



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
MICHAL BOBEK
prednesené 26. apríla 2018¹

Vec C-80/17

Fundo de Garantia Automóvel
proti
Aline Antónii Destapado Pão Mole Julianovej
Cristiane Micaele Caetano Julianovej

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

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel – Povinnosť uzavrieť poistenie – Rozsah – Pojem „prevádzka vozidla““

I. Úvod

1. Z dôvodu zdravotných problémov pani Alina Julianová zanechala riadenie motorového vozidla a odstavila ho na svojom pozemku. Nemala uzavretú zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel. Jej syn zobral bez jej súhlasu kľúče od vozidla a vyviezol ho z pozemku. Na verejnej komunikácii nad vozidlom stratil kontrolu. Následná dopravná nehoda mala za následok tak jeho smrť, ako aj smrť dvoch spolucestujúcich.

2. Príslušný vnútroštátny orgán pre náhradu škody, Fundo de Garantia Automóvel (Garančný fond, Portugalsko) (ďalej len „Fond“), vyplatil odškodnenie. Fond sa následne domáhal zaplata dané sumy od pani A. Julianovej, majiteľky vozidla. Vo svojej obhajobe pani A. Julianová tvrdí, že nemala povinnosť poistiť dané vozidlo, pretože napriek tomu, že bola jeho majiteľkou, vozidlo sa nenachádzalo na verejnej komunikácii a nemala v úmysle uviesť ho do prevádzky. Fond tvrdí, že povinnosť poistiť vozidlo existovala, pretože bolo pojazdné.

3. V kontexte tohto sporu a vo svetle smerníc týkajúcich sa motorových vozidiel 72/166/EHS² a 84/5/EHS³ (ďalej len „prvá smernica“ a „druhá smernica“) kladie Supremo Tribunal de Justiça (Najvyšší súd, Portugalsko) v prvom rade otázku, či je za daných okolností majiteľ motorového vozidla povinný dané vozidlo poistiť. V druhom rade vnútroštátny súd žiada o objasnenie, či má Fond právo vymáhať príslušné odškodnenie od majiteľa aj napriek skutočnosti, že majiteľ nenesie zodpovednosť za nehodu.

¹ Jazyk prednesu: angličtina.

² Smernica Rady 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; Mím. vyd. 06/001, s. 10).

³ Druhá Smernica Rady 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; Mím. vyd. 06/007, s. 3).

II. Právny rámec

A. Právo EÚ

1. *Smernica 72/166*

4. Články 1 a 3 prvej smernice stanovujú:

„Článok 1

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;

...

4. ‚územie, na ktorom sa vozidlo obvykle nachádza‘ znamená

- územie štátu, ktorého evidenčné číslo má vozidlo bez ohľadu na to, či je evidenčné číslo stále alebo dočasné, alebo
- v prípadoch, kde sa nepožaduje evidencia pre určitý typ vozidla, ale vozidlo má poisťovací štítok alebo rozlišovací znak podobný tabuľke s evidenčným číslom, územie štátu, v ktorom je vydaný poisťovací štítok alebo znak, alebo
- v prípadoch, keď sa pre určité typy vozidla nepožaduje tabuľka s evidenčným číslom ani poisťovací štítok ani rozlišovací znak, územie štátu, v ktorom má držiteľ vozidla bydlisko, alebo
- v prípadoch, ak vozidlo nemá evidenčné číslo alebo má evidenčné číslo, ktoré nezodpovedá alebo už nezodpovedá vozidlu, a je účastníkom nehody, územie štátu, v ktorom sa nehoda stala, na účely likvidácie škody, ako je to stanovené v prvej zarážke článku 2 ods. 2 tejto smernice alebo v článku 1 ods. 4 [druhej smernice];

...

Článok 3

1. Každý členský štát prijme v súlade s článkom 4 všetky primerané 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 týchto opatrení.

2. Každý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečil, že poisťná zmluva pokrýva tiež:

- podľa právnych predpisov platných v iných členských štátoch akúkoľvek škodu, ktorá je spôsobená na území týchto štátov;

- akúkoľvek škodu, ktorú utrpeli štátni príslušníci členských štátov počas priamej cesty medzi dvoma územiami, na ktorých platí Zmluva o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva, ak neexistuje žiadna kancelária národného poisťovateľa zodpovedného za územie, ktorým sa prechádza; v tomto prípade škoda bude pokrytá v súlade s právnymi predpismi o povinnom poistení platnými v členskom štáte, na území ktorého sa vozidlo obvykle nachádza.“

2. Smernica 84/5

5. Články 1 a 2 druhej smernice stanovujú:

„Článok 1

1. Poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS povinne pokrýva škodu na majetku, ako aj ujmy na zdraví.

...

4. Každý členský štát zriadi alebo poverí orgán, ktorého úlohou bude zabezpečiť náhradu škody najmenej do výšky povinného poistenia za škodu na majetku alebo ujmy na zdraví spôsobené neidentifikovaným vozidlom alebo vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie stanovené v odseku 1.

Prvým pododsekom nie je dotknuté právo členských štátov považovať náhradu škody týmto orgánom ako doplnkovú alebo nedoplnkovú a právo vytvoriť opatrenie na náhradu škody medzi orgánom a osobou alebo osobami zodpovednými za nehodu a inými poisťovateľmi alebo orgánmi sociálneho zabezpečenia, ktorí sú povinní nahradiť škodu poškodenému, pokiaľ ide o tú istú nehodu. Členské štáty však nesmú dovoliť, aby tento orgán podmienil výplatu náhrady škody dokazovaním zo strany poškodeného, že zodpovedná osoba nie je schopná alebo odmieta zaplatiť.

...

Článok 2

1. Každý členský štát prijme vhodné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že všetky právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia obsiahnuté v poistnej zmluve vydané v súlade s článkom 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS, ktorá vylučuje z poistenia používanie alebo riadenie vozidla:

- osobami, ktoré nie sú výslovne alebo nevýslovne oprávnené, alebo
- osobami, ktoré nevlastnia preukaz umožňujúci im viesť príslušné vozidlo, alebo
- osobami, ktoré nespĺňajú zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti príslušného vozidla,

sa považujú na účely článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS za neplatné, pokiaľ ide o nároky tretích osôb poškodených nehodou.

Avšak právne predpisy alebo ustanovenia uvedené v prvej zarážke sa môžu uplatniť voči osobám, ktoré dobrovoľne vstúpili do vozidla, ktoré spôsobilo škodu alebo ujmu, v prípade keď poisťovateľ môže preukázať, že vedeli, že vozidlo bolo odcudzené.

Členské štáty majú možnosť — v prípade, ak došlo k nehodám na ich území — neuplatniť ustanovenie v prvom pododseku, ak môže poškodený získať náhradu za utrpené škody od orgánu sociálneho zabezpečenia.

2. V prípade vozidiel odcudzených alebo získaných násilím, členské štáty môžu ustanoviť, že orgán určený v článku 1 ods. 4 zaplatí náhradu škody namiesto poisťovateľa za podmienok stanovených v odseku 1 tohto článku; ak sa vozidlo spravidla nachádza v inom členskom štáte, tento orgán nemôže uplatňovať žiadny nárok voči akémukoľvek orgánu v tom členskom štáte.

Členské štáty, ktoré v prípade vozidla odcudzeného alebo získaného násilím, stanovia, aby orgán uvedený v článku 1 ods. 4 zaplatil náhradu škody, môžu, pokiaľ ide o škodu na majetku, presne určiť spoluúčasť sumou nepresahujúcou 250 ECU.“

B. Vnútroštátne právo

1. Legislatívny dekrét č. 522

6. Podľa návrhu na začatie prejudiciálneho konania bol v čase nehody v Portugalsku účinný Decreto-Lei No 522/85 — Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (legislatívny dekrét č. 522/85 o povinnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel) z 31. decembra 1985 (ďalej len „legislatívny dekrét č. 522/85“). Legislatívny dekrét č. 522/85 stanovuje:

Článok 1 ods. 1: „každý, kto môže byť zodpovedný za náhradu majetkovej alebo nemajetkovej škody vyplývajúcej z fyzickej alebo hmotnej ujmy spôsobenej tretím osobám motorovým vozidlom..., musí mať tieto vozidlá kryté poistením na účely ich používania v premávke..., ktoré bude pokrývať túto zodpovednosť.“

Článok 2: „povinnosť poistenia je uložená majiteľovi vozidla s výnimkou nasledujúcich prípadov...“

7. Článok 8 ods. 1 a 2 legislatívneho dekrétu č. 522/85 stanovuje, že „poistná zmluva pokrýva zodpovednosť za škodu poisteného, ako aj osôb, ktoré sú povinné poistiť sa podľa článku 2, ako aj oprávnených držiteľov a vodičov vozidla“, a takisto zaručuje „odškodnenie, ktoré sú povinní poskytnúť pôvodcovia krádeže alebo lúpeže vozidla alebo neoprávneného používania cudzieho motorového vozidla, alebo pôvodcovia dopravných nehôd spôsobených úmyselne...“.

8. Článok 21 ukladá Fondu povinnosť: „vyplatiť v súlade s touto kapitolou odškodnenie v prípade nehôd spôsobených vozidlami podliehajúcimi povinnému poisteniu a registrovanými v Portugalsku...“.

9. Napokon článok 25 ods. 1 a 3 stanovuje, že „ak Fond vyplatí príslušné odškodnenie, prejdú na neho veriteľské práva poškodeného vrátane nároku na zákonné úroky z omeškania a na výdavky vynaložené v súvislosti s vymáhaním nároku“, pričom „osoby podliehajúce povinnosti poistiť sa, ktoré neuzavreli žiadne poistenie, môžu byť žalované v zmysle odseku 1 zo strany Fondu, ktorý má voči iným osobám zodpovedným za nehodu, ak existujú, právo na náhradu súm ktoré vyplatil“.

