Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
MICHAL BOBEK
prednesené 23. februára 2021 [1]

**Vec C-923/19**

**Van Ameyde España SA**
**proti**
**GES, Seguros y Reaseguros, SA**

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Tribunal Supremo (Najvyšší súd, Španielsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Smernica 2009/103/ES – Poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel – Pojem pohyb vozidiel – Pôsobnosť povinnosti poistenia – Nehoda zahŕňajúca ťahač a náves, ktoré sú poistené inými poisťovateľmi“

## I. Úvod

1. Vzťahuje sa na majetkovú škodu spôsobenú návesu, ktorý bol v čase dopravnej nehody súčasťou kĺbového vozidla, pričom nehoda bola zjavne zavinená vodičom ťahača, povinné poistenie ťahača alebo povinné poistenie návesu, ak boli v prípade ťahača aj návesu uzatvorené samostatné poistenia zodpovednosti za škodu s odlišnými poisťovateľmi?

2. Súdny dvor bol na základe tejto otázky požiadaný, aby ďalej rozvinul svoju (už) bohatú judikatúru týkajúcu sa pojmu „prevádzka vozidiel“, ktorý sa nachádza v článku 3 prvom odseku smernice 2009/103/ES [2]. Tento súd už bol v minulosti vyzvaný, aby potvrdil, či predmetný pojem sa okrem iného vzťahuje na „pohyb traktora na dvore farmy, ktorého cieľom je umiestniť vlečku tohto traktora do stodoly“ [3], „situáciu, v ktorej bol poľnohospodársky traktor zapojený do nehody, hoci jeho hlavná funkcia v momente vzniku tejto nehody nespočívala v tom, že slúžil ako dopravný prostriedok, ale ako pracovný stroj generoval hybnú silu potrebnú na pohon pumpy herbicídneho postrekovača“ [4], „situáciu, v ktorej pasažier stojaceho vozidla na parkovisku pri otváraní dverí tohto vozidla narazil do vozidla, ktoré stálo vedľa neho, a poškodil ho [5], alebo „situáciu…, v ktorej sa vznietilo vozidlo používané v súlade s jeho funkciou dopravného prostriedku, zaparkované

[1] Jazyk prednesu: angličtina.

[2] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Ú. v. EÚ L 263, 2009, s. 11).

[3] Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59 a výrok tohto rozsudku).

[4] Rozsudok z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 42 a výrok tohto rozsudku).

[5] Rozsudok z 15. novembra 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, bod 48 a výrok tohto rozsudku).

v súkromnej garáži budovy, čím vyvolalo požiar, ktorého príčinou bol elektrický skrat tohto vozidla a ktorý poškodil túto budovu, hoci uvedené vozidlo sa viac ako 24 hodín pred vznikom požiaru nepohybovalo“ [6].

3. Obávam sa, že podobne ako ťahač návesu v prejednávanej veci, ktorý zišiel z cesty, sa niektoré prvky vyššie uvedenej judikatúry zrejme trochu vychýlili z náležitého rámca pôsobnosti smernice 2009/103. V týchto návrhoch sa preto budem po prvé prikláňať k tomu, že zo *systematického* hľadiska nie je úlohou Súdneho dvora, aby sa prostredníctvom takejto „skutkovo zameranej judikatúry“ aktívne zúčastňoval na uplatňovaní práva Únie na konkrétne prípady. Po druhé, pokiaľ ide o *konkrétny* právny rámec v prejednávanej veci, pojem „prevádzka vozidiel“, rovnako ako aj ďalšie neurčité právne pojmy uvedené v článku 3 smernice 2009/103, sa týkajú všeobecnej povinnosti uzatvoriť poistenie zodpovednosti za škodu. Ich cieľ a zámer nespočíva v určení, či sa má toto poistenie vzťahovať na konkrétnu nehodu.

## II. Právny rámec

### *A. Právo Únie*

4. V článku 1 smernice 2009/103 sú vymedzené nasledujúce definície:

„…

1. ‚vozidlo‘ znamená akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené;

2. ‚poškodený‘ znamená akúkoľvek osobu oprávnenú na náhradu, pokiaľ ide o akúkoľvek škodu spôsobenú motorovými vozidlami;

…“

5. Článok 3 smernice 2009/103, nazvaný „Povinnosť poistiť motorové vozidlo“, stanovuje:

„Každý členský štát prijme v súlade s článkom 5 všetky vhodné opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením.

Rozsah krytia zodpovednosti a podmienky tohto krytia sa určia na základe opatrení uvedených v prvom pododseku.

…

Poistenie uvedené v prvom pododseku povinne pokrýva škodu na majetku, ako aj ujmy na zdraví.“

[6] Rozsudok z 20. júna 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, bod 48 a výrok tohto rozsudku).

6. Článok 12 smernice 2009/103 s názvom „Osobitné skupiny poškodených“ uvádza:

„1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 13 ods. 1 druhý pododsek, poistenie uvedené v článku 3 bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví, ktorá je dôsledkom prevádzky vozidla, spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča.

…

3. Poistenie uvedené v článku 3 pokrýva ujmu na zdraví a škodu na majetku, ktorú utrpia chodci, cyklisti a iní nemotorizovaní užívatelia ciest, ktorí sú v dôsledku nehody s účasťou motorového vozidla oprávnení na náhradu škody v súlade s vnútroštátnym občianskym právom.

Tento článok sa nedotýka zodpovednosti za škodu, ani výšky náhrady škody.“

### *B. Vnútroštátne právo*

7. Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zákon o zodpovednosti za škodu a o poistení prevádzky motorových vozidiel) (ďalej len „zákon o poistení motorového vozidla“) bol schválený Real Decreto Legislativo 8/2004 (kráľovský legislatívny dekrét č. 8/2004) z 29. októbra 2004[7]. Jeho článok 1 má názov „Zodpovednosť za škodu“ a stanovuje:

„1. Vodič motorového vozidla zodpovedá na základe rizika spojeného s prevádzkou motorového vozidla za ujmu na zdraví alebo škodu na majetku z dôvodu takejto prevádzky.

…

3. Vlastník, ktorý nie je vodičom, zodpovedá za ujmu na zdraví a škodu na majetku, ktoré spôsobil vodič, keď je s vodičom vo vzťahu uvedenom v článku 1903 Código Civil [Občiansky zákonník] a v článku 120 ods. 5 Código Penal [Trestný zákon]. Uvedená zodpovednosť zanikne, ak tento vlastník preukáže, že postupoval s náležitou starostlivosťou tak, aby zabránil vzniku ujmy alebo škody.“

8. Podľa článku 2 ods. 1 zákona o poistení motorového vozidla, nazvaného „Poistná povinnosť“:

„Každý vlastník motorového vozidla obvykle sa nachádzajúceho v Španielsku je povinný uzavrieť a uchovávať v platnosti pre každé vozidlo, ktorého je vlastníkom, poistnú zmluvu, ktorá bude až do výšky limitov povinného poistenia pokrývať zodpovednosť za škodu, ktorej sa týka článok 1…“

9. Článok 5 ods. 2 zákona o poistení motorového vozidla, ktorý sa nazýva „Vecná pôsobnosť a výnimky“, stanovuje:

„Povinné poistné krytie sa nebude vzťahovať ani na škodu na majetku, ktorá vznikla na poistenom vozidle, na veciach v ňom prepravovaných, ani na škodu vzniknutú na majetku, ktorého majiteľom je poistník, poistený, vlastník alebo vodič [vozidla], ako aj manžel/manželka alebo príbuzní až do tretieho stupňa príbuzenstva alebo švagrovstva uvedených osôb.“

[7] BOE č. 267 z 5. novembra 2004, s. 36662.

