Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

10. června 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – Směrnice 2009/103/ES – Článek 1 body 1 a 2 – Článek 3 první, druhý a poslední pododstavec – Pojem ‚vozidlo' – Povinnost krytí věcné škody – Rozsah – Dopravní nehoda návěsové soupravy, jejíž části jsou předmětem samostatného povinného pojištění – Škoda způsobená na návěsu tahačem, k němuž byl tento návěs připojen v době nehody – Výklad vnitrostátní právní úpravy vylučující krytí této škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu tohoto tahače"

Ve věci C-923/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Tribunal Supremo (Nejvyšší soud, Španělsko) ze dne 28. listopadu 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 17. prosince 2019, v řízení

Van Ameyde España SA

proti

GES, Seguros y Reaseguros SA,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení E. Regan, předseda senátu, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos a I. Jarukaitis (zpravodaj), soudci,

generální advokát: M. Bobek,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za Van Ameyde España SA I. Castizo Reyes, procuradora, a V. Muñoz Mundinou, abogado,

– za GES, Seguros y Reaseguros SA A. M. Álvarez-Buylla Ballesterosem, procurador, a J. A. Moreno Martínezem de Azcoytia, abogado,

– za španělskou vládu M. J. Ruiz Sánchez, jako zmocněnkyní,

– za Evropskou komisi H. Tserepa-Lacombe a J. Riusem, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: španělština.

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 23. února 2021,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 3 posledního pododstavce směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. 2009, L 263, s. 11) ve spojení s článkem 1 této směrnice.

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společností Van Ameyde España SA (dále jen „Van Ameyde“) a společností GES, Seguros y Reaseguros SA (dále jen „GES Seguros“) ve věci žaloby na náhradu věcné škody způsobené na návěsu při dopravní nehodě návěsové soupravy.

Právní rámec

Unijní právo

3 Směrnice 2009/103 v bodech 1 až 3 a 20 svého odůvodnění uvádí:

„1) Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové povinnosti pojištění [(Úř. věst. 1972, L 103, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 10)], druhá směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel [(Úř. věst. 1984, L 8, s. 17; Zvl. vyd. 06/07, s. 3)], třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel [(Úř. věst. 1990, L 129, s. 33; Zvl. vyd. 06/01, s. 249)] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (čtvrtá směrnice o pojištění motorových vozidel) [(Úř. věst. 2000, L 181, s. 65; Zvl. vyd. 06/03, s. 331)] byly několikrát a podstatně změněny. Z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti by tyto čtyři směrnice měly být kodifikovány, stejně jako směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady [72/166], [84/5], 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady [2000/26] o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel [Úř. věst. 2005, L 149, s. 14].

2) Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (pojištění motorových vozidel) je zvlášť důležité pro evropské občany, ať již jsou pojištěnými osobami nebo poškozenými dopravní nehodou. Rovněž vyvolává velký zájem pojistitelů, jelikož představuje důležitý podíl na jejich činnostech v oblasti pojištění jiného než životního v rámci [Evropské unie]. Pojištění motorových vozidel má rovněž vliv na volný pohyb osob a vozidel. […]

3) Každý členský stát by měl přijmout veškerá vhodná opatření k zajištění toho, aby občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním. Rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě těchto opatření.

[…]

20) Poškozeným z nehod motorových vozidel by mělo být zaručeno srovnatelné zacházení nezávisle na tom, na kterém místě [Unie] k nehodám dojde.“

4 Článek 1 této směrnice obsahuje následující definice:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

1) ‚vozidlem‘ jakékoli motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích, a jakékoli přípojné vozidlo, ať již připojené či nepřipojené;

2) ‚poškozeným‘ jakákoli osoba, která má právo na náhradu jakékoli věcné škody nebo škody na zdraví způsobené vozidly;

[…]“

5 Článek 3 uvedené směrnice, nadepsaný „Povinné pojištění vozidel“, stanoví:

„Každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 5 veškerá vhodná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, je kryta pojištěním.

Rozsah pojistné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě opatření uvedených v prvním pododstavci.