2. Občiansky zákonník

10. Článok 503 ods. 1 portugalského občianskeho zákonníka stanovuje:

„Každý kto riadi akékoľvek vozidlo na pozemných komunikáciách a používa ho pre vlastnú potrebu, a to aj v prípade, ak by jeho používanie zveril inej osobe, zodpovedá za škodu spôsobenú týmto vozidlom, a to aj v prípade, že vozidlo nie je súčasťou premávky.“

III. Skutkový stav, konanie a prejudiciálne otázky

11. Z dôvodu zdravotných problémov pani A. Julianová zanechala riadenie motorového vozidla a odstavila ho na svojom pozemku. Nemala uzavretú zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel.

12. Dňa 18. alebo 19. novembra 2006 zobral jej syn bez jej vedomia a súhlasu kľúče od vozidla zo zásuvky jej spálne a vyviezol ho z pozemku majiteľky.

13. Dňa 19. novembra 2006 jej syn stratil kontrolu nad vozidlom počas jeho riadenia na verejnej komunikácii. Táto dopravná nehoda mala za následok jeho smrť a takisto smrť dvoch spolucestujúcich.

14. V súvislosti s nehodou Fond vyplatil rodinám mŕtvych spolucestujúcich odškodnenie. Ako veriteľ, na ktorého prešli veriteľské práva, následne Fond podal žalobu, prostredníctvom ktorej sa domáhal náhrady odškodnenia, ktoré vyplatil, spolu s úrokmi od pani A. Julianovej ako majiteľky vozidla (ďalej len „žalovaná v prvom rade“) a od Cristiany Julianovej, dcéry mŕtveho vodiča a jeho dedičky (ďalej len „žalovaná v druhom rade“).

15. Prvostupňový súd čiastočne vyhovel návrhom Fondu, domnievajúc sa, že skutočnosť, že majiteľka vozidla nemala v úmysle používať vozidlo v cestnej premávke a že k nehode došlo bez toho, aby jej bolo možné pripísať zodpovednosť za nehodu, nevylučovala povinnosť uzavrieť poistnú zmluvu. Prvostupňový súd sa domnieval, že poistná zmluva zaručuje zaplatenie náhrady škody poškodeným, a to vrátane prípadu krádeže motorového vozidla.

16. Žalovaná v prvom rade, pani A. Julianová, napadla tento rozsudok odvolaním podaným na Tribunal da Relação (súd druhého stupňa, Portugalsko), ktorý konštatoval, že nemala povinnosť uzavrieť poistnú zmluvu na motorové vozidlo a že za nehodu nenesie zodpovednosť. Z tohto dôvodu súd zrušil rozsudok súdu prvého stupňa a zamietol návrhy podané proti nej.

17. Fond podal odvolanie z dôvodu namietania nesprávneho právneho posúdenia na Supremo Tribunal de Justiça (Najvyšší súd, Portugalsko), ktorý prerušil konanie a položil Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 3 [prvej smernice] (v znení platnom v čase dopravnej nehody) vykladať v tom zmysle, že povinnosť uzavrieť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel sa vzťahuje takisto na situácie, keď vozidlo bolo na základe rozhodnutia jeho majiteľa odstavené na súkromnom pozemku mimo verejnej komunikácie?

Alebo

sa má vykladať v tom zmysle, že za takýchto okolností nie je majiteľ vozidla povinný poistiť ho, pričom nie je dotknutá zodpovednosť, ktorú prevzal Fundo de Garantia Automóvel voči poškodeným tretím osobám, najmä v prípade neoprávneného používania cudzieho motorového vozidla?

2. Má sa článok 1 ods. 4 [druhej smernice] (v znení platnom v čase dopravnej nehody) vykladať v tom zmysle, že Fundo de Garantia Automóvel – ktorý v prípade neexistencie zmluvy o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel vyplatí príslušné odškodnenie tretím osobám poškodeným dopravnou nehodou spôsobenou motorovým vozidlom, ktoré bolo odstavené na súkromnom pozemku a ktoré bolo použité bez súhlasu jeho majiteľa a bez jeho vedomia, – získa veriteľské práva voči majiteľovi vozidla bez ohľadu na zodpovednosť tohto majiteľa za nehodu?

Alebo

sa má vykladať v tom zmysle, že získanie veriteľských práv Fundo de Garantia Automóvel voči majiteľovi závisí od splnenia podmienok zodpovednosti za škodu, a to najmä od skutočnosti, či v okamihu dopravnej nehody majiteľ riadil vozidlo?“

18. Písomné pripomienky v tomto konaní boli doručené zo strany írskej, talianskej, lotyšskej, portugalskej a španielskej vlády a vlády Spojeného kráľovstva, ako aj zo strany Európskej komisie. V výnimkou talianskej vlády tieto strany taktiež predložili svoje tvrdenia ústne na pojednávaní, ktoré sa konalo 30. januára 2018.

IV. Posúdenie

A. Úvodné poznámky

1. Zodpovednosť za spôsobenie dopravnej nehody a povinnosť poistenia

19. Pri posudzovaní otázok položených vnútroštátnym súdom je dôležité mať na pamäti rozdiel medzi: i) zodpovednosťou za spôsobenie dopravnej nehody a ii) povinnosťou poistenia.

20. Portugalská vláda na pojednávaní potvrdila, že pani C. Julianová, žalovaná v druhom rade, je žalovaná z dôvodu jej postavenia ako dedičky po mŕtvom vodičovi, ktorý bol priamo účastníkom nehody. Zodpovednosť žalovanej v druhom rade teda závisí od toho, či jej otec bol zodpovedný za spôsobenie nehody [možnosť i)].

21. Naopak, pani A. Julianová, žalovaná v prvom rade, je žalovaná z dôvodu jej postavenia ako majiteľky vozidla na základe údajného porušenia jej povinnosti poistiť dané vozidlo [možnosť ii)]. Rozumiem teda, že ak pani A. Julianová nemala povinnosť uzatvoriť zmluvu o poistení, nemôže byť voči nej vyvodzovaná zodpovednosť a nárok voči nej nebude možné uplatniť.

22. Z tohto dôvodu je potrebné podrobne posúdiť prvú otázku vnútroštátneho súdu týkajúcu sa rozsahu povinnosti poistenia konkrétne vo vzťahu k pani A. Julianovej. To naopak vyžaduje posúdenie rozsahu pojmu „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice a začiatok a koniec povinnosti poistenia (B).

23. Ak pani A. Julianová nemala povinnosť uzatvoriť zmluvu o poistení, vyvoláva to druhú otázku, a to, či by v zmysle práva Únie *mohla* niesť zodpovednosť, keďže v skutočnosti nebola účastníčkou nehody. Tomuto aspektu sa budem venovať pri posudzovaní druhej otázky vnútroštátneho súdu (C).

2. Kto má povinnosť poistenia?

24. Pre objasnenie, v týchto návrhoch sa budem zaoberať iba otázkou *existencie* povinnosti poistenia vozidla v prípade, keď je zaparkované na pozemku, a nie osobou, *ktorá* má túto povinnosť. Keď sa odvolávam, ako napríklad v predchádzajúcich odsekoch, na potenciálnu povinnosť pani A. Julianovej poistiť jej vozidlo, je to preto, lebo vnútroštátny súd v návrhu na začatie prejudiciálneho konania uvádza, že *ak* existovala povinnosť poistenia zaparkovaného vozidla, v súlade s vnútroštátnym právom by to bola ona ako jeho vlastníčka, čo môže viesť k jej mimozmluvnej zodpovednosti.

25. Prvá smernica totiž nespresňuje, komu musia členské štáty uložiť povinnosť poistenia. Ide o otázku vnútroštátneho práva. Tento výklad nebol spochybnený žiadnym účastníkom konania v prejednávanej veci.

26. Je pravda, že Súdny dvor vo svojom rozsudku vo veci Csonka, odkazuje na to, že „každý vlastník alebo držiteľ vozidla“ má povinnosť poistenia.⁴ Nemyslím si však, že by Súdny dvor mal v úmysle, prostredníctvom tohto otvoreného tvrdenia potvrdiť, že prvá smernica stanovuje túto povinnosť konkrétnej fyzickej osobe. To je podľa môjho názoru jasné z kontextu návrhu v tejto veci, ktorý sa vôbec nezameriava na totožnosť osoby, ktorej je táto povinnosť uložená.

27. Namiesto snahy zabezpečiť, aby za to niesla zodpovednosť *konkrétna osoba*, cieľom článku 3 ods. 1 prvej smernice je zabezpečiť, aby všetky vozidlá v cestnej premávke boli poistené, takže ak dôjde k nehode, obeť sa bude môcť bez ťažkostí obrátiť na (solventný⁵) subjekt na účely odškodnenia.⁶

B. O prvej otázke

28. Prostredníctvom prvej otázky sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice existuje povinnosť poistenia vozidla, aj keď ho majiteľ stiahol z premávky na verejných komunikáciách a nejazdí na ňom alebo nemá v úmysle na ňom jazdiť. Vnútroštátny súd sa tiež pýta, či skutočnosť, že Fond je povinný odškodniť poškodených účastníkov nehody, je relevantná vo vzťahu k povinnosti majiteľa v tomto ohľade.

29. Podľa môjho názoru v takých prípadoch, ako je tento, povinnosť poistenia existuje.

30. Pri posudzovaní prvej otázky vnútroštátneho súdu začnem tým, že uvediem niekoľko pripomienok k vzťahu medzi povinnosťou poistenia v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice a zásahom orgánu zabezpečujúceho náhradu škody v zmysle článku 1 ods. 4 druhej smernice (1). Následne uvediem hlavnú judikatúru v súvislosti s kľúčovým pojmom „prevádzka vozidla“ (2). V ďalšom kroku posúdim otázku, či musia byť „prevádzka vozidiel“ a povinnosť poistenia definované *ex ante* alebo *ex post* (3), rozoberiem detailnejšie pojem „prevádzka vozidiel“ (4) a začiatok a koniec povinnosti poistenia (5). Na záver budem posudzovať uplatnenie týchto zistení na prejednávajúcu vec (6).