10. Článok 1 ods. 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (nariadenie o povinnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel), schválený Real Decreto 1507/2008 (kráľovský dekrét č. 1507/2008) z 12. septembra 2008 [8] stanovuje:

„Za ‚motorové vozidlá' sa na účely zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel považujú všetky vozidlá, ktoré sú spôsobilé premávky na zemskom povrchu, a sú poháňané motorom, vrátane motocyklov, špeciálnych vozidiel, prívesov a návesov…"

11. Okrem toho Reglamento General de Vehículos (všeobecné nariadenie o vozidlách), schválené Real Decreto 2822/1998 (kráľovský dekrét č. 2822/1998) z 23. decembra 1998, [9] obsahuje prílohu II so zoznamom tried a kategórií vozidiel a v článku 5 uvádza ťahač návesu a náves ako nezávislé vozidlá, hoci obidve môžu spolu tvoriť kĺbové vozidlo.

12. Podľa judikatúry Tribunal Supremo (Najvyšší súd, Španielsko) je zodpovednosť týkajúca sa jednotlivých častí kĺbového vozidla za spôsobenú škodu vo vzťahu k poškodeným tretím osobám solidárna. Článok 19 ods. 2 nariadenia o povinnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel ďalej upravuje, ako sa má zodpovednosť medzi nimi rozdeliť:

„Ak by dve zúčastnené vozidlá boli ťahač a príves alebo náves pripojený k ťahaču, alebo dva prívesy alebo návesy, a nebolo by možné určiť, ktorý z nich je zodpovedný za vzniknutú škodu, každý poisťovateľ prispeje k splneniu uvedených povinností v súlade s podmienkami ustanovenými v dohodách medzi poisťovateľmi alebo v prípade neexistencie takýchto dohôd tak poisťovateľ urobí pomerne k výške ročného poistného, ktoré je stanovené pre každé vozidlo uvedené v uzavretej poistnej zmluve."

## III. Skutkové okolnosti, vnútroštátne konanie a prejudiciálna otázka

13. Dňa 3. apríla 2014 došlo k dopravnej nehode kĺbového vozidla skladajúceho sa z ťahača (alebo ťahača návesu) [10] a z návesu, keď vozidlo zišlo z cesty a následne sa prevrátilo. Nehoda nastala v dôsledku nedbanlivého konania vodiča ťahača.

14. V čase nehody bol náves v rámci finančného lízingu prenajatý spoločnosti Primafrío SL. Havarijné poistenie škody vzniknutej na uvedenom vozidle bolo uzavreté so spoločnosťou Ges, Seguros y Reaseguros, SA (ďalej len „GES"). Povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú tretím osobám bolo uzavreté so spoločnosťou Seguros Bilbao. Ťahač návesu bol vo vlastníctve portugalskej spoločnosti Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda. Povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú tretím osobám bolo v tomto prípade uzavreté s portugalskou spoločnosťou Acoreana, ktorú v Španielsku zastupovala spoločnosť Van Ameyde España SA (ďalej len „Van Ameyde" alebo „navrhovateľka").

15. Po nehode GES nahradila spoločnosti Primafrío škodu spôsobenú na návese vo výške 34 977,33 eura. Dňa 13. marca 2015 podala GES žalobu, ktorá viedla k vzniku tohto sporu, proti poisťovateľovi ťahača návesu, spoločnosti Van Ameyde. Domáhala sa ňou, aby bola tomuto poisťo-

[8] BOE č. 222 z 13. septembra 2008, s. 37487.

[9] BOE č. 22 z 26. januára 1999, s. 3440.

[10] V týchto návrhoch používam tak výraz „ťahač", ako aj výraz „ťahač návesu" ako označenie rovnakého typu zariadenia. Uvedomujem si, že vnútroštátny súd vo svojej otázke používa slová „ťahač alebo ťahač návesu". Keďže však nebolo vysvetlené ani naznačené, v čom by mal spočívať rozdiel medzi uvedenými pojmami a či vôbec nejaký existuje, budem vychádzať z predpokladu, že označujú to isté.

vateľovi uložená povinnosť zaplatiť spoločnosti GES sumu vo výške 34 977,33 eura spolu s úrokmi z omeškania. GES tvrdila, že ťahač návesu a náves boli samostatné vozidlá patriace rôznym vlastníkom a v prípade každého z nich bolo uzavreté samostatné povinné poistenie zodpovednosti za škodu. V dôsledku uvedeného náves nebolo možné považovať za vec prepravovanú ťahačom. Na účely povinného poistenia zodpovednosti za škodu vzťahujúceho sa na ťahač predstavoval náves tretiu stranu.

16. Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (Súd prvého stupňa č. 1 La Palma del Condado, Španielsko) rozhodnutím zo 14. júla 2016 zamietol uvedenú žalobu. Tento súd konštatoval, že na skutkové okolnosti veci samej sa vzťahovala druhá výnimka z poistného krytia stanovená v súvislosti s povinným poistením motorových vozidiel a uvedená v článku 5 ods. 2 zákona o poistení motorového vozidla, konkrétne výnimka týkajúca sa škody spôsobenej na veciach prepravovaných ťahačom. Náves sa mal považovať za „náklad alebo prepravovanú vec“.

17. GES podala na Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.ª (druhý senát Provinčného súdu Huelva, Španielsko) odvolanie. Tento súd 22. decembra 2016 odvolanie prijal a vyhlásil rozsudok, ktorým mu v celom rozsahu vyhovel. V podstate konštatoval, že predmetná výnimka z poistného krytia stanovená v článku 5 ods. 2 zákona o poistení motorového vozidla sa týka iba škody spôsobenej na veciach prepravovaných *v* poistenom vozidle, a netýka sa vecí prepravovaných *prostredníctvom* poisteného vozidla. Náves bol v tomto prípade prepravovaný „prostredníctvom“ poisteného vozidla. Išlo teda o vozidlo, ktoré je oddelené od ťahača.

18. Navrhovateľka toto rozhodnutie napadla na Tribunal Supremo (Najvyšší súd). Tvrdila, že došlo k porušeniu článku 5 ods. 2 zákona o poistení motorového vozidla. Podľa tohto ustanovenia sa na poškodenie návesu nevzťahuje povinné poistné krytie ťahača.

19. Podľa vnútroštátneho súdu smernica 2009/103 neobsahuje výslovné ustanovenia týkajúce sa spôsobu určenia vzniku zodpovednosti za škodu v prípade nehody kĺbového vozidla zloženého zo samostatných vozidiel. Navyše vnútroštátne právo neopisuje, ako by mali poisťovatelia rôznych vozidiel, ktoré spoločne vytvárajú kĺbové vozidlo, rozdeliť zodpovednosť za škodu, ak je ujma spôsobená jednému z vozidiel v celom rozsahu zavinená druhým vozidlom.

20. Tribunal Supremo (Najvyšší súd) má pochybnosti o správnom výklade článku 5 zákona o poistení motorového vozidla a o jeho účinku vo vzťahu k uplatneniu článku 3 smernice 2009/103, a preto rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Bráni posledný odsek článku 3 [smernice 2009/103] v spojení s článkom 1 uvedenej smernice výkladu vnútroštátnej právnej úpravy (článok 5 ods. 2 [zákona o poistení motorového vozidla]), podľa ktorého v prípadoch, ako je to vo veci samej, je škoda vzniknutá na návese vylúčená z krytia povinným poistením ťahača alebo ťahača návesu vzhľadom na to, že náves sa považuje za vec prepravovanú v ťahači, resp. v ťahači návesu, alebo že na účely škody na majetku tvorí náves s ťahačom resp. s ťahačom návesu jedno vozidlo?“

21. Písomné pripomienky predložila navrhovateľka, odporkyňa, španielska vláda, ako aj Európska komisia.

## IV. Analýza

22. Som zmätený. Nie je to tým, že by som nerozumel tomu, že ak vodič ťahača nevedie vozidlo s primeranou opatrnosťou, je pravdepodobné, že sa dostane mimo cestu, prevráti vozidlo a spôsobí tak škodu na majetku alebo ujmu na zdraví. Rovnako to nie je tým, že by som nerozumel súvisiacemu právnemu problému, ktorý nápomocne a prehľadne opísal vnútroštátny súd: ktorý poisťovateľ má zaplatiť za poškodenie majetku spôsobené pripevnenému návesu v prípade, že tento náves bol vedený ako súčasť kĺbového vozidla, pričom prevrátenie celého vozidla bolo zjavne zavinené vodičom ťahača a každý prvok kĺbového vozidla má iného poisťovateľa.

