Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

z 10. júna 2021 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel – Smernica 2009/103/ES – Článok 1 body 1 a 2 – Článok 3 prvý, druhý a posledný odsek – Pojem ‚vozidlo' – Povinnosť krytia škody na majetku – Rozsah – Dopravná nehoda zahŕňajúca jazdnú súpravu, ktorej jednotlivé prvky sú predmetom rôznych povinných poistení – Škoda spôsobená na návese ťahačom, ku ktorému bol tento náves pri vzniku tejto dopravnej nehody pripojený – Výklad vnútroštátnej právnej úpravy vylučujúcej krytie týchto škôd povinným poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou tohto cestného ťahača"

Vo veci C-923/19,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Tribunal Supremo (Najvyšší súd, Španielsko) z 28. novembra 2019 a doručený Súdnemu dvoru 17. decembra 2019, ktorý súvisí s konaním:

Van Ameyde España SA

proti

GES, Seguros y Reaseguros SA,

SÚDNY DVOR (piata komora),

v zložení: predseda piatej komory E. Regan, sudcovia M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos a I. Jarukaitis (spravodajca),

generálny advokát: M. Bobek,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Van Ameyde España SA, v zastúpení: M. I. Castizo Reyes, procuradora, a V. Muñoz Mundina, abogado,

– GES, Seguros y Reaseguros SA, v zastúpení: A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, a J. A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado,

– španielska vláda, v zastúpení: M. J. Ruiz Sánchez, splnomocnená zástupkyňa,

* jazyk konania: španielčina.

– Európska komisia, v zastúpení: H. Tserepa-Lacombe a J. Rius, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 23. februára 2021,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 3 posledného odseku 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 (Ú. v. EÚ L 263, 2009, s. 11) v spojení s článkom 1 tejto smernice.

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťou Van Ameyde España SA (ďalej len „Van Ameyde“) a GES, Seguros y Reaseguros SA (ďalej len „GES Seguros“) vo veci návrhu na náhradu majetkovej škody spôsobenej návesom pri dopravnej nehode, ktorej účastníkom bola jazdná súprava.

Právny rámec

Právo Únie

3 Smernica 2009/103 vo svojich odôvodneniach 1 až 3 a 20 stanovuje:

„(1) Smernica Rady 72/166/EHS z 24. apríla 1972 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)], druhá smernica Rady 84/5/EHS z 30. decembra 1983 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel [(Ú. v. ES L 8, 1984, s. 17; Mim. vyd. 06/007, s. 3)], tretia smernica Rady 90/232/EHS zo 14. mája 1990 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel [(Ú. v. ES L 129, 1990, s. 33; Mim. vyd. 06/001, s. 249)] a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/26/ES zo 16. mája 2000 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (štvrtá smernica o poistení motorových vozidiel) [(Ú. v. ES L 181, 2000, s. 65; Mim. vyd. 06/003, s. 331)] boli opakovane podstatným spôsobom zmenené a doplnené. V záujme jasnosti a prehľadnosti by sa mali tieto štyri smernice, ako aj smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/14/ES z 11. mája 2005, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS, a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/26/ES o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel [Ú. v. EÚ L 149, 2005, s. 14] kodifikovať.

(2) Poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (poistenie motorového vozidla) je osobitne dôležité pre občanov Európy, či sú držiteľmi poistenia alebo poškodenými pri nehode. Je takisto dôležité pre poisťovacie spoločnosti, keďže tvorí dôležitú časť obchodu s neživotným poistením v [Európskej únii]. Poistenie motorových vozidiel taktiež vplýva na voľný pohyb osôb a vozidiel. …

(3) Každý členský štát by mal prijať opatrenia potrebné na zabezpečenie krytia zodpovednosti za škodu vzhľadom k používaniu vozidiel normálne sa nachádzajúcich na svojom území. Rozsah krytej zodpovednosti a podmienky poistného krytia budú stanovené na základe tých opatrení.