[…]

Pojištění uvedené v prvním pododstavci musí povinně zahrnovat jak věcné škody, tak škody na zdraví.“

6 Článek 5 téže směrnice, nadepsaný „Výjimky z povinnosti pojištění vozidel“, stanoví:

„1. Členský stát se může odchýlit od článku 3, pokud jde o určité fyzické nebo právnické osoby, veřejnoprávní i soukromoprávní; dotyčný stát sestaví seznam takových osob a oznámí jej ostatním členským státům a [Evropské komisi].

[…]

2. Členský stát se může odchýlit od článku 3, pokud jde o určité typy vozidel nebo určitá vozidla, která mají zvláštní poznávací značku; dotyčný stát sestaví seznam takových typů nebo takových vozidel a oznámí jej ostatním členským státům a Komisi.

[…]“

7 Článek 12 směrnice 2009/103, nadepsaný „Zvláštní kategorie poškozených“, stanoví:

„1. Aniž je dotčen čl. 13 odst. 1 druhý pododstavec, kryje pojištění uvedené v článku 3 odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla.

2. Rodinní příslušníci pojistníka, řidiče či kterékoli jiné osoby, jež nese občanskoprávní odpovědnost za nehodu, která je kryta pojištěním uvedeným v článku 3, nesmějí být v důsledku tohoto příbuzenského vztahu vyloučeni z pojištění u škod na zdraví, které sami utrpěli.

3. Pojištění uvedené v článku 3 kryje škodu na zdraví a věcnou škodu utrpěnou chodci, cyklisty a dalšími nemotorizovanými uživateli pozemních komunikací, kteří v důsledku nehody, jejímž účastníkem bylo motorové vozidlo, mají nárok na náhradu škody v souladu s vnitrostátními občanskoprávními předpisy.

Tímto článkem není dotčena občanskoprávní odpovědnost ani výše náhrady škody.“

Španělské právo

8 El texto refundido de la Ley sobre de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehiculos a motor (přepracované znění zákona o občanskoprávní odpovědnosti a pojištění z provozu motorových vozidel), schválené Real Decreto Legislativo 8/2004 (královské legislativní nařízení 8/2004) ze dne 29. října 2004 (BOE č. 267 ze dne 5. listopadu 2004, s. 36662), ve znění použitelném na spor v původním řízení (dále jen „zákon o pojištění motorových vozidel“), stanoví v čl. 1 odst. 1, nadepsaném „Občanskoprávní odpovědnost“, toto:

„S ohledem na rizika spojená s řízením motorových vozidel nese řidič těchto vozidel odpovědnost za škody způsobené v důsledku jejich provozu osobám, jakož i za škody na majetku.

[…]

V případě škody na majetku je řidič odpovědný vůči třetím osobám, pokud je občanskoprávně odpovědný podle ustanovení článků 1902 a následujících Código Civil [občanský zákoník], článků 109 a následujících Código Penal [trestní zákoník] a podle ustanovení tohoto zákona.

[…]

Vlastník vozidla, který není řidičem, odpovídá za újmu na zdraví a na majetku způsobenou řidičem, pokud je s ním ve vztahu z důvodů uvedených v článku 1903 [občanského zákoníku] a čl. 120 odst. 5 [trestního zákoníku]. Tato odpovědnost zaniká, pokud tento vlastník prokáže, že jednal s veškerou náležitou péčí řádného hospodáře, aby zabránil vzniku újmy.

[…]“

9 Článek 2 zákona o pojištění motorových vozidel, nadepsaný „Povinné pojištění“, v odstavci 1 stanoví:

„Každý vlastník motorového vozidla, které má obvyklé stanoviště ve Španělsku, má povinnost pro každé vozidlo ve svém vlastnictví uzavřít a udržovat v platnosti pojistnou smlouvu, která musí krýt do výše povinného pojištění občanskoprávní odpovědnost podle článku 1. Vlastník je však takové povinnost zproštěn, pokud pojištění uzavřela jiná zainteresovaná osoba, která uvedla, z jakého titulu tuto smlouvu uzavřela.“

10 Článek 5 tohoto zákona, nadepsaný „Věcná působnost a výluky“, v odstavci 2 stanoví:

„Z krytí z povinně uzavřeného pojištění jsou vyloučeny také věcné škody na pojištěném vozidle, na věcech přepravovaných v tomto vozidle a na věcech ve vlastnictví pojistníka, pojištěného, vlastníka nebo řidiče vozidla, jakož i na věcech ve vlastnictví jejich manžela nebo jejich pokrevních příbuzných či osob v poměru rodinném nebo obdobném až do třetího stupně.“

11 Článek 1 odst. 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (nařízení o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel), schválený Real Decreto 1507/2008 (královské nařízení 1507/2008) ze dne 12. září 2008 (BOE č. 222 ze dne 13. září 2008, s. 37487) (dále jen „nařízení o povinném pojištění motorových vozidel“), stanoví:

„Za motorové vozidlo se pro účely občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a povinnosti uzavřít pojištění považuje každé vozidlo způsobilé k jízdě po zemském povrchu a poháněné motorem, včetně mopedů, vozidel zvláštního určení, přívěsů a návěsů […] Pojišťovací povinnost neplatí pro přívěsy, návěsy a zvláštní tažená zařízení, jejichž maximální povolená hmotnost nepřesahuje 750 kg […]“

12 Článek 19 nařízení o povinném pojištění motorových vozidel, nadepsaný „Pluralita škod a osob, které způsobily škodu“, v odstavci 2 stanoví:

„Je-li v důsledku téže pojistné události, která se týká dvou nebo více vozidel krytých příslušným povinným pojištěním, způsobena škoda třetím osobám, každý pojistitel odpovědných vozidel přispívá ke splnění zákonných povinností s ohledem na odpovědnost každého z dotčených vozidel, pokud ji lze prokázat, nebo v opačném případě v souladu s tím, co bylo sjednáno v dohodách mezi pojišťovnami; v opačném případě přispívá každý pojistitel poměrně k výkonu dotyčných vozidel.

Jsou-li dvěma vozidly účastnícími se nehody tahač a k němu připojený přívěs či návěs nebo dva přívěsy nebo návěsy a nelze-li určit míru odpovědnosti těchto jednotlivých vozidel, přispěje každý z pojistitelů ke splnění uvedených závazků v souladu s dohodou mezi pojišťovnami, a není-li takové dohody, v poměru částek ročního pojistného pro dané riziko připadajících na jednotlivá vozidla označená v uzavřených pojistných smlouvách.“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

13 Dne 3. dubna 2014 došlo k dopravní nehodě, jejímž účastníkem byla návěsná souprava složená ze silničního tahače (dále jen „tahač“) a návěsu (dále jen „návěs“), během níž byl návěs poškozen. Je prokázáno, že příčinou této dopravní nehody byla nedbalost řidiče tahače a že škody způsobené na návěsu způsobil pouze tento tahač.

14 Vlastníkem tahače byla společnost Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, založená podle portugalského práva, a tahač byl pojištěn z titulu občanskoprávní odpovědnosti z jeho provozu u společnosti Açoreana, rovněž založené podle portugalského práva a zastoupené ve Španělsku společností Van Ameyde. Vlastníkem návěsu byla společnost Caixarenting SAU, která jej pronajala v rámci leasingu společnosti Primafrío SL. Posledně uvedená společnost uzavřela za účelem pokrytí věcné škody na návěsu pojištění u společnosti GES Seguros a povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu návěsu uzavřela u společnosti Seguros Bilbao SA, která není účastníkem sporu před předkládajícím soudem.

15 Vzhledem k tomu, že společnost GES Seguros zaplatila společnosti Primafrío částku ve výši 34 977,33 eura z titulu náhrady škody způsobené na návěsu, podala dne 13. března 2015 žalobu k Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (soud prvního stupně č. 1 v La Palma del Condado, Španělsko) a domáhala se, aby byla společnosti Van Ameyde uložena povinnost zaplatit tuto částku z titulu náhrady škody spolu s úroky ve výši zákonné sazby. Na podporu této žaloby společnost GES Seguros konkrétně tvrdila, že v souladu s právní úpravou platnou v době rozhodné z hlediska skutečností v původním řízení jsou tahač a návěs dvěma nezávislými vozidly patřícími různým vlastníkům a každý z nich je krytý povinným pojištěním občanskoprávní odpovědnosti z jejich provozu, takže návěs nelze považovat za náklad přepravovaný tahačem ani za věc přepravovanou tímto

vozidlem ve smyslu čl. 5 odst. 2 zákona o pojištění motorových vozidel. Podle společnosti GES Seguros tedy nebyla použitelná výluka z pojistného krytí v rámci občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel podle tohoto ustanovení. Společnost Van Ameyde uvedené žalobě oponovala.