23. Chápem, že prejudiciálnu otázku nepochybne inšpirovala existujúca judikatúra Súdneho dvora. Čomu však nerozumiem, je to, ako presne by ustanovenie práva Únie, na ktoré sa poukazuje, alebo ktorékoľvek iné ustanovenie smernice 2009/103 mohlo byť akýmkoľvek spôsobom užitočné v súvislosti s problematickými bodmi uvedenými vnútroštátnym súdom. Tento problém vznikol z dvoch zásadných a vzájomne prepojených faktorov: sú nimi náležitá pôsobnosť tohto právneho nástroja a úloha Súdneho dvora v súvislosti s rozhodnutiami v prejudiciálnom konaní.

24. Je potrebné pripustiť, že judikatúra Súdneho dvora doteraz nie vždy dodržiavala uvedené hranice. Preto v týchto návrhoch začnem druhým z uvedených dôvodov a v stručnosti spomeniem nedávnu judikatúru v tejto oblasti, pričom tak vysvetlím, ako sa posúdenie Súdneho dvora prostredníctvom zdanlivého výkladu neurčitých právnych pojmov v smernici 2009/103, najmä pojmu „prevádzka vozidiel“ stále viac posúvalo k skutkovému posúdeniu (časť A). Následne vymedzím náležitú pôsobnosť – aspoň z môjho pohľadu – článku 3 smernice 2009/103, ktorá sa týka povinnosti uzatvoriť poistenie, a nie rozhodnutia o zodpovednosti za škodu v jednotlivých prípadoch (časť B). Potom tieto úvahy zasadím do širšieho ústavného rámca a pripomeniem, že úlohou Súdneho dvora je poskytnúť podľa článku 267 ZFEÚ *výklad* práva Únie (časť C). Napokon navrhnem záver, podľa ktorého vzhľadom na uvedené skutočnosti právo Únie neupravuje konkrétnu otázku, ktorú v konaní o veci samej rieši vnútroštátny súd (časť D).

### *A. „Prevádzka vozidiel“*

25. V priebehu uplynulých rokov Súdny dvor rozhodoval v niekoľkých veciach, v ktorých vykladal rôzne ustanovenia smernice 2009/103 alebo skôr jednej z jej piatich predchodkýň.[11] Rozsudok vo veci Vnuk v roku 2014 je začiatkom špecifickej línie judikatúry, ktorá sa týka výkladu pojmu „prevádzka vozidiel“ nachádzajúceho sa v prvom odseku článku 3 smernice 2009/103[12], pričom jej cieľom je zistiť, či dotknutý pohyb alebo použitie vozidla môže v konkrétnom prípade spadať do pôsobnosti tohto pojmu, aby sa mohlo rozhodnúť o zodpovednosti daného poisťovateľa za škodu.[13]

26. Pán Vnuk ukladal na povalu stodoly balíky sena, keď traktor s vlečkou zacúval do dvora farmy a narazil do rebríka, na ktorom stál. Pán Vnuk spadol. Aj keď vnútroštátna právna úprava v tomto prípade všeobecne definovala pôsobnosť povinného poistenia motorových vozidiel, vnútroštátny

[11] V súvislosti so zoznamom piatich smerníc, ktoré smernica 2009/103 prevzala, konsolidovala alebo zrušila, pozri článok 29 a prílohu I smernice 2009/103. Pozri aj prílohu II, v ktorej sa nachádza tabuľka zhody týkajúca sa jednotlivých ustanovení.

[12] Alebo predtým v článku 3 ods. 1 smernice Rady 72/166/EHS z 24. apríla 1971 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Ú. v. ES L 103, 1972, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10).

[13] Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), (ďalej len „vec Vnuk“).

súd mal pochybnosti vzhľadom na *konkrétny kontext* danej situácie, či povinnosť nahradiť pánovi Vnukovi škodu v skutočnosti nenesie poisťovňa vlastníka traktora. Súdnemu dvoru preto uvedený vnútroštátny súd položil otázku, či sa pojem „prevádzka vozidiel“ má vykladať v tom zmysle, že „nezahŕňa okolnosti [daného prípadu], keď pri ukladaní balíkov sena v stodole poistenec žalovanej traktorom s vlečkou narazil do rebríka, na ktorom stál žalobca, keďže nešlo o situáciu v cestnej premávke“ [14].

27. Súdny dvor konštatoval, že pojem „prevádzka vozidiel“ sa vzťahuje na akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou. Uvedený pojem by sa teda mohol vzťahovať na pohyb traktora na dvore farmy, ktorého cieľom bolo umiestniť vlečku pripevnenú k traktoru do stodoly, ako vo veci samej, pričom bolo úlohou vnútroštátneho súdu, aby to overil. [15]

28. Vo veci Rodrigues de Andrade [16] bol poľnohospodársky traktor odstavený na ceste, ale jeho motor bol v chode, aby poháňal pumpu herbicídneho postrekovača, ktorý poľnohospodárski pracovníci používali na účely postreku viniča vo vinohrade pána a pani Rodrigues de Andrade. Hmotnosť tohto traktora, vibrácie motora v kombinácii so silným dažďom vyvolali zosuv pôdy. To spôsobilo, že traktor sa zosunul z terasovitého terénu a prevrátil sa, pričom privalil a usmrtil jednu pracovníčku. Spor, ktorý z tejto poľutovaniahodnej udalosti vyplynul, spočíval najmä v otázke, či sa má manželovi usmrtenej pracovníčky vyplatiť náhrada ujmy z poistenia zodpovednosti za škodu vzťahujúceho sa na traktor (teda poistenie motorového vozidla) alebo z poistenia zodpovednosti za škodu majiteľky farmy, ktoré pokrývalo aj jej zodpovednosť za pracovné úrazy. Vnútroštátny súd poukázal na rozsudok vo veci Vnuk a položil otázku, či sa povinnosť uzavrieť poistenie uplatňuje výlučne v prípadoch, keď sa vozidlá pohybujú, alebo aj v prípadoch, keď sú odstavené, ale majú motor v chode.

29. Súdny dvor pripomenul, že pojem „prevádzka vozidiel“ nie je obmedzený na situácie v cestnej premávke, teda na premávku na verejnej komunikácii. Pod tento pojem patrí akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou. [17] Pôsobnosť tohto pojmu nezávisí ani od vlastností terénu, na ktorom sa motorové vozidlo používa, [18] a spadá do neho akékoľvek používanie vozidla ako dopravného prostriedku. [19] Následne Súdny dvor dospel k záveru, že do pôsobnosti pojmu „prevádzka vozidiel“ nepatrí situácia, v ktorej bol poľnohospodársky traktor zapojený do nehody, keď jeho hlavná funkcia v momente vzniku tejto nehody nespočívala v tom, že slúžil ako dopravný prostriedok, ale v tom, že ako pracovný stroj generoval hybnú silu potrebnú na pohon pumpy herbicídneho postrekovača. [20]

30. Vec Núñez Torreiro [21] sa týkala dôstojníka španielskej armády, ktorý sa zúčastnil na nočných vojenských cvičeniach vo vojenskom výcvikovom priestore v Španielsku. Uvedený vojak bol spolujazdcom vo vojenskom kolesovom terénnom vozidle typu „Anibal“, ktoré sa pohybovalo v zóne pre pásové vozidlá. Vozidlo sa prevrátilo a dotknutému dôstojníkovi tak boli spôsobené rôzne zranenia. Vnútroštátny súd položil otázku, či vnútroštátne právne predpisy, ktoré umožňujú v uvedenej situácii vylúčenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, sú v súlade s článkom 3 smernice 2009/103.