…

(20) Obete nehôd motorových vozidiel majú mať zaručenú porovnateľnú starostlivosť bez ohľadu na to, kde v [Únii] sa nehoda stala.“

4 Článok 1 tejto smernice uvádza tieto definície:

„Na účely tejto smernice:

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 uvedenej smernice, 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 Článok 5 tej istej smernice, nazvaný „Odchýlky od povinnosti poistenia motorových vozidiel“, uvádza:

„1. Každý členský štát môže konať odchylne od článku 3, pokiaľ ide o určité fyzické alebo právnické osoby, verejnoprávne alebo súkromnoprávne; zoznam takýchto osôb zostaví príslušný členský štát a oznámi ho ostatným členským štátom a [Európskej k]omisii.

…

2. Každý členský štát môže konať odchylne od ustanovení článku 3, pokiaľ ide o typy vozidiel alebo určité vozidlá, ktoré majú osobitnú tabuľku; zoznam takýchto typov alebo takýchto vozidiel zostaví príslušný štát a oznámi ho ostatným členským štátom a Komisii.

…“

7 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.

2. Rodinní príslušníci poistenca, vodiča alebo akejkoľvek inej osoby zodpovednej podľa občianskeho práva v prípade nehody a ktorej zodpovednosť je krytá poistením uvedeným v článku 3, nesmú byť na základe toho vzťahu vylúčené z poistenia, pokiaľ ide o ujmy na ich zdraví.

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.“

Španielske právo

8 Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (konsolidované znenie zákona o zodpovednosti za škodu a o poistení prevádzky motorových vozidiel), schválený Real Decreto Legislativo 8/2004 (kráľovský legislatívny dekrét č. 8/2004) z 29. októbra 2004 (BOE č. 267 z 5. novembra 2004, s. 36662) v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej (ďalej len „zákon o poistení motorového vozidla“), v odseku 1 jeho článku 1 nazvaného „Zodpovednosť za škodu“ uvádza:

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

…

V prípade škody na majetku je vodič zodpovedný voči tretím osobám vtedy, keď je občianskoprávne zodpovedný podľa ustanovení článkov 1902 a nasl. Código Civil [Občiansky zákonník], článkov 109 a nasl. Código Penal [Trestný zákon] a ustanovení tohto zákona.

…

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 [Občianskeho zákonníka] a v článku 120 ods. 5 [Trestného zákona]. Uvedená zodpovednosť zanikne, ak tento vlastník preukáže, že postupoval s náležitou starostlivosťou tak, aby zabránil vzniku ujmy alebo škody.

…“

9 Článok 2 zákona o poistení motorového vozidla, nazvaný „Poistná povinnosť“, v odseku 1 prvom pododseku stanovuje:

„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. Vlastník je však oslobodený od tejto povinnosti, ak poistná zmluva bola podpísaná akoukoľvek inou osobou, ktorá má na nej záujem, a uviedla, na akom základe ju podpísala.“

10 Článok 5 tohto zákona, s názvom „Vecná pôsobnosť a výnimky“, v odseku 2 spresňuje:

„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).“

11 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), schválené Real Decreto 1507/2008 (kráľovský dekrét 1507/2008) z 12. septembra 2008 (BOE č. 222 z 13. septembra 2008, s. 37487) (ďalej len „nariadenie o povinnom poistení motorových vozidiel“), vo svojom článku 1 ods. 1 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… Od povinnosti poistenia sú oslobodené prívesy, návesy a špeciálne prípojné vozidlá, ktorých maximálna hmotnosť nepresahuje 750 kg…“

12 Článok 19 nariadenia o povinnom poistení motorových vozidiel, nazvaný „Väčší počet škôd a osôb, ktoré spôsobili škodu“, v odseku 2 stanovuje:

„Ak v dôsledku tej istej poistnej udalosti týkajúcej sa dvoch alebo viacerých vozidiel, na ktoré sa vzťahuje ich povinné poistenie, vzniká škoda tretím osobám, každý poisťovateľ zodpovedných vozidiel prispieva k dodržiavaniu zákonných povinností vzhľadom na zodpovednosť každého zo zúčastnených vozidiel, keď ju možno preukázať, alebo v opačnom prípade, v súlade s tým, čo bolo dohodnuté v dohodách medzi poisťovňami; ak tieto neexistujú každý poisťovateľ prispieva pomerne k výkonu dotknutých vozidiel.