16 Vzhledem k tomu, že tatáž žaloba byla zamítnuta rozsudkem ze dne 14. července 2016 z důvodu, že návěs musí být považován za náklad nebo věc přepravované tahačem, podala společnost GES Seguros odvolání k Audiencia Provincial de Huelva (provinční soud v Huelva, Španělsko), který jí vyhověl rozsudkem ze dne 22. prosince 2016.

17 Tento soud konstatoval, že výluka z pojistného krytí v rámci povinného pojištění podle čl. 5 odst. 2 zákona o pojištění motorových vozidel týkající se věcné škody způsobené na věcech přepravovaných v pojištěném vozidle se nepoužije, a že škody způsobené na návěsu jsou proto kryty povinným pojištěním občanskoprávní odpovědnosti z provozu tahače. Podle uvedeného soudu totiž návěs nelze považovat za náklad tahače, jelikož dotčená výluka nehovoří konkrétně o škodě způsobené na věcech přepravovaných pojištěným vozidlem, nýbrž o škodě na věcech přepravovaných „v“ pojištěném vozidle.

18 Společnost Van Ameyde podala proti tomuto rozsudku ze dne 22. prosince 2016 kasační opravný prostředek k Tribunal Supremo (Nejvyšší soud, Španělsko), který je předkládajícím soudem, přičemž tvrdila, že podle tohoto čl. 5 odst. 2 jsou škody způsobené na návěsu vyloučeny z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu tahače. V tomto ohledu společnost Van Ameyde zejména tvrdí, že v okamžiku, kdy k nehodě došlo, tvořil návěs s tahačem „funkční jednotku“.

19 Předkládající soud poznamenává, že ačkoli tahač a návěs představují samostatná vozidla, která jako taková podléhají zvlášť pojišťovací povinnosti, směrnice 2009/103 neobsahuje výslovné ustanovení k tomu, jak má být určena odpovědnost ve vztahu ke třetím osobám nebo vůči sobě navzájem v případě nehody, jejímž účastníkem je návěsová souprava složená z těchto dvou částí. Upřesňuje nicméně, že podle jeho vlastní judikatury je odpovědnost za jednotlivé části návěsové soupravy společná a nerozdílná vůči poškozeným třetím osobám a že čl. 19 odst. 2 nařízení o povinném pojištění motorových vozidel upravuje vnitřní rozložení odpovědnosti. Toto ustanovení však nestanoví, jak si pojistitelé jednotlivých vozidel, která tvoří návěsovou soupravu, musí mezi sebou rozdělit odpovědnost, pokud jako ve věci, která mu byla předložena, jsou škody, které vznikly na jednom vozidle, výlučně přičitatelné druhému vozidlu. Uvedené ustanovení tedy neřeší otázku, zda musí být věcné škody na návěsu kryty z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti tahače.

20 V tomto ohledu předkládající soud cituje čl. 5 odst. 2 zákona o pojištění motorových vozidel a uvádí, že protichůdné výklady tohoto ustanovení podané v prvním stupni a v odvolacím řízení jako v tomto případě lze nalézt rovněž v judikatuře Audiencias Provinciales (provinční soudy). Vzhledem k tomu, že tento konflikt musí vyřešit, klade si předkládající soud otázku, zda výklad uvedeného ustanovení v tom smyslu, že z pojistného krytí v rámci povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu tahače vylučuje za takových okolností, jaké mu byly předloženy, škody způsobené na návěsu, který je na němu připojen, jelikož je tento návěs přirovnatelný k nákladu přepravovanému tímto tahačem nebo věcem přepravovaným tímto tahačem, nebo také z důvodu, že uvedený tahač a uvedený návěs tvoří jediné vozidlo, v jehož případě jednotlivá povinná pojištění kryjí pouze věcné škody způsobené třetím osobám, které nejsou vlastníky jednoho či druhého vozidla, ruší či snižuje krytí věcných škod z povinného pojištění motorových vozidel ve smyslu článku 3 posledního odstavce směrnice 2009/103 vykládaného ve spojení s jejím článkem 1.