[14] Tamže, bod 25.

[15] Tamže, bod 59 a výrok tohto rozsudku.

[16] Rozsudok z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

[17] Tamže, bod 34.

[18] Tamže, bod 35.

[19] Tamže, bod 38.

[20] Tamže, bod 42 a výrok tohto rozsudku.

[21] Rozsudok z 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

31. Súdny dvor konštatoval, že predmetné vozidlo sa v čase prevrátenia používalo vo vojenskom výcvikovom priestore, pričom skutočnosť, že v časti toho priestoru, ktorá nebola vhodná na prevádzku kolesových vozidiel, platil zákaz vjazdu pre všetky nevojenské vozidlá, nemala vplyv na pôsobnosť pojmu „prevádzka vozidiel“. [22] Súdny dvor preto dospel k záveru, že článok 3 smernice 2009/103 sa má vykladať v tom zmysle, že bráni takej vnútroštátnej právnej úprave, ktorá osobitne umožňuje z povinného poistného krytia vylúčiť škody, ku ktorým došlo pri vedení motorových vozidiel na komunikáciách alebo v terénoch, ktoré nie sú „vhodné na prevádzku“ motorových vozidiel, s výnimkou tých, ktoré sa „bežne používajú“, hoci nie sú na tento účel vhodné. [23]

32. V rozsudku BTA Baltic Insurance Company [24] položil vnútroštátny súd Súdnemu dvoru otázku, či pod pojem „prevádzka vozidiel“ patrí situácia, v ktorej pasažier vozidla na parkovisku supermarketu pri otváraní dverí tohto vozidla poškodil vozidlo, ktoré stálo vedľa.

33. Súdny dvor vo svojom rozsudku vysvetlil, že pojem „prevádzka vozidiel“ sa neobmedzuje na ich vedenie, ale zahŕňa činnosť, ktorá sa obvykle takisto vykonáva pasažiermi. [25] Samotné otvorenie dverí vozidla predstavuje jeho používanie. Bolo preto v súlade s jeho funkciou dopravného prostriedku, keďže umožňuje nástup osôb do vozidla a ich výstup alebo naloženie a vyloženie tovaru, ktorý sa má vo vozidle prepravovať alebo sa prepravoval. [26] Navyše skutočnosť, že vozidlo v okamihu, keď došlo k nehode, stálo, nevylučuje sama osebe ani jeho používanie, ani to, že mohlo plniť svoju funkciu dopravného prostriedku. [27] Súdny dvor preto dospel k záveru, že pod pojem „prevádzka vozidiel“ patrí situácia, v ktorej pasažier vozidla stojaceho na parkovisku pri otváraní dverí tohto vozidla narazil do vozidla, ktoré stálo vedľa, a poškodil ho. [28]

34. V rozsudku Línea Directa Aseguradora [29] vlastník nového vozidla zaparkoval na súkromnom parkovisku. Nasledujúci deň naštartoval motor tohto vozidla bez toho, aby sa mu podarilo vozidlo pohnúť. V ten istý deň sa vozidlo v nočných hodinách z dôvodu elektrického skratu vznietilo. Oheň poškodil budovu, v ktorej bolo vozidlo zaparkované. Vnútroštátny súd stál pred otázkou, či vzniknutú škodu malo pokrývať poistenie motorového vozidla (poistenie zodpovednosti za škodu uzavreté vlastníkom vozidla v súvislosti s používaním motorových vozidiel) alebo poistenie domácnosti (poistenie zodpovednosti za škodu uzavreté vlastníkom budovy).

35. Súdny dvor vo svojej odpovedi vysvetlil, že vozidlo sa používa v súlade so svojou funkciou dopravného prostriedku, keď jazdí, ale aj počas jeho parkovania medzi dvoma jazdami. Parkovanie vozidla v súkromnej garáži teda tiež predstavuje jeho prevádzku. Článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 sa preto má vykladať v tom zmysle, že pojem „prevádzka vozidiel“ uvedený v tomto ustanovení sa vzťahuje na situáciu, ako je situácia vo veci samej, v ktorej sa vznietilo vozidlo používané v súlade s jeho funkciou dopravného prostriedku, zaparkované v súkromnej garáži budovy, čím vyvolalo požiar, ktorého príčinou bol elektrický skrat tohto vozidla a ktorý poškodil túto budovu, hoci uvedené vozidlo sa viac ako 24 hodín pred vznikom požiaru nepohybovalo. [30]

22 Tamže, bod 34.

23 Tamže, bod 36.

24 Rozsudok z 15. novembra 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917).

25 Tamže, bod 45.

26 Tamže, bod 36.

27 Tamže, bod 38.

28 Tamže, bod 48 a výrok tohto rozsudku.

29 Rozsudok z 20. júna 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

30 Tamže, bod 48 a výrok tohto rozsudku.

36. Vec Bueno Ruiz Ruiz a Zurich Insurance [31] sa týka vozidla, ktoré bolo zjavne v zlom technickom stave. Na parkovacom mieste súkromného parkoviska, kde zvyčajne parkovalo, z neho unikal olej a iné klzké kvapaliny. Dňa 19. septembra 2015 sa na uvedenom mieste vytvorila veľká kalužoleja, ktorá prenikla aj na susediace miesto. Majiteľka motorového vozidla zaparkovaného na uvedenom susediacom parkovacom mieste sa na oleji pošmykla, keď chcela nastúpiť do svojho vozidla. Podala žalobu jednak na poisťovateľa vozidla, z ktorého unikali tekutiny, a jednak na majiteľa vozidla. Vnútroštátny súd poukázal na predchádzajúcu judikatúru Súdneho dvora v tejto oblasti, pričom si však nebol istý, ako ďaleko siaha pôsobnosť pojmu „prevádzka vozidla“, a preto mal pochybnosti o tom, kto je vlastne v prípade, akým bola prejednávaná vec, povinnou osobou (poisťovateľ, majiteľ vozidla alebo prípadne správca parkoviska), pričom položil prejudiciálnu otázku v tom zmysle, či článku 3 smernice 2009/103 odporuje výklad, ktorý do povinného poistného krytia zahŕňa škody spôsobené nebezpečnou situáciou vytvorenou únikom tekutín z vozidla na parkovacie miesto, na ktorom bolo vozidlo buď zaparkované, alebo tam práve parkovalo, pričom išlo o súkromné parkovacie miesto v komplexe bytových domov a uvedené škody boli spôsobené tretím osobám – užívateľom týchto priestorov. [32]

37. Súdny dvor vo svojej odpovedi konštatoval, že prvý odsek článku 3 smernice 2009/103 sa má vykladať v tom zmysle, že vozidlo sa používa v súlade so svojou funkciou dopravného prostriedku, keď jazdí, ale v zásade aj počas parkovania medzi dvoma jazdami. Skutočnosť, že nehoda bola spôsobená výbežkom olejovej kaluže, ktorá vznikla nielen, keď sa vozidlo nehýbalo, ale zjavne aj vtedy, keď bolo naštartované a pohybovalo sa, nie je relevantná. Pohyb auta a jeho parkovanie na súkromnom parkovisku predstavuje prevádzku tohto vozidla, ktorá je v súlade s jeho funkciou dopravného prostriedku. [33]

38. Príklady, ktoré som uviedol, tvoria len ilustratívny výber vecí, v ktorých Súdny dvor v priebehu posledných niekoľko rokov rozhodoval v súvislosti s pôsobnosťou pojmu „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 smernice 2009/103. [34] Uvedené príklady sú pozoruhodné z dvoch dôvodov. Po prvé, pokiaľ ide o *konkrétnu oblasť práva*, Súdny dvor použil pojem „prevádzka vozidiel“, – ktorý sa nachádza v článku 3 smernice 2009/103 –, avšak v úplne inom kontexte a s iným zámerom, s cieľom *de facto* rozhodnúť, či povinné poistenie vozidla pokrýva konkrétne použitie vozidla v čase nehody (časť B). Po druhé z *hľadiska*, ktoré má skôr *štrukturálnu a systematickú* povahu, Súdny dvor začal vydávať rozhodnutia, ktorých miera abstraktnosti môže vyvolať pochybnosti, či sa tento súd skutočne zameriava na jednotný *výklad* práva Únie, ktorý má poskytovať v zmysle článku 267 ZFEÚ, a nie na *uplatňovanie* práva Únie na konkrétne prípady, čo je úloha, ktorú by mali plniť vnútroštátne súdy (časť C).