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 poisťovňami 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.“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

13 Dňa 3. apríla 2014 došlo k dopravnej nehode týkajúcej sa jazdnej súpravy zloženej z cestného ťahača (ďalej len „cestný ťahač“) a návesu (ďalej len „náves“), pri ktorej bol náves poškodený. Je preukázané, že táto nehoda bola spôsobená nedbanlivosťou vodiča cestného ťahača a škoda spôsobená na návese je pripísateľná výlučne jemu.

14 Cestný ťahač bol vo vlastníctve spoločnosti Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, spoločnosti založenej podľa portugalského práva, a bol poistený pre prípad povinnej zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel v spoločnosti Açoreana, ktorá je tiež založená podľa portugalského práva a zastúpená v Španielsku spoločnosťou Van Ameyde. Náves patril spoločnosti Caixarenting SAU, ktorá ho prenajala v režime lízingu spoločnosti Primafrío SL. Primafrío uzavrela na účely pokrytia majetkovej škody spôsobenej na návese poistnú zmluvu so spoločnosťou GES Seguros, pričom povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou návesu bolo uzavreté so Seguros Bilbao SA, ktorá nie je účastníkom sporu prebiehajúceho pred vnútroštátnym súdom.

15 Keďže GES Seguros zaplatila spoločnosti Primafrío sumu 34 977,33 eura ako náhradu škody spôsobenej na návese, 13. marca 2015 podala na Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (Súd prvého stupňa č. 1 La Palma del Condado, Španielsko) žalobu, ktorou sa domáhala, aby bola spoločnosti Van Ameyde uložená povinnosť zaplatiť túto sumu spolu so zákonnými úrokmi. Na podporu tejto žaloby GES Seguros najmä tvrdila, že v súlade s právnou úpravou platnou v čase skutkových okolností vo veci samej boli cestný ťahač a náves nezávislými vozidlami patriacimi rôznym majiteľom a každé z nich bolo kryté povinným poistením zodpovednosti za škodu spôsobenej ich prevádzkou, takže náves nebolo možné považovať za náklad ťahača ani za vec prepravovanú týmto

ťahačom v zmysle článku 5 ods. 2 zákona o poistení motorového vozidla. V dôsledku toho sa podľa spoločnosti GES Seguros vylúčenie z poistného krytia povinným poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel stanovené v tomto ustanovení neuplatňuje. Van Ameyde navrhla uvedenú žalobu zamietnuť.

16 Keďže tá istá žaloba bola zamietnutá rozsudkom zo 14. júla 2016 z dôvodu, že náves sa mal považovať za náklad alebo vec prepravovanú cestným ťahačom, GES Seguros podala odvolanie na Audiencia Provincial de Huelva (Provinčný súd Huelva, Španielsko), ktorý odvolaniu vyhovel rozsudkom z 22. decembra 2016.

17 Tento súd sa domnieval, že vylúčenie z povinného poistenia stanovené v článku 5 ods. 2 zákona o poistení motorového vozidla, pokiaľ ide o škodu na majetku spôsobenú na veciach prepravovaných v poistenom vozidle, nebolo uplatniteľné a že v dôsledku toho škoda spôsobená na návese bola pokrytá povinným poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou cestného ťahača. Podľa uvedeného súdu totiž náves nemožno považovať za náklad cestného ťahača, keďže predmetné vylúčenie odkazuje najmä na škody spôsobené na veciach, ktoré nie sú prepravované „prostredníctvom“ poisteného vozidla, ale na veciach prepravovaných „v“ poistenom vozidle.