1. Vzťah medzi povinnosťou poistenia a orgánom zabezpečujúcim náhradu škody

31. Článok 3 ods. 1 prvej smernice upravuje všeobecnú povinnosť členských štátov zabezpečiť, aby boli všetky vozidlá poistené. Článok 1 ods. 4 druhej smernice vyžaduje, aby v prípade, že povinnosť poistenia nebola splnená, vstúpil do situácie orgán zabezpečujúci náhradu škody.

32. V tejto súvislosti uvádzam nasledujúce pripomienky.

⁴ Rozsudok z 11. júla 2013, Csonka a i. (C-409/11, EU:C:2013:512, body 28 a 31).

⁵ Najmä v prípadoch vážneho telesného zranenia alebo smrti je možnosť, že osoba zodpovedná za nehodu bude schopná plne odškodniť obeť, výrazne znížená. Aj keď môžu nastať prípady insolventnosti poisťovne, ako sa to stalo v rozsudku z 11. júla 2013, Csonka a i. (C-409/11, EU:C:2013:512), tieto sú v zásade výnimkou.

⁶ Z rovnakej logiky vychádzajú článok 4 prvej smernice a článok 1 ods. 4 druhej smernice. Druhý uvedený článok stanovuje povinnosť zriadiť orgán, ktorého úlohou bude zabezpečiť náhradu škody spôsobenú na základe nehody vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie. Prvý uvedený článok umožňuje členskému štátu konať odchyľne od povinnosti poistenia, ale ak tak bude postupovať, ukladá povinnosť označiť orgán alebo subjekt, ktorý je zodpovedný za odškodnenie poškodených strán z nehôd spôsobených vozidlami, ktoré požívajú výhody z týchto odchýlok.

33. V prvom rade v zmysle druhej smernice orgán zabezpečujúci náhradu škody nie je druhom „systému záruky poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel, ale jeho cieľom je spôsobovať účinky len za osobitných jasne určených okolností“. Zasahuje ako „posledná možnosť“ s cieľom zabezpečiť situácie, keď škoda spôsobená nepoisteným vozidlom predstavovala „zlyhanie systému [poistenia], ktorý bol členský štát povinný vytvoriť“⁷.

34. V druhom rade, ak situácia nespadá pod rozsah povinnosti poistenia tak, ako je definovaná v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice, orgán zabezpečujúci náhradu škody nebude povinný poskytovať záchrannú sieť podľa článku 1 ods. 4 druhej smernice. Inými slovami, potenciálny rozsah intervencie orgánu zabezpečujúceho náhradu škody má rovnaký rozsah ako povinnosť poistenia.⁸ Členské štáty môžu v zásade „prekročiť rozsah“ prebratia druhej smernice a stanoviť, že orgán zabezpečujúci náhradu škody bude mať povinnosť plniť aj v iných situáciách. Z hľadiska práva Únie to však nie je záväznou požiadavkou.

35. Z vyššie uvedeného vyplýva, že prvá a druhá smernica rozlišujú medzi veľkou väčšinou situácií, keď „jednotlivec“ prostredníctvom svojho poistenia musí niesť riziko spojené s „prevádzkou vozidiel“, na jednej strane a na druhej strane marginálnymi/zostatkovými situáciami, keď tieto riziká znáša spoločnosť ako celok⁹, to znamená prostredníctvom intervencie zo strany orgánu zabezpečujúceho náhradu škody. No v rozsahu, v akom *neexistuje žiadna povinnosť poistenia*, je základným následkom to, že riziko môže byť nakoniec znášané obeťou nehody, najmä v situáciách, kde je pre závažnosť následkov nehody výška odškodnenia značná alebo ak obeť nemôže dostať primerané odškodnenie v dôsledku platobnej neschopnosti osoby zodpovednej za nehodu.

36. Praktický dôsledok vyššie uvedeného je, že obe ustanovenia sú neoddeliteľne prepojené a musia sa vnímať v spojitosti: čím reštriktívnejšie sa vykladá rozsah povinnosti poistenia v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice, tým sa záchranná sieť poskytnutá obeti orgánom zabezpečujúcim náhradu škody podľa článku 1 ods. 4 druhej smernice stáva menšia.¹⁰

37. V nasledujúcich bodoch sa budem podrobnejšie venovať rozsahu povinnosti poistenia. Na úvod uvediem prehľad existujúcej judikatúry vo vzťahu ku kľúčovému pojmu „prevádzka vozidiel“.

2. „Prevádzka vozidiel“: veci *Vnuk, Andrade a Torreiro*

38. Rozsudky vo veciach *Vnuk*¹¹, *Andrade*¹² a *Torreiro*¹³ patria medzi hlavné rozhodnutia, ktoré sú relevantné pre pojem „prevádzka vozidiel“. Každý z nich uvádzam nižšie a zhrniem definíciu pojmu, ktorá vyplýva z týchto rozsudkov.

⁷ Rozsudok z 11. júla 2013, *Csonka a i.* (C-409/11, EU:C:2013:512, body 30 až 32). Je jasné, že orgán zabezpečujúci náhradu škody v určitom zmysle „zaručuje“ náhradu škody za osobitných jasne určených okolností. Na vnútroštátnej úrovni orgány zabezpečujúce náhradu škody môžu byť nazývané „garančné fondy“, ako napríklad v prípade Portugalska – „Fundo de Garantia Automóvel“. Keď Súdny dvor konštatuje, že orgán zabezpečujúci náhradu škody nie je „systém záruky“, rozumiem tomu tak, že má v podstate na mysli skutočnosť, že daný orgán tam nie je na to, aby nahradzoval povinnosť poistenia.

⁸ Navyše orgán zabezpečujúci náhradu škody je povinný plniť v ďalších konkrétne definovaných situáciách. Napríklad článok 1 ods. 4 stanovuje, že je povinný zabezpečiť náhradu škody spôsobenú neidentifikovaným vozidlom.

⁹ V závislosti od presného systému financovania orgánu zabezpečujúceho náhradu škody, ktorý môže predstavovať väčšiu alebo menšiu skupinu (napríklad ak je orgán financovaný prostredníctvom všeobecného zdaňovania oproti prípadu financovania prostredníctvom poistného jednotlivcov).

¹⁰ Pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. júla 2013, *Csonka a i.* (C-409/11, EU:C:2013:512). V danom prípade bol poisťovateľ insolventný. Vnútroštátny orgán zabezpečujúci náhradu škody však nebol povinný zasiahnuť, pretože povinnosť poistenia bola v skutočnosti rešpektovaná.

¹¹ Rozsudok zo 4. septembra 2014, *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146).

¹² Rozsudok z 28. novembra 2017, *Rodrigues de Andrade* (C-514/16, EU:C:2017:908).

¹³ Rozsudok z 20. decembra 2017, *Núñez Torreiro* (C-334/16, EU:C:2017:1007).

a) Rozsudok vo veci Vnuk

39. V rozsudku vo veci Vnuk¹⁴ Súdny dvor posudzoval, či pohyb traktora na dvore farmy, ktorého cieľom bolo umiestniť vlečku tohto traktora do stodoly, spadal pod pojem „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice.

40. Vzhľadom na výrazné rozdiely medzi jazykovými verziami, pokiaľ ide o pojem „prevádzka vozidiel“, Súdny dvor posúdil všeobecnú štruktúru a účel právnych predpisov Únie o povinnom poistení. Odkázal na „dvojaký cieľ“, a to cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených motorovými vozidlami a cieľ, ktorým je liberalizácia pohybu osôb.¹⁵ Súd ďalej vysvetlil, že cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených motorovými vozidlami predstavuje cieľ, ktorý sa „konštantne sledoval a posilňoval“¹⁶. Predovšetkým vzhľadom na tento cieľ Súdny dvor konštatoval, že „sa nie je možné domnievať, že normotvorca Únie mal v úmysle vylúčiť z ochrany poskytovanej týmito smernicami osoby poškodené v dôsledku nehody spôsobenej používaním vozidla, ak je toto používanie v *súlade s jeho obvyklou funkciou*“¹⁷.

41. Súdny dvor preto konštatoval, že posudzovaný pohyb spadal pod pojem „prevádzka vozidiel“.

b) Rozsudok vo veci Andrade

42. Vo veci Andrade¹⁸ odstavený traktor s motorom v chode, aby poháňal pumpu herbicídneho postrekovača viniča vo vinohrade, sa prevrátil na terasovitom teréne v dôsledku zosuvu pôdy, pričom usmrtil zamestnanca farmy. Vnútroštátny súd sa pýtal, či takáto situácia spadá pod pojem „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice.

43. Súdny dvor najprv pripomenul svoje zistenia vo veci Vnuk¹⁹. Ďalej uviedol, že traktor mal dvojakú funkciu: funkciu „obvyklého používania ako dopravn[ý] prostried[ok]“ a „za určitých okolností... ako pracovn[ý] stroj“. V takom prípade Súdny dvor rozhodol, že „treba určiť, či *pri vzniku dopravnej nehody*... sa toto vozidlo používalo najmä ako dopravný prostriedok, v prípade čoho toto používanie môže patriť pod pojem „prevádzka vozidiel“, alebo ako pracovný stroj, v prípade čoho predmetné používanie nemôže patriť pod ten istý pojem“.²⁰

44. Vzhľadom na to, že v tomto konkrétnom prípade bol traktor v čase nehody využívaný ako pracovný stroj, okolnosti prípadu spadali mimo pojmu „prevádzka vozidiel“.

c) Rozsudok vo veci Torreiro

45. Pán Núñez Torreiro sa zúčastňoval na nočných vojenských cvičeniach, keď sa vojenské kolesové terénne vozidlo typu „Anibal“, v ktorom bol spolujazdcom, prevrátilo. Toto vozidlo sa nepohybovalo po verejných komunikáciách ani v zóne pre kolesové vozidlá, ale v zóne vyhradenej pre vojenské cvičenia pásových vozidiel.²¹

14 Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

15 Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 49).

16 Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 52, pozri tiež body 50 a 53 až 55).