## *B. Náležitá pôsobnosť (článku 3) smernice 2009/103*

39. Smernica 2009/103 z hľadiska svojej štruktúry zrejme nepatrí k tým najzrozumiteľnejším právnym predpisom Únie. Je to tak preto, že tento právny nástroj zlúčil päť predchádzajúcich smerníc do jednej. Konsolidovaná smernica sa tak začína rovno „definíciami“ bez toho, aby v článku 1 vymedzila svoj predmet úpravy, cieľ a pôsobnosť, ako to býva zvyčajne. V úvodných ustanoveniach smernica najprv stanovuje povinnosť poistenia zodpovednosti za škodu

[31] Uznesenie z 11. decembra 2019, Bueno Ruiz a Zurich Insurance (C-431/18, neuverejnené, EU:C:2019:1082).

[32] Tamže, body 16 až 26.

[33] Tamže, body 40 až 43.

[34] Pozri tiež rozsudky zo 7. septembra 2017, Neto de Sousa (C-506/16, EU:C:2017:642); zo 4. septembra 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661); alebo moje nedávne návrhy vo veci Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003), ktorá sa v súčasnosti prejednáva.

v súvislosti s používaním motorových vozidiel (článok 3), ktorá má členským štátom umožniť, aby upustili od systematickej kontroly takého poistenia ako podmienky vstupu na ich územie (článok 4).

40. Smernica 2009/103 vo svojich jednotlivých kapitolách ďalej stanovuje niekoľko ďalších pravidiel týkajúcich sa viacerých oblastí. V týchto kapitolách sa do veľkej miery odrážajú predchádzajúce smernice, ktoré sú už zrušené:[35] na jednej strane sa tu nachádzajú ustanovenia o rozsahu povinného poistenia vozidiel, výnimky z tejto povinnosti a ochrana, ktorá sa vzťahuje na tretie strany a poškodených. Na druhej strane väčšina ostatných ustanovení sa týka inštitucionálnych a procesných otázok: vytvorenie vnútroštátnych orgánov pre náhradu škody, prepojenie systému Únie so systémom zelenej karty a so sieťou národných kancelárií poisťovateľov, vytvorenie informačných centier a stanovenie postupov spolupráce a uspokojovania nárokov, ktoré medzi týmito orgánmi prebiehajú.[36]

41. Dve kľúčové (hmotnoprávne) ustanovenia smernice 2009/103, konkrétne články 3 a 4 v spojení s odôvodnením 2 tejto smernice však svojím spôsobom stanovujú celkový cieľ tohto právneho nástroja: zabezpečiť vysokú úroveň ochrany pre obete dopravných nehôd a podporiť (tak) voľný pohyb v rámci Európskej únie. Inými slovami, aby bolo možné od členských štátov požadovať, aby upustili od systematických kontrol poistenia zodpovednosti za škodu týkajúceho sa vozidiel vstupujúcich na ich územie z iných členských štátov,[37] považovalo sa za zásadné zabezpečiť vysokú úroveň ochrany potenciálnych obetí dopravných nehôd.[38]

42. Preto by v zmysle článku 3 prvého odseku tejto smernice mala byť v členských štátoch harmonizovaná *povinnosť uzatvoriť* poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami, ktoré sa obvykle nachádzajú na území tohto členského štátu. Smernica v tejto súvislosti obsahuje v článku 1 ods. 1 spoločnú definíciu pojmu „vozidlo“, v článku 1 ods. 4 vymedzuje význam slova „územie“ a v článku 5 uvádza príklady, keď sa členské štáty môžu v súvislosti s istými kategóriami vozidiel odchýliť od povinnosti poistenia. Okrem toho smernica v článku 8 určuje príslušnú požadovanú dokumentáciu a v konečnom dôsledku prepája rozsah povinnosti poistiť vozidlo v zmysle článku 3 so systémom náhrady škody prostredníctvom vnútroštátneho orgánu povereného náhradou škody, ktorý je uvedený v článku 10. V smernici sa tiež nachádzajú ustanovenia o minimálnych výškach krytia povinným poistením (článok 9), o osobitnej skupine poškodených (článok 12), o vylučovacích doložkách v poistných zmluvách (článok 13) a o jedinom poistnom a jeho krytí (článok 14).

43. Z cieľa a štruktúry smernice teda vyplýva, že harmonizácia sa má v dosť minimalistickej podobe[39] vzťahovať na *povinnosť* uzavrieť poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidla. To znamená, že cieľom tejto smernice nikdy nebolo a ani nie je harmonizovať spôsob, akým sa určuje *zodpovednosť* v konkrétnych prípadoch dopravných nehôd.

35 Pozri tabuľku zhody v prílohe II smernice 2009/103.

36 Pokiaľ ide o komplexný vzťah medzi systémom Únie a systémom zelenej karty, pozri ďalej moje návrhy vo veci Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (C-587/15, EU:C:2017:234, body 32 až 53).

37 Pozri článok 4 smernice 2009/103. Pozri tiež rozsudky zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 49), alebo z 20. júna 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, bod 33 a citovaná judikatúra).

38 Súdny dvor pri výklade smerníc opakovane poukazoval na cieľ spočívajúci v poskytovaní vysokej úrovne ochrany pre obete dopravných nehôd, pozri najmä rozsudok zo 4. septembra 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, bod 47), alebo nedávne uznesenie z 11. decembra 2019, Bueno Ruiz a Zurich Insurance (C-431/18, neuverejnené, EU:C:2019:1082, body 33 až 34).

39 Pokiaľ ide o judikatúru zdôrazňujúcu minimálnu úroveň harmonizácie v predchádzajúcich smerniciach o poistení motorových vozidiel a tiež v smernici platnej v súčasnosti a s ohľadom na rôzne prvky, ktoré nie sú v smerniciach výslovne pokryté, pozri napríklad rozsudky z 23. októbra 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, bod 29); z 21. januára 2016, ERGO Insurance a Gjensidige Baltic (C-359/14 a C-475/14, EU:C:2016:40, bod 40), alebo zo 14. septembra 2017, Delgado Mendes (C-503/16, EU:C:2017:681, bod 47).

44. Zároveň však určite pripúšťam, že obe otázky sú svojím spôsobom prepojené. Práve konkrétny prípad, v ktorom sa často rieši otázka určenia zodpovednosti za škodu, totiž so sebou zvyčajne prináša širšie systematické otázky, ako napríklad, či vôbec existovala povinnosť poistiť vozidlo alebo či vnútroštátna právna úprava alebo poistné zmluvy vo všeobecnosti sú v súlade s ďalšími požiadavkami smernice. Stále však ide o dva oddelené otázky. Povinnosť uzatvoriť poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel je oveľa širšia a *všeobecná*. Má byť stanovená *ex ante* na základe všeobecných a objektívnych kritérií a mať relatívne stabilnú povahu z hľadiska plynutia času. Otázka, či sa daná poistná zmluva vzťahuje na konkrétne okolnosti, za ktorých vozidlo spôsobilo škodu, a tiež na funkcie alebo úlohu, ktorú presne v tej chvíli vozidlo vykonávalo, je rozhodnutím *ex post*, ktoré sa vzťahuje na zodpovednosť za konkrétnu nehodu. [40]

45. V tejto súvislosti sú dobrým príkladom veci, ktoré som spomenul v predchádzajúcej časti týchto návrhov. Neskúmala sa v nich otázka, či sa na vozidlo, ktoré spôsobilo nehodu, vzťahovala povinnosť poistenia. Je zrejmé, že vo všetkých uvedených prípadoch vozidlo skutočne bolo poistené a povinnosť stanovená v článku 3 prvom odseku smernice 2009/103 tak bola splnená. Skutočná otázka skôr znela, či sa má vzniknutá škoda nahradiť prostredníctvom povinného poistenia motorových vozidiel s ohľadom na konkrétnu nehodu a typ činnosti, ktorá v danej chvíli prebiehala, alebo či sa má predmetná škoda nahradiť prostredníctvom iného poistenia alebo na základe občianskoprávnej zodpovednosti osoby, ktorá škodu spôsobila.