18 Van Ameyde podala proti tomuto rozsudku z 22. decembra 2016 kasačný opravný prostriedok na Tribunal Supremo (Najvyšší súd, Španielsko), pričom tvrdila, že podľa tohto článku 5 ods. 2 sú škody spôsobené na návese vylúčené z krytia prostredníctvom povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou cestného ťahača. V tejto súvislosti Van Ameyde najmä tvrdí, že keď došlo k nehode, cestný ťahač a náves tvorili „funkčný celok“.

19 Vnútroštátny súd poznamenáva, že hoci cestný ťahač a náves predstavujú samostatné vozidlá, na ktoré sa ako také oddelene vzťahuje povinnosť poistenia, smernica 2009/103 neobsahuje výslovné ustanovenie týkajúce sa spôsobu, akým sa má určiť zodpovednosť, či už voči tretím osobám, alebo vo vzťahu navzájom medzi jedným a druhým v prípade nehody týkajúcej sa jazdnej súpravy zloženej z týchto dvoch prvkov. Spresňuje však, že podľa jeho vlastnej judikatúry je zodpovednosť za rôzne prvky jazdnej súpravy voči tretím poškodeným osobám solidárna a že článok 19 ods. 2 nariadenia o povinnom poistení motorových vozidiel upravuje vnútorné rozdelenie zodpovednosti. Toto ustanovenie však neurčuje, ako si majú poisťovatelia rôznych vozidiel, ktoré tvoria jazdnú súpravu, rozdeliť zodpovednosť, ak ako vo veci, ktorá bola vnútroštátnemu súdu predložená, škodu, ktorú utrpel jeden z nich, možno pripísať výlučne druhému. Uvedené ustanovenie teda neumožňuje odpovedať na otázku, či škoda na majetku, ktorá vznikla na návese, má byť pokrytá povinným poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou ťahača.

20 V tejto súvislosti vnútroštátny súd cituje článok 5 ods. 2 zákona o poistení motorového vozidla a uvádza, že protichodné výklady tohto ustanovenia, ktoré boli uplatnené v prejednávanej veci v prvostupňovom a odvolacom konaní, možno nájsť tiež aj v judikatúre Audiencias Provinciales (provinčné súdy). Vnútroštátny súd, ktorý musí vyriešiť tento spor, sa pýta, či výklad uvedeného ustanovenia v tom zmysle, že vylučuje z krytia povinným poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou cestného ťahača škody spôsobené na návese, ktorý je k nemu pripojený, za okolností, ako sú okolnosti, ktoré prejednáva, z dôvodu, že tento náves možno považovať za náklad tohto cestného ťahača, alebo za veci, ktoré tento cestný ťahač prepravuje, alebo tiež z dôvodu, že uvedený cestný ťahač a uvedený náves tvoria jediné vozidlo, ktorého príslušné povinné poistenia kryjú iba škody na majetku spôsobené tretím osobám odlišným od majiteľov jedného alebo druhého z týchto vozidiel, spochybňuje alebo znižuje krytie škôd na majetku prostredníctvom povinného poistenia motorových vozidiel, uvedené v článku 3 poslednom odseku smernice 2009/103 v spojení s jej článkom 1.

21 Za týchto podmienok Tribunal Supremo (Najvyšší súd) 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 [cestného ťahača ku ktorému je tento náves pripojený] vzhľadom na to, že tento náves sa považuje za vec prepravovanú v tomto [cestnom ťahači], alebo že na účely škody na majetku sa uvedený náves považuje za tvoriaci jediné vozidlo s uvedeným [cestným ťahačom]?“

O prejudiciálnej otázke

22 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 posledný odsek smernice 2009/103 v spojení s článkom 1 bodmi 1 a 2 tejto smernice vykladať v tom zmysle, že bráni takému výkladu vnútroštátnej právnej úpravy, ktorý vylučuje z krytia, a teda náhrady škody prostredníctvom povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenej prevádzkou cestného ťahača, škodu na majetku, ktorú tento cestný ťahač spôsobil na návese, ktorý bol k nemu pripojený pri vzniku dopravnej nehody z dôvodu, že na účely poskytnutia odškodnenia sa tento náves považuje za vec prepravovanú týmto cestným ťahačom alebo za tvoriaci s týmto cestným ťahačom jediné vozidlo.