21 Za těchto podmínek se Tribunal Supremo (Nejvyšší soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Brání článek 3 poslední pododstavec [směrnice 2009/103] ve spojení s článkem 1 téže směrnice takovému výkladu vnitrostátní právní úpravy (čl. 5 odst. 2 [zákona o pojištění motorových vozidel]), podle kterého jsou v takových případech, jaký nastal ve sporu v původním řízení, škody na návěsu

vyloučeny z krytí z povinného pojištění [tahače, k němuž je tento návěs připojen] proto, že návěs se považuje za věci přepravované na tahači […], nebo také proto, že pro účely věcných škod se má za to, že návěs tvoří spolu s tahačem […] jediné vozidlo?“

K předběžné otázce

22 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být článek 3 poslední pododstavec směrnice 2009/103 ve spojení s článkem 1 body 1 a 2 této směrnice vykládán v tom smyslu, že brání výkladu vnitrostátní právní úpravy, který vylučuje z pojistného krytí, a tudíž i z náhrady škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu tahače věcnou škodu, kterou tento tahač způsobil na návěsu, který k němu byl připojen v době nehody, neboť pro účely přiznání náhrady škody je tento návěs považován za věc přepravovanou tímto tahačem nebo za vozidlo, které s ním tvoří jediný celek.

23 Úvodem je třeba uvést, že směrnice 2009/103, jak vyplývá z bodu 1 jejího odůvodnění, kodifikovala předchozí směrnice o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, aniž došlo k jejich obsahové změně. Judikatura týkající se těchto dřívějších směrnic je tudíž použitelná na výklad rovnocenných ustanovení směrnice 2009/103 (rozsudek ze dne 29. dubna 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 35).

24 Článek 3 první pododstavec směrnice 2009/103 stanoví, že každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 5 této směrnice veškerá vhodná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, bude kryta pojištěním. Článek 3 druhý pododstavec uvedené směrnice stanoví, že se rozsah pojistné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí určí na základě opatření uvedených v prvním pododstavci tohoto článku 3. Článek 3 poslední pododstavec téže směrnice upřesňuje, že pojištění uvedené v prvním pododstavci tohoto článku musí povinně zahrnovat jak věcné škody, tak škody na zdraví. Článek 5 pak v odstavci 2 mimo jiné stanoví, že za podmínek stanovených tímto ustanovením se může každý členský stát odchýlit od uvedeného článku 3, pokud jde o určité typy vozidel.

25 V tomto ohledu je třeba nejprve připomenout, jak již Soudní dvůr konstatoval, že článek 3 první pododstavec směrnice 2009/103, jenž je velmi obecného znění, ukládá členským státům povinnost zavést do svých vnitrostátních právních řádů obecnou povinnost pojištění vozidel (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 36 a citovaná judikatura).

26 Každý členský stát tedy musí zajistit, aby – až na výjimky upravené v článku 5 této směrnice – každé vozidlo, které má obvyklé stanoviště na jeho území, bylo kryto smlouvou uzavřenou s pojišťovnou, která se minimálně do výše stanovené unijním právem zaručí za občanskoprávní odpovědnost z provozu uvedeného vozidla (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 37 a citovaná judikatura).

27 Pojem „vozidlo“ je v čl. 1 bodě 1 směrnice 2009/103 definován jako „jakékoli motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích, a jakékoli přípojné vozidlo, ať již připojené či nepřipojené“.

