie arrest van 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punten 34 en 37).

42 Om de verwijzende rechter in deze zaak een nuttig antwoord te geven, is het evenwel niet nodig om de reikwijdte aan te geven van het begrip „materiële schade” in de zin van artikel 3, laatste alinea, van richtlijn 2009/103, maar is het voldoende om op te merken dat wat de vraag betreft welke personen voor vergoeding van materiële schade in aanmerking komen, uit artikel 1, punt 2, juncto artikel 3, eerste alinea, van die richtlijn volgt dat de bescherming die krachtens de richtlijn moet worden geboden, geldt voor eenieder die overeenkomstig het nationale recht inzake wettelijke aansprakelijkheid recht heeft op vergoeding van door motorrijtuigen veroorzaakte schade (arrest van 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punt 42).

43 Voorts is het juist dat richtlijn 2009/103 in artikel 12 bijzondere slachtoffercategorieën vermeldt en voorziet in verplichte dekking van lichamelijk letsel voor de in de leden 1 en 2 van dat artikel genoemde categorieën personen en van lichamelijk letsel en materiële schade voor de in lid 3 genoemde categorieën personen indien laatstgenoemde categorieën personen recht hebben op een vergoeding uit hoofde van het nationale burgerlijk recht. Het is tevens juist dat die richtlijn niet tot doel heeft de kring van beschermde personen te beperken, maar integendeel de dekking van schade die bepaalde bijzonder kwetsbaar geachte personen hebben geleden, verplicht heeft gesteld (zie in die zin arrest van 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punt 43). Vastgesteld moet echter worden dat de eigenaar of houder van een beschadigde oplegger in omstandigheden als in het hoofdgeding niet tot de slachtoffercategorieën behoort waarvoor er krachtens die richtlijn verplicht sprake is van dekking door de wettelijkeaansprakelijkheidsverzekeraar van het schadeveroorzakende voertuig.

44 Verder is het zo dat het Hof meermaals heeft geoordeeld dat de Unierechtelijke bepalingen met betrekking tot de verplichte wettelijkeaansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen, willen deze bepalingen nuttige werking hebben, aldus moeten worden uitgelegd dat zij zich verzetten tegen nationale regelingen die deze nuttige werking ondermijnen doordat het recht van het slachtoffer om te worden vergoed door de verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, ambtshalve wordt uitgesloten of op onevenredige wijze wordt beperkt en er als gevolg daarvan afbreuk wordt gedaan aan de door de Uniewetgever voortdurend nagestreefde en versterkte doelstelling om slachtoffers van door voertuigen veroorzaakte ongevallen te beschermen (zie in die zin arrest van 14 september 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punten 38 en 49 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Dit is bij de uitlegging van een nationale regeling als die in het hoofdgeding, echter niet het geval.

45 De eigenaar of houder van een beschadigde oplegger kan in omstandigheden als in het hoofdgeding namelijk niet gelijk worden gesteld aan personen die de Uniewetgever als bijzonder kwetsbaar heeft aangemerkt, en ook niet aan slachtoffers die een dergelijke uitlegging van het Unierecht hebben gerechtvaardigd.

46 Gelet op een en ander moet op de gestelde vraag worden geantwoord dat artikel 3, eerste, tweede en laatste alinea, gelezen in samenhang met artikel 1, punten 1 en 2, van richtlijn 2009/103 aldus moet worden uitgelegd dat het zich niet verzet tegen een uitlegging van de nationale regeling volgens welke de materiële schade die door een trekker is veroorzaakt aan een oplegger die daaraan was gekoppeld toen een ongeval plaatsvond, niet onder de dekking – en dus niet onder de vergoeding – valt van de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van die trekker aanleiding kan geven.

Kosten

47 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vijfde kamer) verklaart voor recht:

Artikel 3, eerste, tweede en laatste alinea, gelezen in samenhang met artikel 1, punten 1 en 2, 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 moet aldus worden uitgelegd dat het zich niet verzet tegen een uitlegging van de nationale regeling volgens welke de materiële schade die door een trekker is veroorzaakt aan een oplegger die daaraan was gekoppeld toen een ongeval plaatsvond, niet onder de dekking – en dus niet onder de vergoeding – valt van de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van die trekker aanleiding kan geven.

ondertekeningen