23 Na úvod treba poznamenať, že smernica 2009/103, ako vyplýva z jej odôvodnenia 1, kodifikovala skoršie smernice týkajúce sa aproximácie právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti bez toho, aby ich podstatne zmenila. Judikatúru týkajúcu sa týchto skorších smerníc možno v dôsledku toho prebrať na výklad rovnocenných ustanovení smernice 2009/103 (rozsudok z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 35).

24 Podľa článku 3 prvého odseku smernice 2009/103 každý členský štát prijme v súlade s článkom 5 tejto smernice všetky vhodné opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením. Článok 3 druhý odsek uvedenej smernice stanovuje, že rozsah krytia zodpovednosti a podmienky tohto krytia sa určia na základe opatrení uvedených v prvom odseku tohto článku 3. článok 3 posledný odsek tej istej smernice spresňuje, že poistenie uvedené v prvom odseku povinne pokrýva škodu na majetku, ako aj ujmy na zdraví. Pokiaľ ide o článok 5, ten v odseku 2 najmä stanovuje, že za podmienok uvedených v tomto ustanovení sa každý členský štát môže odchýliť od ustanovení uvedeného článku 3, pokiaľ ide o určité typy vozidiel.

25 V tejto súvislosti treba v prvom rade pripomenúť, že ako to Súdny dvor už konštatoval, článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 je koncipovaný veľmi všeobecne v tom zmysle, že od každého členského štátu požaduje, aby vo svojom vnútroštátnom právnom poriadku prijal všeobecnú povinnosť poistenia vozidiel (rozsudok zo 4. septembra 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, bod 36 a citovaná judikatúra).

26 Každý členský štát má teda povinnosť zabezpečiť, aby s výhradou uplatnenia výnimiek stanovených v článku 5 tejto smernice bolo „každé vozidlo“ obvykle sa nachádzajúce na jeho území pokryté zmluvou uzavretou s poisťovňou s cieľom zabezpečiť ručenie za zodpovednosť za škodu spôsobenú uvedeným vozidlom minimálne v rozmedzí stanovenom právom Únie (rozsudok zo 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 37 a citovaná judikatúra).

27 Pojem „vozidlo“ je definovaný v článku 1 bode 1 smernice 2009/103 ako „akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené“.

28 Zo znenia týchto ustanovení jednoznačne vyplýva, že tak cestný ťahač, ako aj príves alebo náves predstavujú každý jednotlivo „vozidlo“ v zmysle tohto ustanovenia a v dôsledku toho a s výhradou, že členský štát, v ktorom sa obvykle nachádzajú, využil možnosť výnimky stanovenú v článku 5 tejto smernice, každý z nich musí byť predmetom zmluvy uzavretej s poisťovňou na účely zabezpečenia ručenia za zodpovednosť za škodu spôsobenú ich premávkou minimálne v rozmedzí stanovenom právom Únie.

29 Pokiaľ ide o otázku, či v prípade ak je príves alebo náves pripojený k cestnému ťahaču, stráca svoju kvalifikáciu ako „vozidlo“ v zmysle článku 1 bodu 1 smernice 2009/103, alebo či v prípade, že je k nemu pripojený, celok, ktorý tvorí tento cestný ťahač a tento príves alebo náves, už tvoria iba jedno a to isté vozidlo v zmysle tohto ustanovenia takým spôsobom, že na uvedený príves alebo náves sa už nevzťahuje táto kvalifikácia, treba poznamenať, že na jednej strane nič v znení tohto článku 1 bodu 1 neumožňuje podporiť takú hypotézu. Spresnenie, podľa ktorého prípojné vozidlá aj „nepripojené“ patria pod pojem „vozidlo“ v zmysle uvedeného článku 1 bodu 1 a použitie spojky „a“ [ako aj – *neoficiálny preklad*] medzi dvoma časťami definície tohto pojmu jasne naznačujú, že prípojné vozidlá, rovnako ako návesy, predstavujú samostatnú kategóriu „vozidiel“ v zmysle tohto ustanovenia, ktorá je odlišná od kategórie „akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach“, ktorej kvalifikácia ako taká je nezávislá od skutočnosti, či je alebo nie je pripojené k inému vozidlu v zmysle uvedeného ustanovenia.