17 Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 56). Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

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

19 Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

20 Rozsudok z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 40). Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

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

46. Súdny dvor rozhodol, že takáto situácia spadá pod pojem „prevádzka vozidiel“. V podstate zopakoval zistenia v rozsudkoch vo veci Vnuk²² a vo veci Andrade²³ predtým, ako konštatoval, že skutočnosť, že vozidlo bolo používané na vojenskom cvičení v zóne, ktorá nebola pre používanie kolesových vozidiel určená, nemôže mať žiaden vplyv na tento záver.

d) Predbežné zhrnutie

47. Na základe vyššie uvedených prípadov je základná definícia pojmu „prevádzka vozidiel“ na prvý pohľad dosť široká. Zahŕňa prevádzku v súlade s bežným používaním (ako dopravný prostriedok) (Vnuk) bez ohľadu na konkrétne miesto, kde sa používa (Torreiro), ale nezahŕňa prípady, keď je hlavné použitie v čase nehody iné ako použitie vozidla ako dopravného prostriedku (Andrade).

48. V nasledujúcej časti posúdim vzťah medzi „prevádzkou vozidiel“ a povinnosťou poistenia a časový bod, v ktorom by mohli a mali byť identifikovateľné.

3. „Prevádzka vozidiel“ a povinnosť poistenia: ex ante alebo ex post?

49. V zmysle článku 3 ods. 1 smernice 72/166 sa povinnosť poistenia vzťahuje na „zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel“.

50. Definícia pojmu „prevádzka vozidiel“ sa v rozsudkoch vo veci Vnuk, Andrade, a Torreiro sústredila na aktivitu, do ktorej bolo vozidlo zapojené, alebo na režim, v ktorom sa nachádzalo „pri vzniku dopravnej nehody“: cúvanie s vlečkou, používanie ako pracovný stroj, prevádzka na (ne)vhodnom teréne.²⁴

51. Z toho možno vyvodiť záver, keď sa už dopravná nehoda stala, existencia povinnosti poistenia by sa mala posúdiť s ohľadom na osobitné okolnosti dopravnej nehody. Inými slovami, existencia povinnosti poistenia by sa posudzovala až po dopravnej nehode (*ex post facto*).

52. V prejednávanej veci by to teda vzhľadom na to, že dopravná nehoda sa stala počas jazdy na verejnej komunikácii (čo by sa mohlo javiť ako bežné používanie vozidla), znamenalo, že v *danom momente* určite existovala povinnosť mať predmetné motorové vozidlo poistené. To však nedáva odpoveď na otázku, či existovala povinnosť poistenia, keď bolo vozidlo zaparkované na pozemku pani A. Julianovej. Táto skutočnosť predstavuje podstatu prvej otázky predloženej vnútroštátnym súdom a rozumom tomu tak, že aj kľúč k určeniu, či je možné voči nej v tejto veci vyvodzovať zodpovednosť.

53. Okrem toho, hoci súhlasím s tým, že v čase dopravnej nehody v tomto prípade nepochybne existovala povinnosť poistenia, nemyslím si, že trio rozsudkov vo veci Vnuk, Andrade, a Torreiro by malo byť vykladané v tom zmysle, že vo všeobecnosti sa má povinnosť poistenia posudzovať *ex post facto*.

54. Pojem „prevádzka vozidiel“ a rozsah povinnosti poistenia musia byť definovateľné *ex ante*. To vyplýva z dôvodov právnej istoty. Vozidlá nemôžu spadať alebo nespadať do povinnosti poistenia v závislosti od toho, do akej činnosti sú zapojené alebo v akom režime sa nachádzajú v danom čase. Existencia tejto povinnosti nemôže byť jednoducho závislá od spätného odôvodnenia okolností dopravnej nehody.

²² Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

²³ Rozsudok z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

²⁴ Rozsudok z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 40). Pozri tiež rozsudky zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59), a z 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 32).

55. V rozsudkoch vo veciach Vnuk, Andrade a Torreiro Súdny dvor posudzoval, do akej činnosti boli motorové vozidlá zapojené v danom čase z dôvodu, že to bolo potrebné, aby vnútroštátny súd mohol určiť *zodpovednosť*. Treba zdôrazniť, že vo všetkých týchto prípadoch boli vozidlá zapojené do dopravných nehôd poistené.²⁵ Rozumiem, že skutočnosť, že existovala všeobecná povinnosť poistenia, nebola spochybnená. Relevantná otázka, ktorú museli vnútroštátne súdy v týchto prípadoch vyriešiť, bola skôr taká, či dopravné nehody spadali *do rozsahu pôsobnosti poistnej zmluvy*, čoho dôsledkom by bola povinnosť poisťovní vyplatiť odškodnenie, keďže všetci účastníci konania spochybňovali svoju zodpovednosť na základe toho, že dopravné nehody samy o sebe za špecifických okolností nehody nezahŕňali „prevádzku vozidiel“.

56. Naopak, v prejednávanej veci je otázka úplne odlišná, položená na vyššej úrovni abstrakcie a všeobecne: vyplýva povinnosť poistenia *všeobecne* zo spôsobu prevádzky motorového vozidla v tomto prípade?

57. Napríklad každodenné riadenie (bežného) auta do práce a z práce jasne spadá pod pojem „prevádzka vozidiel“. Existuje povinnosť poistenia zodpovednosti za škodu. Končí technicky táto povinnosť, keď je večer auto odparkované v (súkromnej) garáži a jeho motor je vypnutý s tým, že sa opätovne obnoví v nasledujúce ráno pri otočení kľúčom v zapalovaní a vozidlo bude opäť riadené na verejnej komunikácii?

58. Domnievam sa, že to tak zjavne nie je. Činnosť, na ktorú sa vozidlo využíva, alebo režim, v akom je, sa v čase mení. V prípade všeobecnej povinnosti poistenia, ktorá vyžaduje *jasný začiatok a koniec* v čase a určitý logický stupeň kontinuity a predvídateľnosti, to tak nemôže byť.

59. Je pravdepodobné, že medzi týmito časovými bodmi môže byť vozidlo použité spôsobom, ktorý nepredstavuje „prevádzku“ v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice. To je prípad, ktorý nastal vo veci Andrade. *Vo všeobecnosti* je pravdepodobné, že sa traktor v tomto prípade používal spôsobom, ktorý spadá pod pojem „prevádzka vozidiel“, a bol poistený. V *konkrétnom* čase nehody bol používaný ako pracovný stroj, čo nespádalo pod pojem „prevádzka vozidiel“. Povinnosť poistenia sa teoreticky nepozastavila počas minút alebo hodín, keď bol traktor používaný ako pracovný stroj.

60. Z toho vyplýva, že kým pojem *prevádzka vozidiel* je kľúčový pri definovaní rozsahu *povinnosti poistenia*, tieto dva pojmy nie sú identické. S ohľadom na tieto rozdiely sa v nasledujúcich častiach budem podrobnejšie zaoberať pojmom „prevádzka vozidiel“ a skutočnosťou, kedy začína a končí povinnosť poistenia.

4. Definícia pojmu „prevádzka vozidiel“

61. Vzhľadom na to, že pojem „prevádzka vozidiel“ zahŕňa pojem „vozidlo“, ktorý má samostatnú definíciu uvedenú v prvej smernici, začnem tým, že túto definíciu posúdim ako prvú a) a následne pristúpim k pojmu „prevádzka“ (vozidiel) v rôznych kontextoch b).

a) Vozidlo

62. Definícia pojmu „vozidlo“ v zmysle článku 1 ods. 1 prvej smernice je obmedzená na motorové vozidlá „určené na pohyb“.

²⁵ Rozsudky zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 19); z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 12), a z 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 11).

63. Podľa môjho názoru je jasné, že pojem „určené“ v danom kontexte sa nemôže odvolávať na subjektívny, individuálny úmysel majiteľa alebo kohokoľvek iného, kto má kontrolu nad vozidlom. Nehovorí ani o tom, čo sa s vozidlom vykonáva v ktoromkoľvek konkrétnom čase.

64. Slová „určené na pohyb“ v definícii pojmu „vozidlo“ musia logicky odkazovať na *objektívny účel* vozidla. To podporujú aj iné jazykové verzie smernice, ktoré používajú skôr neutrálnu slovnú zásobu.²⁶ Okrem toho súhlasím s Komisiou, že závislosť definície vozidla na subjektívnych zámeroch jeho vlastníka v konkrétnom okamihu by viedlo k neúnosnej právnej neistote. Napokon tento výklad potvrdzuje aj rozsudok Súdneho dvora vo veci Vnuk, v ktorom Súdny dvor rozhodol, že definícia pojmu „vozidlo“ je nezávislá od toho, akým spôsobom sa vozidlo používa alebo „*sa môže*“ používať.²⁷

65. Preto, a na rozdiel od názorov predložených najmä Írskom vo svojich písomných podaniach, skutočnosť, že vlastník vozidlo nepoužíva na pohyb v určitom čase (a nemá v úmysle tak urobiť), neznamená, že nejde o „vozidlo“ v zmysle prvej smernice, vo vzťahu ku ktorému môže existovať povinnosť poistenia. Práve naopak, pojem „vozidlo“ musí byť objektívny a „stály“ (v zmysle pretrvania počas primeraného časového obdobia).

b) Prevádzka

66. Pojem „prevádzka vozidiel“ podľa článku 3 ods. 1 prvej smernice predstavuje samostatný koncept práva Únie, ktorý je potrebné vykladať vo svetle kontextu tohto ustanovenia a cieľov sledovaných právnou úpravou, ktorej je súčasťou.²⁸

67. Ako už Súdny dvor upozornil,²⁹ pojem „prevádzka vozidiel“ sa prekladá rôznymi spôsobmi v rôznych oficiálnych jazykových verziách. To zdôrazňuje potrebu vykladať tento pojem z hľadiska smernice „vzhľadom na dvojaký cieľ, a to cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených motorovými vozidlami a cieľ liberalizácie pohybu osôb a tovarov“³⁰. V tomto zmysle navyše Súdny dvor zdôraznil, že po prijatí prvej smernice sa ochrana poškodených účastníkov nehôd spôsobených motorovými vozidlami počas nasledujúcich rokov posilňovala.³¹

68. Uvedené úvahy viedli Súdny dvor v jeho judikatúre k extenzívnemu výkladu pojmu „prevádzka vozidiel“, ktorý „sa vzťahuje na akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou“³².