46. Na tento typ rozhodnutia sa však nevzťahuje článok 3 smernice 2009/103. Inak povedané povinnosť vyplývajúca z článku 3 uvedenej smernice je splnená, ak existuje poistenie a pre poškodených je tak vytvorená záchytná sieť. Otázka, kto presne je zodpovedný za poskytnutie náhrady spôsobenej škody v konkrétnom prípade a ako, nie je otázkou, ktorú by upravovala smernica 2009/103, ak sú splnené výslovné, minimálne a všeobecné kritériá stanovené v jej ďalších ustanoveniach.

47. Práve v tom podľa mňa spočíva náležite stanovený rozsah povinnosti uvedenej v článku 3 prvom odseku smernice 2009/103. Otázky, ktoré v súvislosti s týmto ustanovením vznikajú, a to najmä pri výklade pojmov v tomto ustanovení ako sú „prevádzka“ (vozidiel), „územie“ (členského štátu), „obvykle sa nachádzať“ (na tomto území) alebo minimálny rozsah a krytie „zodpovednosti za škodu“, sú otázkami, ktoré sú spojené s pôsobnosťou a rozsahom povinnosti uzatvoriť poistenie zodpovednosti za škodu vo všeobecnosti. Nejde tu o to, či sa v „konkrétnom kontexte“ danej nehody na prevádzku vozidla v rámci špecifických skutkových okolností vzťahuje určité poistenie vozidiel. To je otázka týkajúca sa uplatňovania práva, ktorej sa budem venovať v nasledujúcej časti mojich návrhov, ale zároveň (alebo hlavne) to nie je otázka, ktorú by upravovala smernica 2009/103.

48. Z uvedených úvah vyplýva, že neurčité pojmy práva Únie síce môžu mať autonómnu povahu, nemajú sa však uplatňovať mimo svojho správneho kontextu, ako vyplýva z ich znenia, štruktúry a cieľa. Pojem „prevádzka vozidiel“ nachádzajúci sa v článku 3 prvom odseku smernice 2009/103 je len jedným z prvkov všeobecnej povinnosti členských štátov spočívajúcej v zabezpečení, aby zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú na ich území, bola krytá poistením. Ani toto ustanovenie, a *a fortiori* ani jeden izolovaný výraz, ktorý bol vytrhnutý z kontextu tohto ustanovenia ako celku, nemajú byť harmonizovaným usmernením smerujúcim k rozhodnutiu o zodpovednosti za škodu v jednotlivých prípadoch

[40] Pozri rozsudok zo 4. septembra 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, bod 39). V súvislosti s podrobnejšími úvahami pozri moje návrhy vo veci Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003, body 39 a 48).

nehôd, a najmä nie vtedy, keď bola splnená východisková povinnosť uzatvoriť poistenie zodpovednosti za škodu v súlade s týmto ustanovením, pričom neexistuje nijaký zjavný rozpor s ostatnými výslovnými ustanoveniami smernice 2009/103.

### *C. Výklad práva Únie v porovnaní s jeho uplatňovaním*

49. S predchádzajúcou otázkou je spojený ďalší problematický bod, ktorý stojí za to pripomenúť. Podľa článku 267 prvého odseku ZFEÚ má Súdny dvor Európskej únie právomoc vydať rozhodnutie o prejudiciálnych otázkach, ktoré sa týkajú *výkladu* Zmlúv alebo platnosti a *výkladu* aktov inštitúcií, orgánov alebo úradov alebo agentúr Únie. Naopak *uplatnenie* práva Únie, ktoré buď vychádza z usmernenia týmto súdom podľa článku 267 ZFEÚ alebo je organické a v prevažnej väčšine prípadov sa o takéto usmernenie neopiera, je predovšetkým úlohou vnútroštátnych súdov.

50. Uplatňovanie práva nepochybne môže obsahovať isté prvky jeho výkladu. A naopak, keď sa posudzuje správnosť navrhovaného výkladu, možno takýto výklad práva len sotva uskutočniť abstraktne a bez ohľadu na okolnosti konkrétneho prípadu alebo prípadov. Preto sa nedá abstraktne alebo vo všeobecnosti určiť, kde presne výklad práva končí a kde začína jeho uplatňovanie (a naopak).

51. Napriek tomu sa domnievam, že práve táto vec, ako aj veci skúmané v časti A vyššie sú dobrým a konkrétnym príkladom situácií, v ktorých nie je zásah Súdneho dvora potrebný, prinajmenšom nie v takej miere skutkovej podrobnosti, ako to bolo v minulosti.

52. Po prvé a predovšetkým akákoľvek potreba výkladu neurčitého pojmu práva Únie, vrátane pojmu „prevádzka vozidiel“ v článku 3 smernice 2009/103 je vzhľadom na úvahy uvedené v časti B vyššie prirodzene vymedzená znením, kontextom a cieľom dotknutého ustanovenia. Výklad pojmu „prevádzka vozidiel“ totiž nie je potrebný, aby bolo možné rozhodnúť, či v kontexte konkrétnej nehody vôbec vznikla zodpovednosť daného poisťovateľa.

53. Po druhé, aj keby sa predpokladalo, že pojem „prevádzka vozidiel“ by sa týkal aj vysporiadania jednotlivých prípadov zodpovednosti za škodu a používal by sa s cieľom určiť, či v danej chvíli bolo konkrétne použitie vozidla jeho obvyklou prevádzkou, existuje istá horná hranica (alebo dolná hranica, ak hovoríme o miere abstraktnosti), po ktorú môže právna norma ísť vzhľadom na nekonečné variácie možných skutkových okolností. V tomto zmysle už Súdny dvor pri viacerých príležitostiach rozhodol, že pojem „prevádzka vozidiel“ zahŕňa akékoľvek *obvyklé používanie vozidla*, ktoré je v súlade s jeho funkciou dopravného prostriedku.[41] Možno nepochybne diskutovať o tom, či je takáto definícia príliš široká, príliš úzka alebo či má tautologickú povahu, a tiež o tom, ako ju spresniť. Takáto diskusia o pôsobnosti pojmu práva Únie by však mala výslovne a jasne vyplývať z návrhu na začatie prejudiciálneho konania, pretože v opačnom prípade nie je jasné, ako by znova zopakované potvrdenie, že konkrétna situácia naozaj predstavuje ďalšiu „prevádzku vozidiel“, mohlo prispieť k zabezpečeniu jednotného výkladu práva Únie v celej EÚ, ako si ho predstavovali tvorcovia Zmlúv.

54. Nepochybne možno tvrdiť, že akékoľvek konštatovanie tohto Súdneho dvora zabezpečí istý stupeň jednotného výkladu a uplatnenia práva Únie v celej EÚ. To je určite pravda. Môžeme dúfať, že vzhľadom na rozsudok Súdneho dvora napríklad vo veci Línea Directa Aseguradora sa

[41] Pozri rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59), pričom toto vymedzenie bolo následne zopakované vo všetkých rozsudkoch uvedených v časti A vyššie.

bude ku všetkým situáciám, v ktorých „sa vznietilo vozidlo používané v súlade s jeho funkciou dopravného prostriedku, zaparkované v súkromnej garáži budovy, čím vyvolalo požiar, ktorého príčinou bol elektrický skrat tohto vozidla a ktorý poškodil túto budovu, hoci uvedené vozidlo sa viac ako 24 hodín pred vznikom požiaru nepohybovalo“, [42] pristupovať jednotne v celej Únii.