30 Na druhej strane domnievať sa, že keď je príves alebo náves pripojený k ťahaču, predstavuje vec prepravovanú týmto ťahačom alebo s týmto ťahačom tvorí jediné vozidlo a stráca tak svoje vlastné postavenie „vozidla“ v zmysle článku 1 bodu 1 smernice 2009/103, by bolo nezlučiteľné so skutočnosťou, že definícia pojmu „vozidlo“ v zmysle tohto ustanovenia je nezávislá od spôsobu, akým sa používa alebo akým možno používať dotknuté vozidlo a teda v rozpore s objektívnym chápaním tohto pojmu (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, body 38 a 39, ako aj citovaná judikatúra). Bolo by to tiež nezlučiteľné so skutočnosťou, že rozsah povinnosti uzavrieť poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel má byť z dôvodov právnej istoty vopred určený, to znamená pred prípadnou účasťou dotknutého vozidla na nehode (rozsudok zo 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 40).

31 Ak by totiž príves alebo náves stratil svoju povahu „vozidla“ v zmysle článku 1 bodu 1 smernice 2009/103, ak by bol pripojený k cestnému ťahaču, narušilo by to predvídateľnosť, stabilitu a kontinuitu povinnosti poistenia stanovenej v článku 3 prvom odseku tejto smernice, ktorej dodržiavanie je však nevyhnutné na zabezpečenie právnej istoty (pozri analogicky rozsudok z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 52).

32 Z toho vyplýva, že konštatovanie, že keď je príves alebo náves pripojený k cestnému ťahaču, predstavuje vec prepravovanú týmto cestným ťahačom alebo s ním tvorí jediné vozidlo, a teda stráca svoju povahu „vozidla“ v zmysle článku 1 bodu 1 smernice 2009/103, nemôže byť v súlade s týmto ustanovením. V dôsledku toho s výhradou, že členský štát, v ktorom sa dotknutý príves alebo náves obvykle nachádzajú, využil možnosť, ktorú mu poskytuje článok 5 smernice 2009/103, na každý príves alebo náves sa vzťahuje povinnosť poistenia stanovená v článku 3 prvom odseku smernice 2009/103 bez ohľadu na to, či je alebo nie je pripojený k inému vozidlu.

33 V prejednávanej veci však zo spisu, ktorý má Súdny dvor k dispozícii, vyplýva, že hoci spor vo veci samej súvisí s kvalifikáciou návesu pri jeho pripojení k cestnému ťahaču, táto kvalifikácia nesúvisí s povinnosťou poistenia stanovenou v článku 3 prvom odseku smernice 2009/103, tak ako bola táto povinnosť prebratá do španielskeho práva. Okrem toho je nesporné, že každé z dvoch vozidiel, o ktoré ide vo veci samej, bolo predmetom uzavretia povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú ich prevádzkou. Naopak, z tohto spisu tiež vyplýva, že uvedená kvalifikácia, ktorá vyplýva z výkladu vnútroštátnej právnej úpravy, o ktorú ide vo veci samej, má za následok, že vlastník alebo majiteľ návesu poškodeného za okolností, o aké ide vo veci samej, nebude mať tieto škody odškodnené poisťovateľom zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidla, ktoré ho ťahalo v čase vzniku

nehody. Tento výklad sa teda s výhradou overení, ktoré prináleží vykonať vnútroštátnemu súdu, týka rozsahu práva poškodených osôb na získanie náhrady škody z dôvodu zodpovednosti poisteného za škodu.