69. V tejto súvislosti uvádzam nasledujúce pripomienky týkajúce sa územného a vecného rozsahu tejto definície.

26 Napríklad v češtine „určený k“; v holandčine: „bestemt“; vo francúzštine „destiné à“; v nemčine: „bestimmt“; taliančine „destinato a“; španielčine: „destinado a“ alebo v portugalcine: „destinado a“.

27 Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 38).

28 Rozsudky zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, body 41 a 42); z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 31), a z 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 24).

29 Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, body 43 až 45).

30 Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 49).

31 Rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 52).

32 Rozsudky zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59); z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 34), a z 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 28).

i) Územný rozsah pojmu „prevádzka vozidiel“

70. Pojem „prevádzka vozidiel“ nie je obmedzený na použitie na určitom mieste alebo v konkrétnom teréne, alebo území. „Nie je obmedzený na situácie v cestnej premávke, teda na premávku na verejnej komunikácii“³³. Vo svojich písomných podaniach Írsko a vláda Spojeného kráľovstva argumentovali v prospech prístupu k pojmu „prevádzka vozidiel“ a k povinnosti poistenia, ktorý rozlišuje medzi používaním na verejných komunikáciách a inde.

71. Hoci bol pre toto rozlišovanie uvedený určitý kontextový základ, podľa môjho názoru je nedostatočný.³⁴ Naopak, existuje rozsiahla textová podpora extenzívneho výkladu územného rozsahu pojmu „prevádzka vozidiel“ a povinnosti poistenia. V tejto súvislosti článok 1 prvej smernice uvádza základnú definíciu pojmu „územie, na ktorom sa vozidlo obvykle nachádza“ ako „územie štátu, v ktorom je vozidlo evidované“. Prvá smernica všeobecne odkazuje na „územie [iné] štátu“ a na „motorové vozidlá Spoločenstva cestujúce na území Spoločenstva“. Neexistuje jasné rozlíšenie medzi i) verejným alebo súkromným pozemkom alebo ii) medzi oblasťami určenými na prejazd motorových vozidiel a takými, na ktorých to nie je možné, napriek skutočnosti, že smernica (-e) sa inak do značnej miery zaoberá(-jú) územnou pôsobnosťou.

72. Takéto rozlišovanie by navyše potenciálne vylúčilo z povinnosti poistenia podľa článku 3 ods. 1 prvej smernice mnohé situácie týkajúce sa motorových vozidiel, ktoré predstavujú veľké riziko spôsobenia dopravnej nehody. To by mohlo vážne ohroziť jeden z hlavných účelov uvedenej prvej smernice, a to cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených motorovými vozidlami.³⁵ V tomto ohľade môže byť pravda, vzhľadom na štruktúry vlastníctva pôdy a vlastnícke právo v určitých členských štátoch, že jednotlivci môžu byť schopní prevádzkovať vozidlá na súkromnom pozemku rozsiahlym spôsobom. No predpoklad, že takéto vozidlá nebudú *nikdy* riadené mimo súkromných pozemkov na verejných komunikáciách a že *absolútne žiadne* tretie osoby nevstúpia na dané pozemky, a teda že nebude existovať riziko žiadnej dopravnej nehody, sa javí ako dosť nepravdepodobný a nerealistický scenár. Nie je to možnosť, o ktorej si myslím, že ospravedlňuje snahu čítať obmedzenia v pojme „prevádzka vozidiel“ bez akéhokoľvek pevného textového základu v tomto zmysle a proti logike a účelu daného legislatívneho nástroja.

73. Z týchto dôvodov najmä nevidím dôvod na opätovné skúmanie jasných záverov Súdneho dvora vo vyššie uvedenej judikatúre a na obmedzovanie pojmu „prevádzka vozidiel“ na prevádzku na konkrétnych miestach.

³³ Rozsudok z 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 28).

³⁴ Írsko v tomto zmysle cituje článok 12 ods. 3 a článok 23 ods. 5 smernice 2009/103/ES, ktorá kodifikuje smernice o poistení motorových vozidiel a uvádza riziká, ktoré nesú „nemotorizovaní užívatelia“ a pojem „dopravnej nehody“ [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)]. Vo vzťahu k článku 12 ods. 3 poznamenávam, že článok 12 má názov „Osobitné skupiny poškodených“. Článok 12 ods. 1 sa vzťahuje na poistenie vo vzťahu k škode spôsobenej cestujúcim bez odkazu na „cesty“. Ak by takéto podstatné obmedzenie bolo v článku 12 ods. 3 zamýšľané, logicky by bolo uvedené aj v článku 12 ods. 1 a článok 23 ods. 5 sa vzťahuje na logistiku odškodňovania (informačné centrá), a preto by nemal byť vykladaný v tom zmysle, že stanovuje významné obmedzenia v rozsahu samotnej povinnosti poistenia. Rovnako žiadne ustanovenia rovnocenné článku 12 ods. 3 a článku 23 ods. 5 v prvej ani druhej smernici neexistujú.

³⁵ Pozri bod 67 vyššie. V rozsahu, v ktorom sa Írsko a vláda Spojeného kráľovstva odvolávajú na ciele liberalizácie pohybu prvej a druhej smernice, pripomínam, že Súdny dvor jasne poukazuje napríklad v rozsudku vo veci Vnuk na „dvojaký cieľ“ smerníc a kladie väčší dôraz na zvyšujúcu sa ochranu poškodených účastníkov nehôd (rozsudok zo 4. septembra 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 49 a nasl.).

ii) Vecný rozsah pojmu „prevádzka vozidiel“

74. Ako bolo uvedené vyššie, pojem „prevádzka vozidiel“ „sa vzťahuje na akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou“³⁶. Podľa môjho názoru „obvyklá funkcia“ vozidla je „pohyb“, inými slovami presunúť sa z bodu A do bodu B³⁷ na akýkoľvek účel. To už jasne vyplýva z definície „vozidla“ uvedenej v článku 1 ods. 1 prvej smernice.

75. V tomto ohľade je pravda, že Súdny dvor sa odvolal v rozsudku vo veci Andrade na obvyklú funkciu vozidla, ktorou je „doprava“. Nemyslím si však, že účelom použitia tohto výrazu bolo odkazovať na konkrétnu funkciu „dopravy“, ktorá by bola odlišná a logicky užšia ako pojem „pohyb“.³⁸ Skôr predpokladám, že Súdny dvor sa snažil rozlíšiť používanie vozidla ako stroja od jeho obvyklej funkcie vozidla. Podľa môjho názoru a vo svetle článku 1 ods. 1 prvej smernice je pojem „obvyklá funkcia“ presnejšie definovateľný ako „pohyb“.

76. Ak sa však vozidlo nepohybuje, *neznamená* to, že to, čo robí, spadá *mimo* pojmu „prevádzka vozidiel“. Z judikatúry Súdného dvora skôr vyplýva, že akékoľvek použitie vozidla, ktoré je „v súlade“ s jeho obvyklou funkciou, spadá pod rozsah pojmu „prevádzka vozidiel“. To by v zásade zahŕňalo situácie, keď je vozidlo po určitý čas nehybné, bez ohľadu na zámery majiteľa použiť alebo nepoužiť ho neskôr.

77. Vychádzajúc z vyššie uvedeného príkladu (v bode 57), keď je auto zaparkované cez noc, pričom ho majiteľ nemá v úmysle použiť skôr ako ráno, tento jeho statický stav je úplne v súlade s jeho obvyklou funkciou. Môžeme si predstaviť, že ďalšie ráno sa majiteľ náhle rozhodne zobrať si na letisko taxík namiesto svojho auta, strávi týždeň lyžovaním a náhodou si vezme aj kľúče od auta. Bohužiaľ si počas pobytu zlomí nohu a bude ju mať mesiac v sadre. Počas svojej indispozície sa rozhodne predať dané auto a v skutočnosti ho nikdy znova nepoužije.

78. Po tom teda, ako šoférovala z práce domov v posledný večer pred odchodom na dovolenku, majiteľka v skutočnosti už nikdy následne toto auto nešoférovala. Zaniká „prevádzka vozidla“ alebo *povinnosť poistenia* v akomkoľvek bode týchto udalostí a ak áno, kedy? Keď poslednýkrát vypla motor? Keď odišla na dovolenku? Keď si zlomila nohu a bola objektívne nespôsobilá šoférovať? Keď sa rozhodla predať auto? Alebo v inom čase?

79. Podľa môjho názoru bez ohľadu na všetky tieto (nešťastné) udalosti povinnosť poistenia vozidla stále pretrvávala. Je pravda, že *ex post facto* môžu existovať špecifické spôsoby, ktorými sa vozidlo prevádzkuje v danom čase, ktoré možno identifikovať ako nepatriace pod pojem „prevádzka vozidiel“ a ktoré potenciálne vylučujú zodpovednosť za súvisiace nehody. To potvrdzuje rozsudok vo veci Andrade.³⁹

36 Rozsudky zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59); z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 34), a z 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 28).

37 Tým sa vylučuje *Holtzmanov efekt* z knihy Dune od Franka Herberta (prvé vydanie v Chilton Books, Philadelphia, 1965), ktorý zázračne umožňuje skladanie priestoru a času, a teda aj „cestovanie bez pohybu“. Je však možné predpokladať, že aj keby bol *Holtzmanov efekt* v skutočnosti vynájdený, bol by použitý pre iné typy „vozidiel“ ako tie, ktoré sú „určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkujú na kolajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené“ v zmysle článku 1 ods. 1 prvej smernice.