55. Možno je však namieste otázka, či je práve toto spôsob a úroveň jednotného výkladu, ktorým by sa mal Súdny dvor podľa článku 267 ZFEÚ zaoberať. Dosť totiž pripomína zúžené a kazuistické rozhodovanie, ktoré pravdepodobne prebieha na vnútroštátnych občianskych súdoch prvého stupňa. Okrem toho skúsenosti poukazujú na to, že takáto „skutkovo zameraná judikatúra“ len vyvoláva ďalšie otázky a zvyšuje potrebu rozlišovať: [43] čo ak bolo vozidlo zaparkované na ulici a nie v súkromnej garáži? Čo ak sa auto výrazne dlhšie nehýbalo a bolo teda *de facto* odstavené? Čo ak oheň nezapríčinil elektrický skrat v aute, ale niečo iné? [44]

56. Po tretie hlavnou úlohou Súdneho dvora by mala byť formulácia alebo spresnenie normatívnej právnej *premissa maior*, ktorá vyplýva *z* práva Únie a majú ju uplatňovať vnútroštátne súdy. Priradenie príslušných skutkových okolností jednotlivého prípadu, vytvorenie *premissa minor* a formulácia *záveru* o uplatňovaní práva Únie v konkrétnom prípade sú úlohy, ktoré prináležia vnútroštátnym súdom.

57. Vnútroštátny súdny orgán samozrejme vždy môže v zmysle článku 267 ZFEÚ podať návrh na začatie prejudiciálneho konania. Vo vzťahu k problematikám, ktoré už boli predmetom výkladu, by pritom mal vychádzať z praktickej zásady, že otázka by mala primerane prispieť k prípadnému spresneniu *premissa maior*, ktorá je založená na práve Únie a má sa uplatňovať vo veci samej (teda na jej objasnenie, zúženie, rozšírenie, uvedenie výnimky, atď.). Opakované potvrdenie, že rovnaká *premissa maior*, ktorá už bola v minulosti formulovaná, sa uplatňuje na ďalší súbor skutkových okolností, pričom nedošlo k nijakému novému preskúmaniu tejto existujúcej *premissa maior*, je vecou uplatnenia práva Únie, teda úlohou vnútroštátnych súdov.

58. Treba pripustiť, že uvedené ideálne stanovené hranice sa do istej miery strácajú, keď sú súčasťou *premissa maior* definovanej na základe práva Únie úzko vymedzené skutkové okolnosti. V takýchto prípadoch by mohol vnútroštátny súd úplne oprávnene chcieť overiť, či sú nové a rozdielne skutkové okolnosti naozaj súčasťou pravidla, ktoré mal Súdny dvor v úmysle naformulovať. [45]

59. Určenie primeranej miery abstraktnosti si nevyhnutne vyžaduje prijatie dvoch východísk: sú nimi súdna sebakontrola a pripustenie istej úrovne prijateľnej rôznorodosti. Požiadavka jednotnosti a jednotného uplatňovania práva Únie v celej EÚ nepochybne vždy mala v rámci judikatúry Súdneho dvora ústredné postavenie. Celkom prirodzene je však v tejto súvislosti dôležité rozlišovať medzi otázkami, ktoré na uvedený účel majú zmysel, a otázkami, ktoré ho nemajú, a to najmä vzhľadom na (z povahy veci) obmedzenú kapacitu súdov Únie.

[42] Rozsudok z 20. júna 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, bod 48 a výrok tohto rozsudku).

[43] Pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Jacobs vo veci Wiener SI (C-338/95, EU:C:1997:352, bod 50), a v ktorých rozumne uviedol: „podrobné odpovede na veľmi špecifické otázky nie sú vždy cestou, ako podporiť uvedené jednotné uplatňovanie. Takéto odpovede môžu vyvolávať len ďalšie otázky“.

[44] Pozri uznesenie z 11. decembra 2019, Bueno Ruiz a Zurich Insurance (C-431/18, neuverejnené EU:C:2019:1082, bod 44).

[45] V tejto súvislosti a vo vzťahu k otázke, ktorá sa týka článku 3 smernice 2009/103, teda kedy zaniká povinnosť uzatvoriť poistenie zodpovednosti za škodu v zmysle tohto ustanovenia, pozri moje návrhy vo veci Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003).

60. Možno si napríklad predstaviť situáciu, v ktorej zákazník taxislužby vystupuje po skončení jazdy zo zadného sedadla taxíka a keď otvorí zadné dvere bez toho, aby sa predtým pozrel na vozovku, poškrabe auto, ktoré práve prechádza okolo. Ide v tomto prípade o „prevádzku vozidla“ podľa článku 3 smernice 2009/103? Má sa spôsobená škoda na majetku nahradiť prostredníctvom poistenia zodpovednosti za škodu vzťahujúceho sa na taxík, a nie prostredníctvom poistenia zodpovednosti za škodu auta prechádzajúceho okolo? Alebo by mal byť za škodu osobne zodpovedný zákazník taxislužby, pretože pred otvorením dverí vozidla neoveril situáciu na vozovke?

61. Domnievam sa, že Súdny dvor nemusí zaujímať možná rôznorodosť, s akou k riešeniu takého sporu môžu pristupovať občianske súdy v rámci Únie, ak je vôbec možné, aby v tomto kontexte nastal úplne rovnaký prípad vzhľadom na nekonečné množstvo skutkových variácií a rozdielov, z ktorých môžu vyplynúť iné výsledky. Takýto prípad totiž vstupuje práve do priestoru uplatňovania práva, ak by sa ním náhodou neotvoril širší problém normatívneho nesúladu vnútroštátneho práva alebo praxe s iným výslovným ustanovením práva Únie. Okrem toho si dovolím tvrdiť, že takáto miera jednotnosti, teda homogénnosti výsledkov v jednotlivých prípadoch, je mýtom. Nemožno ju dosiahnuť ani vo vysoko centralizovaných vnútroštátnych súdnych systémoch, ktoré na rozdiel od Súdneho dvora v prejudiciálnom konaní v rozsiahlej miere skúmajú rozhodnutia súdov nižších stupňov z hľadiska správneho uplatňovania práva v jednotlivých prípadoch.

62. Z uvedeného vyplýva, že pri *uplatňovaní* práva Únie na vnútroštátnej úrovni existuje a vždy bude existovať istá miera rozmanitosti, a to aj v harmonizovanej oblasti. Je to nielen prípustné, ale aj odôvodnené a prirodzené. Súdny dvor, ktorý do veci vstupuje na základe návrhu na začatie prejudiciálneho konania o výklade práva Únie podľa článku 267 ZFEÚ, má stanoviť vonkajšie hranice tejto rozmanitosti tým, že zabezpečí jednotný *výklad* práva Únie, vrátane neurčitých právnych pojmov, ktoré toto právo obsahuje. Tento výklad však musí mať primeranú mieru abstraktnosti. Inými slovami, úlohou Súdneho dvora je podľa článku 267 ZFEÚ zabezpečiť jednotný výklad práva Únie, pričom sa má zamerať na uplatniteľné právne normy, a nie na výsledok jednotlivých vecí. Z toho logicky vyplýva, že aj pri primeranej miere jednotnosti právnych noriem stále môže existovať rôznorodosť konkrétnych výsledkov.