34 V nadväznosti na to treba v druhom rade pripomenúť, že z odôvodnení smernice 2009/103 vyplýva, že jej cieľom, ako aj cieľom smerníc týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu vyplývajúcu z prevádzky motorových vozidiel, ktoré jej predchádzali, je jednak zabezpečiť voľný pohyb tak motorových vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na území Únie, ako aj osôb na ich palube a na druhej strane zabezpečiť porovnateľné zaobchádzanie s poškodenými účastníkmi nehôd spôsobených týmito motorovými vozidlami bez ohľadu na to, kde presne na území Únie došlo k nehode (rozsudky z 24. októbra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 28 a citovaná judikatúra, ako aj zo 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, bod 35).

35 Smernica 2009/103 teda ukladá členským štátom povinnosť zabezpečiť, aby zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú na ich území, bola krytá poistením, a spresňuje najmä druhy škôd a okruh poškodených, tretích osôb, na ktoré sa toto poistenie musí vzťahovať (rozsudky z 24. októbra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 29 a citovaná judikatúra, ako aj zo 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, bod 36).

36 Povinnosť poistného krytia zodpovednosti za škodu spôsobenú tretím osobám motorovými vozidlami sa však odlišuje od rozsahu náhrady tejto škody z dôvodu zodpovednosti poistenej osoby za škodu. Zatiaľ čo tá prvá je definovaná a zabezpečená právnou úpravou Únie, tá druhá je v zásade upravená vnútroštátnym právom (rozsudky z 24. októbra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 30 a citovaná judikatúra, ako aj zo 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, bod 46).

37 Z cieľa smernice 2009/103 a z jej znenia totiž vyplýva, že táto smernica podobne ako smernice, ktoré kodifikovala, nemá za cieľ harmonizáciu režimov zodpovednosti za škodu v členských štátoch a že podľa súčasného stavu práva Únie sú členské štáty stále oprávnené upraviť režim zodpovednosti za škodu, ktorý sa uplatňuje na nehody spôsobené prevádzkou motorových vozidiel (rozsudky z 24. októbra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 31 a citovaná judikatúra, ako aj zo 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, bod 47).

38 V dôsledku toho a predovšetkým vzhľadom na článok 1 bod 2 smernice 2009/103 sú za súčasného stavu právneho poriadku Únie členské štáty v zásade oprávnené v rámci svojich režimov zodpovednosti za škodu upraviť najmä škody spôsobené motorovými vozidlami, ktoré sa musia nahradiť, rozsah ich náhrady a osoby, ktoré majú na ich náhradu nárok (rozsudky z 24. októbra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 32, ako aj z 23. januára 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, bod 30).

39 Súdny dvor však zdôraznil, že členské štáty sú povinné zabezpečiť, aby zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ktorá sa uplatňuje podľa ich vnútroštátneho práva, bola krytá poistením v súlade s ustanoveniami smernice 2009/103 (rozsudky z 23. januára 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, bod 31 a citovaná judikatúra, ako aj zo 7. septembra 2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, bod 30).

40 Členské štáty však okrem toho musia pri výkone svojich právomocí v tejto oblasti dodržiavať právo Únie a ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré upravujú náhradu škody pri nehodách spôsobených prevádzkou vozidiel, nemôžu odňať tejto smernici jej potrebný účinok (rozsudky z 24. októbra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 33 a citovaná judikatúra, ako aj zo 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, bod 48).

41 Pokiaľ ide o krytie škôd spôsobených motorovými vozidlami, ktoré sa musia nahradiť podľa vnútroštátneho práva zodpovednosti za škodu, povinným poistením, treba poznamenať, že hoci článok 3 druhý odsek smernice 2009/103 členským štátom ponecháva právo určiť, aká škoda bude krytá, ako aj podmienky povinného poistenia, táto sloboda je obmedzená touto smernicou v rozsahu, v akom stanovuje povinné krytie niektorých škôd v určitých minimálnych sumách. Medzi týmito škodami, ktorých krytie je povinné, sa ako to spresňuje článok 3 posledný odsek smernice 2009/103, nachádza najmä „škoda na majetku“ (pozri analogicky rozsudok z 24. októbra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, body 34 a 37).