38 Dalo by sa namietat, že vždy, keď je vozidlo v pohybe, bude uskutočňovať dopravu. Účelom tejto dopravy však nemusí byť vždy preprava tovaru alebo osôb. Pozri v súvislosti s podobnou diskusiou napr. rozsudok z 28. júla 2016, Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, body 28 až 36) týkajúci sa otázky, či poskytovanie služieb leteckého výcviku predstavuje alebo nepredstavuje dopravu osôb, alebo rozsudok z 5. júla 2017, Fries (C-190/16, EU:C:2017:513, body 81 až 88), v kontexte vykonávania tzv. prázdných letov na presun lietadla medzi dvomi letiskami bez dopravy cestujúcich, nákladu a pošty. V obidvoch prípadoch išlo o pohyb, ale preukázateľne nie o dopravu (pokiaľ to samozrejme nie je chápané tak, že samotná skutočnosť, že sa vozidlo pohybuje z bodu A do bodu B, predstavuje podľa definície *dopravu daného vozidla*).

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

80. No identifikácia takejto špecifickej situácie „neprevádzkovania“ po tom, ako udalosť nastala (*ex post facto*), nevylučuje širšiu a všeobecnejšiu povinnosť poistenia (*ex ante*). Skôr sa domnievam, že opak je v skutočnosti pravdou: ak je vozidlo určené na pohyb na zemi a je toho spôsobilé, vzniká za normálnych okolností pre takéto vozidlo všeobecná povinnosť poistenia v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice. To neznamená, že počas obdobia, kedy trvá povinnosť poistenia, nebudú existovať *konkrétne prípady*, keď vzhľadom na presný typ prevádzky v okamihu, keď k nehode došlo, sa *nebude uplatňovať zodpovednosť*, na ktorú sa vzťahuje poistná zmluva.

81. V každom prípade musí byť možné *ex ante* určiť, či naozaj existuje takýto kontext „prevádzky vozidiel“, ktorý odôvodňuje vznik povinnosti poistenia, *s jasným a objektívne identifikovateľným začiatčným a končným bodom a nepretržitou spojitostou medzi týmito bodmi*. Ani samotnú skutočnosť, že vozidlo je prakticky statické, ani úmysly majiteľa alebo držiteľa zdržať sa jazdy na vozidle (ak sa neuskutočnili žiadne úkony na to, aby tieto zámerly oznámili verejným orgánom a aby oficiálne vyradili vozidlo z prevádzky) nie je možné použiť na určenie existencie takejto kontextu a jasne a objektívne určiť takýto ich začiatok a koniec.

82. Súhrnne treba konštatovať, že východiskom na určenie kontextu pojmu „prevádzka vozidiel“ na účely určenia existencie povinnosti poistenia by malo byť rozhodujúce, že *vozidlo je určené na pohyb na zemi a je na to spôsobilé*. Nižšie sa vrátim k otázke, ako presne určiť v praxi začiatok a koniec povinnosti poistenia. Predtým sa však zameriam na niektoré námietky vznesené v súvislosti s údajne príliš extenzívnym výkladom pojmov „prevádzka vozidiel“ a povinnosť poistenia.

iii) Námietky voči extenzívnemu výkladu pojmov „prevádzka vozidiel“ a povinnosť poistenia

83. Po prvé, Írsko predovšetkým tvrdí, že extenzívny výklad pojmov „prevádzka vozidiel“ a povinnosť poistenia by viedlo k neúmyselným a neprijateľným výsledkom. Predovšetkým by to neoprávnene vyžadovalo povinné poistenie pre „veľký počet osôb“, ktoré „nepoužívajú“ ich vozidlá (na pohyb na verejných komunikáciách), čo nesleduje žiadny z cieľov prvej smernice.

84. S týmto tvrdením nemôžem súhlasiť.

85. Pripomienkami Írska týkajúcimi sa možného rozdielu medzi riadením vozidla na súkromnom pozemku ako protikladu k verejným komunikáciám som sa už zaoberal.⁴⁰ Pokiaľ ide o ďalšie potenciálne prípady nadmerne extenzívneho výkladu povinnosti poistenia, ktoré by mali vplyv na veľký počet osôb a viedli by k neúmyselným a neprijateľným výsledkom, argumenty Írska zostali v istom zmysle nepreskúmané.

86. V každom prípade, ako už Súdny dvor uviedol, jedným z dvojakých cieľov smerníc je cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd. Zavedenie požiadavky všeobecného povinného poistenia prispieva k tomuto cieľu. Alternatívou je, že minimálne v prípade platobnej neschopnosti osoby zodpovednej za nehodu môžu zostať poškodení účastníci nehôd spôsobených nepoisteným vozidlom bez odškodnenia. Ani v prvej smernici, ani v iných právnych predpisoch nevidím nič, čo by podporovalo myšlienku, že normotvorca mal v úmysle rozložiť takýmto spôsobom náklady súvisiace s rizikom neodškodnenia. Práve naopak, článok 4 prvej smernice obsahuje explicitné výnimky, ktoré umožňujú presunutie nákladov na riziko na orgány zabezpečujúce náhradu škody v osobitných prípadoch určených členskými štátmi.⁴¹

⁴⁰ Pozri body 70 až 73 vyššie.

⁴¹ Pozri tiež bod 35 vyššie.

87. Dodal by som, že aspoň do určitej miery sa reštriktívnejší výklad pojmu „prevádzka vozidiel“ a pojmu povinnosť poistenia, ktorý zastávali najmä Írsko a vláda Spojeného kráľovstva, javí ako založený na myšlienke, že konkrétne faktické okolnosti niektorých situácií zahŕňajú veľmi významne zníženú pravdepodobnosť nehody. Z tohto dôvodu bol vyvodený záver, že v týchto situáciách nie je potrebné povinné poistenie. Írsko poukazuje napríklad na vozidlá, ktoré sa dočasne nachádzajú v garáži na súkromnom pozemku alebo sú vystavené predajcom.

88. Súhlasím s tým, že v takýchto prípadoch vozidlo nepredstavuje rovnaké riziko ako vozidlo, ktoré je prevádzkované denne na diaľnici. Existuje však možnosť jazdy takýmto vozidlom, napríklad pri presune v rámci predajnej plochy predajcu, a preto riziko existuje, hoci značne znížené. Nevieť si predstaviť, ako by sa prostredníctvom súdneho výkladu mohol do smerníc týkajúcich sa poistenia motorových vozidiel začleniť nejaký druh rizikového prahu prostredníctvom pojmu „prevádzka“⁴², a tak dospieť k záveru, že neexistuje žiadna povinnosť poistenia. Podľa môjho názoru sú takéto rozdiely jednoznačne lepšie a vhodnejšie riešené odvetvím poisťovníctva motorových vozidiel, alebo, ak je to potrebné a v potrebnom rozsahu, verejnoprávnou úpravou trhu poistenia motorových vozidiel. Napríklad rozumiem, že v niektorých členských štátoch je povinnosť poistenia extrémne široká, ale v prípadoch, keď vozidlo v skutočnosti nie je prevádzkované, je poisťné v dôsledku toho veľmi nízke. Poisťovne môžu tiež účtovať rôzne poisťné na základe najazdených kilometrov alebo určené akýmkoľvek iným spôsobom umožňujúcim primeranú diferenciáciu v poisťnom, ktorá zodpovedá rozsahu „prevádzky“ a typu potenciálneho rizika.

89. Súhrnne treba konštatovať, že na systémovej úrovni skutočnosť, že vozidlo by mohlo byť vo všeobecnosti statické počas určitých (predĺžených) období a v dôsledku toho by mohlo byť riziko minimálne, možno predstavuje dobrý dôvod na diferenciáciu poisťného, ale nie na úplné vylúčenie povinnosti poistenia. To platí najmä preto, že ako už bolo uvedené vyššie, skutočnosť, že neexistuje povinnosť poistenia, v zásade znamená, že nebude existovať ani záchranná sieť na odškodnenie.⁴³

90. Po druhé, Írsko tiež tvrdí, že príliš extenzívny výklad pojmu „prevádzka vozidiel“ a pojmu povinnosť poistenia by zbavil pojem „prevádzka“ akéhokoľvek významu a povinnosť by sa podmieňovala iba vlastníctvom.

91. V tomto prípade zastávam názor, že táto obava nie je dôvodná.

92. Ako to dokazuje rozsudok vo veci Andrade⁴⁴, pojem „prevádzka vozidiel“ má hranice. Navyše, hoci povinnosť poistenia nemôže závisieť od prechodných alebo subjektívnych okolností, to neznamená, že je podmienená iba vlastníctvom. Táto povinnosť má aj časové obmedzenia – začiatok a koniec. Teraz sa zameriam na určenie týchto obmedzení.

5. Začiatok a koniec povinnosti poistenia

i) Evidované a neevidované vozidlá

93. Pokiaľ ide o „začiatok a koniec“, je z môjho pohľadu kľúčovým faktorom *evidencia* vozidla v členskom štáte, ktorú je potrebné zohľadniť pri určovaní, či existuje všeobecný kontext „prevádzky vozidla“, na základe ktorého vzniká povinnosť poistenia v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice.

94. V tomto ohľade možno rozlíšiť dva scenáre.

⁴² Napríklad vozidlo bude riadené veľmi zriedka alebo len na obmedzené vzdialenosti.

⁴³ Pozri body 34 až 36 vyššie.

⁴⁴ Rozsudok z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

95. Po prvé, vozidlo je a zostane evidované v členskom štáte. Pokiaľ je vozidlo evidované a neboli prijaté oficiálne opatrenia na pozastavenie alebo vyradenie z evidencie, je potrebné vziať do úvahy, že existuje všeobecný kontext „prevádzky vozidla“ v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice a na základe toho vzniká povinnosť poistenia. Evidencia vozidla je v súlade s jeho obvyklou funkciou na pohyb (a vo väčšine prípadov je nevyhnutná).

96. To automaticky *neznamená*, že po zaevidovaní predstavuje všetko, čo sa v praxi vykonáva s vozidlom, „prevádzku“ na účely určenia *zodpovednosti* vo vzťahu ku konkrétnej udalosti alebo rozsahu poistnej zmluvy. Aj keď judikatúra potvrdzuje, že pojem prevádzka je extrémne široký, má svoje obmedzenia.⁴⁵

97. Po druhé, existujú situácie, keď vozidlo nie je v členskom štáte evidované, pretože ešte evidované nebolo, už nie je evidované alebo bola evidencia pozastavená.