28 Ze znění těchto ustanovení jednoznačně vyplývá, že jak tahač, tak přívěs nebo návěs jsou každý považovány za „vozidlo“ ve smyslu tohoto ustanovení, a proto musí mít každý z nich s výhradou, že členský stát jejich obvyklého stanoviště využije výjimku stanovenou v článku 5 této směrnice, uzavřenou smlouvu s pojišťovnou, která se minimálně do výše stanovené unijním právem zaručí za občanskoprávní odpovědnost z provozu uvedeného vozidla.

29 Pokud jde o otázku, zda v případě, že je přívěs nebo návěs připojený k tahači, přestává být kvalifikován jako „vozidlo“ ve smyslu čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, nebo zda v případě, že je k němu připojen, tvoří tento tahač s tímto přívěsem či návěsem pouze jedno vozidlo ve smyslu tohoto ustanovení, takže uvedený přívěs nebo návěs nemůže být kvalifikován jako vozidlo, je třeba uvést, že znění čl. 1 bodu 1 takové hypotézy nepodporuje. Upřesnění, že přípojné vozidlo „ať již připojené či nepřipojené“, spadá pod pojem „vozidlo“ ve smyslu uvedeného čl. 1 bodu 1, a použití spojky „a“ mezi oběma částmi definice tohoto pojmu totiž jasně nasvědčuje tomu, že přípojná vozidla, jako jsou návěsy, představují samostatnou kategorii „vozidel“ ve smyslu tohoto ustanovení, která se liší od kategorie „jakékoli motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích“, jehož kvalifikace jako takového nezávisí na tom, zda je připojeno či nepřipojeno k jinému vozidlu ve smyslu uvedeného ustanovení.

30 Pokud bychom dále považovali přívěs nebo návěs, který je připojen k tahači, za věc přepravovanou tímto tahačem, nebo pokud bychom měli za to, že s ním tvoří jediné vozidlo, a přestává tak sám být „vozidlem“ ve smyslu čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, neslučovalo by se to s tím, že definice pojmu „vozidlo“ ve smyslu tohoto ustanovení nezávisí na tom, jak je nebo jak může být dotčené vozidlo používáno, a odporovala by tak objektivnímu pojetí tohoto pojmu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, body 38 a 39 a citovaná judikatura). Rovněž by se to neslučovalo s tím, že otázka rozsahu povinnosti sjednat pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel musí být z důvodů právní jistoty rozhodnuta předem, tzn. před případnou účastí dotyčného vozidla na nehodě (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 40).

31 Pokud by totiž přívěs nebo návěs přestal být považován za „vozidlo“ ve smyslu čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, jakmile je připojen k tahači, byla by ohrožena předvídatelnost, stabilita a kontinuita povinnosti uzavřít povinné pojištění ve smyslu čl. 3 prvního pododstavce této směrnice, jejíž dodržování je přitom nezbytné k zajištění právní jistoty (obdobně viz rozsudek ze dne 29. dubna 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 52).

32 Z toho vyplývá, že by bylo v rozporu s tímto ustanovením, pokud bychom přívěs nebo návěs v okamžiku, kdy je připojen k tahači, považovali za věc přepravovanou tímto tahačem, nebo pokud bychom měli za to, že s ním tvoří jediné vozidlo, a přestává tak být „vozidlem“ ve smyslu čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103. S výhradou toho, že členský stát, v němž má přívěs nebo návěs obvyklé stanoviště, využije možnost, kterou má podle článku 5 směrnice 2009/103, se proto na jakýkoli přívěs nebo návěs vztahuje pojistná povinnost stanovená v článku 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103 bez ohledu na to, zda je připojen k jinému vozidlu, či nikoli.

33 V projednávaném případě však ze spisu, který má Soudní dvůr k dispozici, vyplývá, že ačkoli spor ve věci v původním řízení souvisí s kvalifikací návěsu, který je připojen k tahači, nemá tato kvalifikace žádný vztah k pojišťovací povinnosti stanovené v článku 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103, jak byla provedena do španělského práva. Je ostatně nesporné, že pro obě vozidla dotčená ve věci v původním řízení bylo uzavřeno povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z jejich provozu. Z tohoto spisu naopak rovněž vyplývá, že uvedená kvalifikace, která vyplývá z výkladu vnitrostátní právní úpravy dotčené ve věci v původním řízení, vede k tomu, že vlastník nebo držitel návěsu, který byl poškozen za takových okolností, jako jsou okolnosti dotčené ve věci v původním řízení, nezíská náhradu této škody od pojistitele občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidla, které návěs táhlo v době nehody. Tento výklad se tak s výhradou ověření, která musí provést předkládající soud, týká rozsahu nároku poškozených na získání náhrady škody z titulu občanskoprávní odpovědnosti pojištěného.