42 Na účely poskytnutia užitočnej odpovede vnútroštátnemu súdu v prejednávanej veci však nie je potrebné spresniť rozsah pojmu „škoda na majetku“ v zmysle článku 3 posledného odseku smernice 2009/103, ale stačí pripomenúť, že pokiaľ ide o otázku, ktoré osoby sa môžu domáhať náhrady škody na majetku, na jednej strane z článku 1 bodu 2 v spojení s článkom 3 prvým odsekom tejto smernice vyplýva, že ochrana, ktorá musí byť zaručená podľa uvedenej smernice, platí pre akúkoľvek osobu, ktorá je podľa vnútroštátneho práva zodpovednosti za škodu oprávnená na náhradu škody spôsobenej motorovými vozidlami (rozsudok z 24. októbra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 42).

43 Na druhej strane, hoci smernica 2009/103 vo svojom článku 12 identifikuje osobitné kategórie poškodených osôb a stanovuje, že krytie ujmy na zdraví osôb uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku, ako aj krytie ujmy na zdraví a škody na majetku kategórií osôb uvedených v odseku 3 uvedeného článku je povinné, ak tieto osoby majú právo na náhradu škody v súlade s vnútroštátnym občianskym právom a ak je pravda, že cieľom tejto smernice nie je obmedziť okruh chránených osôb, ale naopak stanoviť povinné krytie škôd, ktoré vznikli niektorým osobám považovaným za zvlášť zraniteľné (pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. októbra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 43), treba konštatovať, že majiteľ alebo držiteľ poškodeného návesu za okolností, o aké ide vo veci samej, nepatrí medzi tieto kategórie obetí, pre ktoré uvedená smernica ukladá povinnosť intervencie poisťovateľovi zodpovednosti vyplývajúcej z prevádzky vozidla, ktoré spôsobilo škodu.

44 Navyše hoci je pravda, že Súdny dvor viackrát konštatoval, že na účely zaručenia potrebného účinku ustanovení práva Únie týkajúcich sa povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel sa tieto ustanovenia majú vykladať v tom zmysle, že bránia vnútroštátnym právnym úpravám, ktoré narúšajú tento potrebný účinok, keďže tým, že z úradnej moci vylučujú alebo neprimerane obmedzujú právo poškodeného na získanie náhrady škody prostredníctvom povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ohrozujú dosiahnutie cieľa ochrany poškodených účastníkov dopravných nehôd, ktorý normotvorca Únie konštantne sleduje a posilňuje (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, body 38 a 49, ako aj citovanú judikatúru), o takýto prípad nejde pri výklade vnútroštátnej právnej úpravy, o akú ide vo veci samej.

45 Vlastníka alebo držiteľa návesu poškodeného za okolností, o aké ide vo veci samej, totiž nemožno prirovnať k týmto osobám, ktoré normotvorca Únie považoval za zvlášť zraniteľné, ani ho považovať za patriaceho medzi poškodených odôvodňujúcich takýto výklad práva Únie.

46 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na položenú otázku odpovedať tak, že článok 3 prvý, druhý a posledný odsek smernice 2009/103 v spojení s článkom 1 bodmi 1 a 2 tejto smernice sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni takému výkladu vnútroštátnej právnej úpravy, ktorý vylučuje z krytia, a teda náhrady škody prostredníctvom povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenej prevádzkou cestného ťahača, škodu na majetku, ktorú tento cestný ťahač spôsobil na návese, ktorý bol k nemu pripojený pri vzniku dopravnej nehody.

O trovách

47 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (piata komora) rozhodol takto:

Článok 3 prvý, druhý a posledný odsek 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, v spojení s článkom 1 bodmi 1 a 2 tejto smernice sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni takému výkladu vnútroštátnej právnej úpravy, ktorý vylučuje z krytia, a teda náhrady škody prostredníctvom povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenej prevádzkou cestného ťahača, škodu na majetku, ktorú tento cestný ťahač spôsobil na návese, ktorý bol k nemu pripojený pri vzniku dopravnej nehody.

Podpisy