98. Skutočnosť, že vozidlo patrí do tohto druhého scenára, nevyhnutne *neznamená*, že vozidlo už automaticky nepodlieha povinnosti poistenia podľa článku 3 ods. 1 prvej smernice. Absencia evidencie nie je nevyhnutne *nezlučiteľná* s bežnou prevádzkou vozidla na pohyb. Alebo inak povedané, vozidlá môžu byť vhodné a skutočne používané na pohyb na území bez evidencie. To môže byť buď legálne, za podmienok stanovených vnútroštátnym právom, alebo nelegálne, ak by mali byť evidované podľa príslušných vnútroštátnych predpisov, ale nie sú. V každej z týchto situácií môžu byť tieto vozidlá potenciálne súčasťou nehody.

99. V prvej smernici nič nenaznačuje, že normotvorca mal v úmysle, aby orgán zabezpečujúci náhradu škody alebo dokonca obeť v zásade niesli riziko v takýchto situáciách. Vo všeobecnosti v prvej smernici neexistuje nič, čo by naznačovalo, že pojem „prevádzka vozidiel“ je obmedzený na prevádzku *evidovaných* vozidiel. Celkový systém prvej smernice, najmä článku 1 ods. 4 prvej a druhej zarážky a článku 3 ods. 1 danej smernice by skôr naznačoval povinnosť zabezpečiť, aby sa poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel na území členského štátu vzťahovalo aj na prípady, keď vozidlá nie sú evidované.

100. V niektorých prípadoch však môže dôjsť k (dočasnému) zrušeniu alebo pozastaveniu evidencie, čo skutočne vyžaduje, aby sa vozidlo nepohybovalo po území, dokonca aj na krátke vzdialenosti (napríklad tým, že sa takéto používanie vozidla považuje za trestný čin). Chápem, že podobný systém existuje v niektorých členských štátoch, napríklad v zimných mesiacoch v prípade vozidiel, ktoré sú používané iba počas obdobia dobrého počasia. Domnievam sa, že za takýchto okolností je „prevádzka vozidiel“ jasne a objektívne vylúčená v tom zmysle, že stanovuje koniec „*ex ante*“ povinnosti poistenia.⁴⁶

101. To ponecháva otvorenú otázku, či a za akých iných podmienok vozidlo, ktoré *nie je* evidované (alebo v súvislosti s ktorými bola evidencia pozastavená), môže potenciálne spadať mimo povinnosti poistenia.

ii) Neevidované vozidlá nespádajúce pod povinnosť poistenia

102. Rozumiem, že v konaní vo veci samej bolo vozidlo, ktoré spôsobilo dopravnú nehodu, evidované. Portugalská vláda na pojednávaní potvrdila, že predmetné vozidlo malo poznávacie značky a že stále podliehalo cestnej dani. Preto sa týmto bodom nebudem podrobne zaoberať.

⁴⁵ Ako to dokazuje rozsudok vo veci Andrade a ako je to bližšie posúdené v bodoch 74 až 82 vyššie.

⁴⁶ Zdôrazňujem, že to *neznamená*, že *nemôže* dôjsť k žiadnej prevádzke vozidla. Môže byť samozrejme ukradnuté a/alebo riadené nelegálne. Za takýchto okolností by však bolo vozidlo riadené v *rozpore* s povinnosťou poistenia ako (výnimočne) určenej *ex post*, čím sa zachová bezpečnostná sieť pre poškodených účastníkov nehody.

103. Otázka, kedy sa povinnosť poistenia začína a končí vo všeobecnosti, sa však na ústnom pojednávaní intenzívne diskutovala. Vo všeobecnosti boli spomenuté tri typy situácií: a) nové vozidlá, ktoré ešte neboli zaevidované, ale sú jednoznačne schopné jazdy (napríklad vozidlá, ktoré sa prepravujú z továrni alebo sú umiestnené v priestoroch predajcov vozidiel); b) iné vozidlá, ktoré už nie sú evidované alebo ktorých evidencia bola pozastavená a ktoré sú schopné jazdy, avšak *de facto* nie sú (napríklad vozidlá umiestnené v múzeu);⁴⁷ c) vozidlá, ktoré nie sú evidované a boli určitým spôsobom „znepojazdené“ napríklad prostredníctvom odstránenia častí (kolesá, batéria, atď.).

104. Pokiaľ ide o písmená a) a b), existuje podľa môjho názoru niekoľko dôvodov, prečo by Súdny dvor nemal na účely riešenia takýchto prípadov začať zavádzať podrobné (a potenciálne dosť zložité) obmedzenia do pojmu „prevádzka vozidiel“ v zmysle prvej smernice, napríklad na základe skutočnosti, že nie sú riadené často, alebo pravdepodobnosti, že vôbec budú riadené.

105. Po prvé, takéto obmedzenia jednoducho nemajú v smernici jasný textový základ. Súdny dvor by si ich musel fakticky vymyslieť. Ich postavenie by bolo komplikované vzhľadom na predchádzajúcu judikatúru, ktorá poskytuje extenzívny výklad pojmu „prevádzka vozidiel“⁴⁸.

106. Po druhé, pokiaľ sú tieto vozidlá prevádzkované (napríklad v priestoroch predajcov vozidiel), mohli by prípadne spôsobiť dopravnú nehodu. Ak by neexistovala žiadna povinnosť poistenia, poškodený účastník nehody by riskoval, že nebude mať žiadnu „záchrannú sieť“ vo forme odškodnenia.⁴⁹ Takýto prístup by opäť spôsobil v scenári uvedenom pod písmenom b), že povinnosť poistenia by závisela od konkrétnych skutkových okolností a úmyslov jednotlivcov na úkor právnej istoty.⁵⁰

107. Po tretie a najdôležitejšie, v prvej smernici existuje jasný právny základ, a to článok 4, pre výnimky z povinnosti povinného poistenia vo vzťahu k *určitým osobám* a/alebo *určitým vozidlám* (alebo určitým vozidlám, ktoré majú osobitné tabuľky).⁵¹ Ak sa tieto výnimky použijú, v tom istom ustanovení sa tiež výslovne uvádza, že členské štáty musia poskytnúť záchrannú sieť potenciálnym poškodeným stranám a že zabezpečia, aby sa vyplátila náhrada škody spôsobená týmito výslovne vylúčenými typmi vozidiel.

108. Za takýchto okolností sa zdá byť málo odôvodnené poskytnúť komplexný (dokonca zložitý) súdny výklad pojmu „prevádzka vozidiel“ a prostredníctvom toho potenciálne vystaviť poškodených účastníkov riziku, že ich ujma nebude nahradená v celom rozsahu, s cieľom stanovovať konkrétne okolnosti, zatiaľ čo by sa to mohlo dokonale riešiť s použitím výnimiek uvedených v článku 4. Povedané metaforicky, ak je jedným z uvedených cieľov zabezpečiť záchrannú sieť, potom to pre mňa znamená, že by malo ísť o silnú a hrubú sieť, a potom, ak je to potrebné, uvoľniť (vybrať) nesprávnu rybu, a nie rozhodiť sieť plnú dier, a potom sa čudovať, akým spôsobom unikli niektoré ryby.

109. Pokiaľ ide o písmeno c), v praxi existujú nekonečné spôsoby ako „znepojazdniť“ vozidlo, od vybratia kľúčov po vybratie batérie, kolies a podobne. V určitom bode možno povedať, že „vozidlo“ už neexistuje, a už vôbec nemožno hovoriť o „prevádzke vozidla“. Tak napríklad odstránenie motora znamená, že vozidlo už technicky nie je „motorizované“ v zmysle článku 1 ods. 1 prvej smernice.

⁴⁷ Okrem situácií uvedených v bode 100 vyššie.

⁴⁸ Pozri bod 47 vyššie.

⁴⁹ Pozri bod 35 vyššie.

⁵⁰ Pozri bod 62 vyššie.

⁵¹ Tieto výnimky sa vo veľkej miere líšia v jednotlivých členských štátoch. V čase predloženia týchto návrhov je zoznam dostupný na internetovej stránke Európskej komisie na adrese https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/insurance-and-pensions/motor-insurance_en.

110. Podľa môjho názoru však či už je znepojazdnenie dostatočné, alebo nie, na to, aby bolo možné určiť, že už neexistuje „vozidlo“ v zmysle prvej smernice alebo že ho už nie je možné „prevádzkovať“, je predovšetkým otázkou dôkazov a dokazovania. Zatiaľ čo určitá abstraktná úvaha je o tejto otázke nepochybne možná, nemyslím si, že v tejto veci by bolo potrebné túto otázku riešiť. Koniec koncov, nie je pochyb o tom, že auto bolo jednoznačne pojazdné a bolo na ňom jazdené.

6. Uplatnenie na tento prípad

111. Na základe skutkových okolností predložených vnútroštátnym súdom je podľa môjho názoru jasné, že parkovanie plne funkčného vozidla na pozemku, ktoré, ako to potvrdila na pojednávaní portugalská vláda, bolo ešte stále predmetom cestnej dane v rozhodnom čase konania vo veci samej, malo poznávacie značky a vo vzťahu ku ktorému neboli uskutočnené kroky na jeho oficiálne vyradenie z premávky, nemôže znamenať, že povinnosť poistenia môže byť vylúčená. To platí bez ohľadu na subjektívny zámer majiteľa, keďže tento úmysel nebol oficiálne oznámený orgánom verejnej moci.

112. Ako bolo uvedené v bodoch 94 až 100 vyššie, neuskutočnenie administratívnych úkonov na vyradenie vozidla z premávky je podľa môjho názoru už rozhodujúce na potvrdenie toho, že existuje všeobecný kontext „prevádzky vozidla“. Presná poloha vozidla, jeho fyzický stav, skutočnosť, že ho majiteľ neprevádzkuje (zo zdravotných dôvodov) a subjektívny úmysel majiteľa vo vzťahu k vozidlu nemôže tento záver zmeniť.