34 Na druhém místě je proto třeba připomenout, že z bodů odůvodnění směrnice 2009/103 vyplývá, že cílem této směrnice je stejně jako v případě směrnic v oblasti pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel zajistit jednak volný pohyb motorových vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území Unie, a osob, které jimi cestují, a jednak zaručit, že s osobami poškozenými nehodami způsobenými těmito vozidly bude zacházeno srovnatelným způsobem bez ohledu na to, na

kterém místě na území Unie k nehodě došlo (rozsudky ze dne 24. října 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 28 a citovaná judikatura, jakož i ze dne 14. září 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, bod 35).

35 Směrnice 2009/103 tedy ukládá členským státům povinnost zaručit, aby občanskoprávní odpovědnost z provozu motorových vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jejich území, byla kryta pojištěním, a zejména upřesňuje, které typy škod a poškozené třetí osoby má toto pojištění krýt (rozsudky ze dne 24. října 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 29 a citovaná judikatura, jakož i ze dne 14. září 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, bod 36).

36 Povinnost pojistného krytí občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám provozem motorových vozidel se však neshoduje s rozsahem jejich odškodnění na základě občanskoprávní odpovědnosti pojištěného. Prvně uvedená povinnost je totiž vymezena a zaručena unijními právními předpisy, zatímco rozsah odškodnění je upraven především vnitrostátním právem (rozsudky ze dne 24. října 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 30 a citovaná judikatura, jakož i ze dne 14. září 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, bod 46).

37 Z cíle a znění směrnice 2009/103 totiž vyplývá, že stejně jako směrnice, které kodifikuje, neusiluje o harmonizaci režimů občanskoprávní odpovědnosti členských států a za současného stavu unijního práva si mohou členské státy i nadále upravit režim občanskoprávní odpovědnosti použitelný na nehody způsobené provozem motorových vozidel (rozsudky ze dne 24. října 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 31 a citovaná judikatura, jakož i ze dne 14. září 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, bod 47).

38 Členské státy si proto s ohledem zejména na čl. 1 odst. 2 směrnice 2009/103 za současného stavu unijního práva zachovávají v rámci svých režimů občanskoprávní odpovědnosti v zásadě volnost zejména při určování škod způsobených motorovými vozidly, které musí být nahrazeny, rozsahu náhrady těchto škod, jakož i osob majících nárok na tuto náhradu (rozsudky ze dne 24. října 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 32, jakož i ze dne 23. ledna 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, bod 30).

39 Členské státy jsou však povinny zaručit, že občanskoprávní odpovědnost z provozu motorových vozidel použitelná podle jejich vnitrostátního práva bude kryta pojištěním v souladu s ustanoveními směrnice 2009/103 (rozsudky ze dne 23. ledna 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, bod 31 a citovaná judikatura, jakož i ze dne 7. září 2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, bod 30).

40 Členské státy kromě toho musí své pravomoci v této oblasti vykonávat v souladu s unijním právem a vnitrostátní předpisy upravující odškodnění za nehody, k nimž dochází při provozu vozidel, nemohou tuto směrnici zbavit jejího užitečného účinku (rozsudky ze dne 24. října 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 33 a citovaná judikatura, jakož i ze dne 14. září 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, bod 48).