## *D. Prejednávaná vec*

63. Z dôvodov, ktoré som vysvetlil v predchádzajúcich dvoch častiach mojich návrhov, v zásade súhlasím s hlavným tvrdením španielskej vlády a s vyjadreniami Komisie: článok 3 smernice 2009/103 *nebráni* nijakému (z kolidujúcich vnútroštátnych) výkladov článku 5 ods. 2 zákona o poistení motorového vozidla, *pretože* rozhodnutie o tom, či bude v konkrétnom prípade škoda spôsobená návesu, ktorý je súčasťou kĺbového vozidla, nahradená na základe poistenia zodpovednosti za škody ťahača alebo na základe poistenia návesu, *nie je upravené* ustanoveniami práva Únie, na ktoré sa poukazuje.

64. Zároveň sa však domnievam, že na záver je potrebné doplniť tri poznámky, ktoré sa vzťahujú osobitne na túto vec.

65. Po prvé skutočnosť, že článok 5 ods. 2 zákona o poistení motorového vozidla je ustanovením vnútroštátneho práva, ktoré vnútroštátny súd konkrétne uviedol vo svojej otázke, pričom ide o ustanovenie, ktoré v súvislosti s povinným poistením (vo všeobecnosti) upravuje „pôsobnosť a výnimky“, má v kontexte veci samej len malú mieru relevantnosti. Ako uviedla španielska vláda, vnútroštátne právo obsahuje osobitné ustanovenie o rozdelení zodpovednosti v súvislosti

s jednotlivými časťami kĺbového vozidla v prípade zrážky, konkrétne článok 19 nariadenia o povinnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel.[46] Toto ustanovenie však upravuje len rozdelenie zodpovednosti v prípadoch škody spôsobenej *tretím stranám*. Pochybnosti a výkladové rozdiely teda vznikli v jednotlivých prípadoch na vnútroštátnej úrovni v súvislosti s inou situáciou, ktorú táto vnútroštátna (podzákonná) právna úprava neobsahuje: čo ak škoda nebola spôsobená tretej strane, ale spôsobila ju jedna súčasť kĺbového vozidla inej?

66. To len zdôrazňuje, že výkladové pochybnosti vnútroštátneho súdu, ktoré ešte zvýraznili rozdielne závery miestne príslušných vnútroštátnych súdov, sa týkajú výkladu a uplatnenia vnútroštátnych právnych noriem. Nerozumiem, ako by čokoľvek v článku 1 alebo článku 3 smernice 2009/103 mohlo vnútroštátnemu súdu pomôcť pri vyriešení tohto problému súvisiaceho s vnútroštátnou právnou úpravou.

67. Po druhé nie je jasné, ako by mohla tento záver zmeniť skutočnosť, že v prejudiciálnej otázke položenej vnútroštátnym súdom sa odkazuje na posledný odsek článku 3 smernice 2009/103. Podľa tohto ustanovenia „poistenie uvedené v prvom pododseku povinne pokrýva škodu na majetku, ako aj ujmy na zdraví“. Rovnako ako Komisia nerozumiem (a vnútroštátny súd to nevysvetľuje), ako by mohlo byť poistné krytie škody na majetku spochybnené alebo obmedzené jedným z možných výkladov dotknutého vnútroštátneho ustanovenia. Chápem to tak, že možnosť získať náhradu škody na majetku v prípadoch, ako je prejednávaná vec, zjavne existuje. Povinnosť uzatvoriť poistenie zodpovednosti za škodu v zmysle článku 3 smernice 2009/103 zrejme bola splnená. Nikto tiež nenaznačuje, že by uvedené poistné krytie vo všeobecnosti bolo v rozpore s akýmkoľvek iným ustanovením smernice. Otázka skôr znie, kto v konečnom dôsledku zaplatí účet, a teda, či to bude poisťovateľ ťahača alebo poisťovateľ návesu.

68. Po tretie platí to isté v prípade, že by sa pozornosť preniesla z článku 3 na článok 1 smernice, a teda na v ňom uvedenú definíciu „vozidla“ a toho, kto môže byť „poškodeným“, ako vo svojej otázke naznačuje vnútroštátny súd. Komisia sa práve do tejto diskusie vo svojich vyjadreniach zapojila a položila si otázku, či by náves alebo skôr jeho vlastník, mohli byť „poškodenými“ v zmysle článku 1 ods. 2 smernice 2009/103. Tieto úvahy Komisiu viedli k tvrdeniu, že poškodený náves zrejme nebude ten typ obete, o ktorej výraznejšiu ochranu sa smernica neustále snaží,[47] a preto si opätovne kládla otázku, ako by takéto vylúčenie, ktoré ani výslovne nevyplýva z vnútroštátneho práva,[48] mohlo spochybniť rozsah poistného krytia škody na majetku, ktoré sa vyžaduje v poslednom odseku článku 3 smernice 2009/103.

69. Som za túto reflexiu Komisii veľmi vďačný. Pomáha konkrétne zdôrazniť všeobecný argument, ktorý zaznel vyššie:[49] takéto otázky a úvahy sú mimo náležitej pôsobnosti smernice 2009/103. Dôkazom je logická nezrovnalosť (ktorá hraničí až s bizarnosťou) a je zjavná pri snahe vtesnať situáciu do právneho rámca, do ktorého nespadá. Táto situácia jednoducho nemá svoje miesto v rámci súčasnej koncepcie a logiky a nehodí sa tam.[50]

[46] Citované v bode 12 vyššie.

[47] Komisia v tejto súvislosti poukázala na odôvodnenia 21 a 22 smernice 2009/103 a uviedla, že pravdepodobnejšími obeťami dopravných nehôd (ktorých ochrana je zámerom tejto smernice) sú skôr fyzické osoby, teda cestujúci, chodci, cyklisti alebo iní účastníci cestnej premávky, avšak nie samotné vozidlá.

[48] Opäť, k záveru o tom, že článok 5 ods. 2 zákona o poistení motorového vozidla v prípadoch, ako je vec sama, *vylučuje*, aby škoda spôsobená návesu bola pokrytá poistnou zmluvou vzťahujúcou sa na ťahač, je možné dospieť predovšetkým výkladom tohto vnútroštátneho ustanovenia. Pozri bod 9 a body 16 a 17 vyššie, v ktorých sú vymedzené rozdielne výklady tohto vnútroštátneho ustanovenia.

[49] Pozri body 39 až 48 vyššie.

[50] Pozri v súvislosti s ďalším nedávnym príkladom rovnakého fenoménu rozsudok z 10. decembra 2020, J & S Service (C-620/19, EU:C:2020:1011).

70. Z uvedeného vyplýva, že ak je naplnený kľúčový cieľ smernice 2009/103 spočívajúci v tom, že členský štát v súlade so svojím záväzkom vyplývajúcim z článku 3 tejto smernice zakotvil povinnosť uzatvoriť poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú vozidlami, ochránil tak možné obete dopravných nehôd a podporil voľný pohyb v Európskej únii, zostávajú konkrétne podmienky tejto povinnosti a *a fortiori* uplatnenie uvedenej zodpovednosti v jednotlivých prípadoch dopravných nehôd motorových vozidiel, otázkou uplatnenia práva Únie alebo *a fortiori* vnútroštátneho práva, ktorou sa majú zaoberať vnútroštátne súdy.

## V. Návrh

71. Navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na otázku, ktorú mu položil Tribunal Supremo (Najvyšší súd, Španielsko) takto:

– Posledný odsek článku 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti ani článok 1 ods. 1 alebo 2 tejto smernice neobsahujú pravidlá, ktoré by upravovali otázku, či by vnútroštátne právo malo považovať škodu na majetku spôsobenú návesu v čase, keď bol spolu s ťahačom súčasťou kĺbového vozidla, za udalosť, ktorá má byť pokrytá povinným poistením zodpovednosti za škodu uzatvoreným v súvislosti s uvedeným ťahačom. Túto otázku, rovnako ako ostatné otázky, na ktoré sa smernica 2009/103 osobitne nevzťahuje, má upravovať vnútroštátne právo a rozhodovať o nich má vnútroštátny súd.