113. To predstavuje *všeobecnú* odpoveď na prvú otázku predloženú zo strany vnútroštátneho súdu. To však neznamená, že táto všeobecná odpoveď musí byť uplatniteľná aj v *konkrétnom* prípade, ktorého účastníčkou je pani A. Julianová. V tejto súvislosti je namieste zdôrazniť dve skutočnosti.

114. Po prvé, prvá smernica ukladá Portugalskej republike povinnosť zabezpečiť, aby boli vozidlá poistené. To, či členský štát splnil túto povinnosť, a ak áno, *kto* má túto povinnosť poistenia, sú otázky vnútroštátneho práva, o ktorých musí rozhodnúť vnútroštátny súd.

115. Po druhé, aj keby vnútroštátne právo v určitej fáze uložilo majiteľke povinnosť poistenia jej vozidla, chcel by som pripomenúť dva prvky, ktoré môžu byť pre vnútroštátny súd relevantné. Na jednej strane podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora, dokonca aj v prípadoch, keď ustanovenia smernice môžu mať priamy účinok, členské štáty (vrátane subjektov štátu⁵²) sa nemôžu priamo odvolávať na tieto ustanovenia voči jednotlivcom (absencia „reverzného vertikálneho“ priameho účinku).⁵³ Na druhej strane sa členský štát nemôže dovolávať ustanovení smernice, ktorá nebola riadne prebratá na účely zhodného výkladu vnútroštátneho práva, ktorý má za následok uloženie povinností jednotlivcovi.⁵⁴

116. Tieto zásady práva Únie sú osobitne dôležité v situáciách, v ktorých by vnútroštátne zákony, ktoré mali transponovať príslušnú smernicu o poistení motorových vozidiel, mohli byť označené za nejasné alebo protirečivé. To zahŕňa aj protichodné vnútroštátne súdne vyhlásenia o príslušných právnych otázkach. V tomto ohľade prislúcha vnútroštátnemu súdu posúdiť a vyvodiť primerané dôsledky vzhľadom na skutkový stav konkrétného prípadu.

52 Rozsudok z 12. júla 1990, Foster a i. (C-188/89, EU:C:1990:313, bod 18), a z 10. októbra 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, bod 33 až 35).

53 Rozsudok z 8. októbra 1987, Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431).

54 Rozsudky z 26. septembra 1996, Arcaro (C-168/95, EU:C:1996:363, bod 42), a z 5. júla 2007, Kofoed (C-321/05, EU:C:2007:408, bod 45).

7. Závěry týkající se prvej otázky

117. Na základě vyššie uvedených tvrzení navrhujem Súdnemu dvoru, aby na prvú prejudiciálnu otázku odpovedal nasledujúcim spôsobom:

Článok 3 prvej smernice (v znení platnom v čase dopravnej nehody) sa má vykladať v tom zmysle, že povinnosť uzatvoriť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel sa vzťahuje na situácie, keď vozidlo bolo na základe rozhodnutia jeho majiteľa odstavené na súkromnom pozemku mimo verejnej komunikácie, ale neboli uskutočnené administratívne úkony na oficiálne zrušenie evidencie vozidla. Je na členských štátoch, aby podľa vnútroštátneho práva stanovili, kto má povinnosť poistenia vozidla za týchto okolností.

C. O druhej otázke

118. Prostredníctvom druhej otázky sa vnútroštátny súd pýta, či sa má článok 1 ods. 4 druhej smernice vykladať v tom zmysle, že udeľuje Fondu veriteľské právo voči majiteľovi vozidla, aj keď majiteľ vozidla nenesie zodpovednosť za nehodu. Vnútroštátny súd sa tiež pýta, či získanie veriteľských práv voči majiteľovi závisí od splnenia podmienok zodpovednosti za škodu (a konkrétne, či je rozhodujúca skutočnosť, že majiteľ neriadil vozidlo).

119. Článok 1 ods. 4 druhej smernice priznáva členským štátom *právo* na udelenie veriteľských práv voči osobám „zodpovedným za nehodu“. Toto ustanovenie však ďalej stanovuje, že v rozsahu, v akom členské štáty využívajú toto právo, nemôžu umožniť orgánu, aby podmienil vyplácanie odškodnenia poškodenému tým, že akýmkoľvek spôsobom stanovia, že „zodpovedná osoba“ nebude schopná alebo odmietne platiť.

120. Možnosť získania veriteľských práv (a jej podmienky) musí byť preto upravená vo vnútroštátnych právnych predpisoch. To zahŕňa definovanie pojmov osoby „zodpovednej za nehodu“ alebo „zodpovednú“ vo vnútroštátnom občianskom práve.⁵⁵ Žiadna zo strán, ktoré predložili pripomienky, tento výklad nespochybnila.

121. Z toho vyplýva, že v rozsahu, v akom sa vnútroštátny súd pýta, či sa článok 1 ods. 4 druhej smernice *musí* vykladať v tom zmysle, že udeľuje veriteľské právo, odpoveď je nie. Článok 1 ods. 4 iba ponúka členskému štátu *možnosť*, aby tak urobil.

122. Pokiaľ ide o podmienky výkonu veriteľského práva, podľa môjho názoru je v návrhu na začatie prejudiciálneho konania nejednoznačná otázka, na akom základe sa diskutuje o „zodpovednosti“: zodpovednosť *za samotnú nehodu* alebo zodpovednosť založenú na *nepoistení vozidla* (keď existovala povinnosť tak urobiť).

123. V rozsahu, v akom sa otázka vzťahuje na *zodpovednosť za samotnú nehodu*, podmienky takejto zodpovednosti určuje vnútroštátne právo. V práve Únie nevidím žiadnu prekážku na uloženie podmienky, že zodpovedná osoba mala v čase nehody kontrolu nad vozidlom.

124. Otázka vnútroštátneho súdu sa však pýta, či existuje veriteľské právo voči majiteľke „bez ohľadu na to, či niesla zodpovednosť za nehodu“, čo chápem ako význam časti „bez ohľadu na to, či majiteľka spĺňa podmienky zodpovednosti za nehodu“. Článok 1 ods. 4 nepredpokladá takúto možnosť. Toto ustanovenie predpokladá iba možnosť udeliť veriteľské práva voči osobe, ktorá *je* zodpovedná za nehodu.

⁵⁵ Rozsudok z 23. októbra 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, bod 29).

125. V rozsahu, v akom sa vnútroštátny súd pýta, či sa článok 1 ods. 4 druhej smernice *musí* vykladať v tom zmysle, že Fond má veriteľské právo voči osobe *zodpovednej za nepoistenie vozidla*, odpoveď je nie. Opätovne sa takáto možnosť jednoducho neuvádza v článku 1 ods. 4 druhej smernice, a z tohto ustanovenia teda nemožno vyvodiť žiadne takéto pravidlo. To však neznamena, že by sa členským štátom bránilo poskytovať veriteľské právo za iných okolností, aj proti osobe, ktorá nedodržala povinnosť poistenia uloženú vnútroštátnym zákonom preberajúcim článok 3 ods. 1 prvej smernice. To je opäť vecou vnútroštátneho práva.

126. Na základe vyššie uvedených tvrdení navrhujem Súdnemu dvoru, aby na druhú prejudiciálnu otázku odpovedal nasledujúcim spôsobom:

Článok 1 ods. 4 druhej smernice sa má vykladať v tom zmysle, že členské štáty môžu poskytnúť veriteľské právo orgánu zabezpečujúcemu náhradu škody ako Fundo de Garantia Automóvel, ktorý z dôvodu neexistencie poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel vyplatil príslušné odškodnenie tretím osobám poškodeným dopravnou nehodou spôsobenou motorovým vozidlom, ktoré bolo odstavené na súkromnom pozemku a ktoré bolo použité bez súhlasu jeho majiteľa a bez jeho vedomia. Podmienky zodpovednosti takejto osoby alebo osôb sa musia stanoviť podľa vnútroštátneho práva. Tieto podmienky môžu zahŕňať požiadavku, aby dotknuté osoby v príslušnom čase riadili vozidlo.

Toto ustanovenie nevyžaduje od členských štátov a ani im nebráni predpokladať udelenie veriteľského práva za iných okolností, aj proti osobe, ktorá nedodržala povinnosť poistenia uloženú vnútroštátnym zákonom preberajúcim článok 3 ods. 1 prvej smernice.

V. Návrh

127. Navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na otázky položené vnútroštátnym súdom Supremo Tribunal de Justiça (Najvyšší súd, Portugalsko) nasledujúcim spôsobom:

Otázka 1

Článok 3 smernice 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 (v znení platnom v čase dopravnej nehody) sa má vykladať v tom zmysle, že povinnosť uzatvoriť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel sa vzťahuje na situácie, keď vozidlo bolo na základe rozhodnutia jeho majiteľa odstavené na súkromnom pozemku mimo verejnej komunikácie, ale neboli uskutočnené administratívne úkony na oficiálne zrušenie evidencie vozidla. Je na členských štátoch, aby podľa vnútroštátneho práva stanovili, kto má povinnosť poistenia vozidla za týchto okolností.

Otázka 2

Článok 1 ods. 4 smernice Rady 84/5/EHS z 30. decembra 1983 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel sa má vykladať v tom zmysle, že členské štáty môžu poskytnúť veriteľské právo orgánu zabezpečujúcemu náhradu škody ako Fundo de Garantia Automóvel, ktorý z dôvodu neexistencie poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel vyplatil príslušné odškodnenie tretím osobám poškodeným dopravnou nehodou spôsobenou motorovým vozidlom, ktoré bolo odstavené na súkromnom pozemku a ktoré bolo použité bez súhlasu jeho majiteľa a bez jeho vedomia. Podmienky zodpovednosti takejto osoby alebo osôb sa musia stanoviť podľa vnútroštátneho práva. Tieto podmienky môžu zahŕňať požiadavku, aby dotknuté osoby v príslušnom čase riadili vozidlo.

Toto ustanovenie nevyžaduje od členských štátov a ani im nebráni predpokladať udelenie veriteľského práva za iných okolností, aj proti osobe, ktorá nedodržala povinnosť poistenia uloženú vnútroštátnym zákonom preberajúcim článok 3 ods. 1 prvej smernice.