41 Pokud jde o krytí škod způsobených motorovými vozidly, které musí být nahrazeny podle vnitrostátního práva upravujícího občanskoprávní odpovědnost, v rámci povinného pojištění, je třeba uvést, že článek 3 druhý pododstavec směrnice 2009/103 sice ponechává členským státům volnost při určování typů škod krytých tímto pojištěním, jakož i podmínek povinného pojištění, avšak tato směrnice omezuje tuto volnost tím, že požaduje povinné krytí některých škod do výše stanovených minimálních částek. Mezi těmito škodami, jejichž krytí je povinné, figurují, tak jak uvádí článek 3 poslední pododstavec směrnice 2009/103 „věcné škody“ (obdobně viz rozsudek ze dne 24. října 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, body 34 a 37).

42 Za účelem poskytnutí užitečné odpovědi předkládajícímu soudu v projednávané věci však není nezbytné upřesnit rozsah pojmu „věcná škoda“ ve smyslu článku 3 posledního pododstavce směrnice 2009/103, nýbrž stačí připomenout, že pokud jde o otázku, jaké osoby mohou nárokovat náhradu

věcné škody, z výkladu čl. 1 bodu 2 ve spojení s článkem 3 prvním pododstavcem této směrnice vyplývá, že ochrana, která musí být zajištěna na základě uvedené směrnice, se vztahuje na každou osobu, která má právo na náhradu škody způsobené motorovým vozidlem na základě vnitrostátního práva upravujícího občanskoprávní odpovědnost (rozsudek ze dne 24. října 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 42).

43 Směrnice 2009/103 dále v článku 12 sice identifikuje zvláštní kategorie poškozených a stanoví povinné krytí škod na zdraví pro kategorie osob vymezených v odstavcích 1 a 2 tohoto článku, jakož i povinné krytí škod na zdraví a věcných škod pro kategorie osob vymezených v odstavci 3 uvedeného článku, pokud mají tyto osoby nárok na náhradu škody v souladu s vnitrostátními občanskoprávními předpisy, a cílem této směrnice sice není omezit okruh chráněných osob, ale naopak stanovit povinné krytí škod u osob, které jsou považovány za zvláště zranitelné (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 24. října 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 43), avšak je třeba konstatovat, že vlastník nebo držitel poškozeného návěsu za takových okolností, jako jsou okolnosti dotčené ve věci v původním řízení, nepatří do těchto kategorií poškozených, u nichž uvedená směrnice ukládá pojistiteli občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidla, které způsobilo škodu, povinnost tuto nahradit.

44 I když je navíc pravda, že Soudní dvůr opakovaně rozhodl, že za účelem zajištění užitečného účinku ustanovení unijního práva upravujících povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel musí být tato ustanovení vykládána v tom smyslu, že brání vnitrostátním právním úpravám, které ohrožují dosažení tohoto užitečného účinku, když tím, že automaticky vylučují nebo neúměrně omezují právo poškozených na náhradu škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ohrožují dosažení cíle spočívajícího v ochraně obětí nehod způsobených motorovými vozidly, který je unijním normotvůrcem trvale sledován a posilován (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. září 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, body 38 a 49 a citovaná judikatura), není tomu tak v případě takového výkladu takové vnitrostátní právní úpravy, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení.

45 Vlastník nebo držitel poškozeného návěsu totiž za takových okolností, jako jsou okolnosti dotčené ve věci v původním řízení, nemůže být stavěn na roveň těmto osobám, které unijní normotvůrce považuje za zvláště zranitelné, a nelze jej řadit ani k poškozeným, v jejichž případě by byl takový výklad unijního práva odůvodněn.

46 Vzhledem k výše uvedenému je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že článek 3 první, druhý a poslední pododstavec směrnice 2009/103, ve spojení s čl. 1 body 1 a 2 této směrnice, musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání výkladu vnitrostátní právní úpravy, který vylučuje z pojistného krytí, a tudíž i z náhrady škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu tahače věcnou škodu, kterou tento tahač způsobil na návěsu, který k němu byl připojen v době nehody.

K nákladům řízení

47 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

Článek 3 první, druhý a poslední pododstavec směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, ve spojení s čl. 1 body 1 a 2 této směrnice, musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání výkladu

vnitrostátní právní úpravy, který vylučuje z pojistného krytí, a tudíž i z náhrady škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu tahače věcnou škodu, kterou tento tahač způsobil na návěsu, který k němu byl připojen v době nehody.

Podpisy.