



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (šestého senátu)

20. prosince 2017*

„Řízení o předběžné otázce – Povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – Směrnice 2009/103/ES – Článek 3 první pododstavec – Pojem ‚provoz vozidel‘ – Vnitrostátní právní úprava, který vylučuje řízení motorových vozidel na komunikacích a pozemcích, které nejsou ‚způsobilé k provozu‘, s výjimkou komunikací a pozemků, které sice za tímto účelem způsobilé nejsou, jsou však ‚běžně používané‘ “

Ve věci C-334/16,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Audiencia Provincial de Albacete (Krajský soud v Albacete, Španělsko) ze dne 23. května 2016, došlým Soudnímu dvoru dne 15. června 2016, v řízení

José Luis Núñez Torreiro

proti

AIG Europe Limited, Sucursal en España, dříve Chartis Europe Limited, Sucursal en España,

Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa),

SOUDNÍ DVŮR (šestý senát),

ve složení C. G. Fernlund, předseda senátu, A. Arabadžev (zpravodaj) a E. Regan, soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: L. Carrasco Marco, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 5. dubna 2017,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za AIG Europe Limited, Sucursal en España et Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa) J. Marín Lópezem, abogado,
- za španělskou vládu V. Ester Casas, jako zmocněnkyní,
- za německou vládu T. Henzem a J. Mentgen, jako zmocněnci,
- za Irsko A. Joycem, jakož i L. Williams a G. Hodge, jako zmocněnci, ve spolupráci s G. Gilmore, barrister,

* Jednací jazyk: španělština.

- za Spojené království Velké Británie a Severního Irska J. Kraehling, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s A. Batesem, barrister,
- za Evropskou komisi J. Riusem a P. Wojcikem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 14. června 2017,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článků 3 a 5 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).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Josém Luis Núñez Torreirem na straně jedné a AIG Europe Limited, Sucursal en España, dříve Chartis Europe Limited, Sucursal en España (dále jen „společnost AIG“) a Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa) (španělská unie pojišťoven a zajišťoven) na straně druhé ve věci zaplacení náhrady škody na základě povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (dále jen „povinné pojištění“) v návaznosti na nehodu, k níž došlo ve vojenském výcvikovém prostoru.

Právní rámec

Unijní právo

- 3 Body 1, 2 a 20 odůvodnění směrnice 2009/103 uvádějí:
 - „(1) Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení 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 sblížení 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 sblížení 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 sblížení 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 [...] je zvláště 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 [Unie]. Pojištění motorových vozidel má rovněž vliv na volný pohyb osob a vozidel. Hlavním cílem činnosti [Unie] v oboru finančních služeb by tudíž mělo být posílení a konsolidace vnitřního trhu pojištění motorových vozidel.

[...]

(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 stanoví:

„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;

[...]“

5 Článek 3 uvedené směrnice 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 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 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 29 směrnice 2009/103 zní takto:

„Směrnice [72/166], [84/5], [90/232], [2000/26] a [2005/14] [...] se zrušují [...].

Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze II.“

Španělské právo

- 8 Článek 1 Ley sobre de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehiculos a motor (zákon o občanskoprávní odpovědnosti a o pojištění provozu motorových vozidel), kodifikovaného Real Decreto Legislativo 8/2004 (královské legislativní nařízení č. 8/2004) ze dne 29. října 2004 (BOE č. 267 ze dne 5. listopadu 2004, s. 3662) (dále jen „zákon o občanskoprávní odpovědnosti a o pojištění motorových vozidel“), stanoví:

„1. 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 majetkové škody.

[...]

6. Pojmy ‚motorová vozidla‘ a ‚provoz motorových vozidel‘ jsou pro účely tohoto zákona definovány prostřednictvím podzákonných předpisů. Za provoz motorových vozidel není každopádně považováno používání motorového vozidla za účelem páchaní úmyslných protiprávních činů proti osobám a majetku.“

- 9 Článek 7 odst. 1 zákona o občanskoprávní odpovědnosti a o pojištění motorových vozidel stanoví:

„V rámci povinného pojištění je pojistitel, který poskytuje pojistné krytí vyplývající z povinného pojištění, povinen vyplatit poškozené osobě částku odpovídající způsobené osobní i majetkové škodě, jakož i částku odpovídající nákladům a další náhradě škody, na niž má poškozená osoba podle platných právních předpisů nárok. Této povinnosti je zproštěn, pouze pokud prokáže, že daný skutek nezakládá uplatnění občanskoprávní odpovědnosti podle článku 1 tohoto zákona.

[...]“

- 10 Článek 2 Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (královské legislativní nařízení 1507/2008, kterým se schvaluje nařízení o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel) ze dne 12. září 2008 (BOE č. 222 ze dne 13. září 2008, s. 37487) (dále jen „nařízení o povinném pojištění“), zní následovně:

„1. Pro účely občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a povinného pojistného krytí upraveného tímto nařízením se pojmem ‚provoz motorových vozidel‘ rozumí provoz, na který se vztahují rizika vyplývající z řízení motorových vozidel, uvedená v předchozím článku, a to jak v garážích a na parkovištích, tak na veřejných i soukromých městských nebo meziměstských komunikacích nebo pozemcích způsobilých k provozu, jakož i na komunikacích nebo pozemcích nezpůsobilých k provozu, avšak běžně používaných.

[...]“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 11 Dne 28. června 2012 se J. L. Núñez Torreiro, voják španělských ozbrojených sil, účastnil nočního vojenského cvičení ve vojenském výcvikovém prostoru v obci Chinchilla (Španělsko), při kterém se převrhlo vojenské všeterénní kolové vozidlo typu „Aníbal“ (dále jen „dotčené vozidlo“), které bylo pojištěno společností AIG v rámci povinného pojištění a v němž jel jako spolucestující, přičemž dotčený utrpěl zranění různého stupně. Toto vozidlo se pohybovalo v oblasti určené nikoli k provozu kolových vozidel, ale k provozu vozidel pásových.

- 12 Na základě článku 7 zákona o občanskoprávní odpovědnosti a o pojištění motorových vozidel J. L. Núñez Torreiro požádal společnost AIG o zaplacení náhrady škody ve výši 15 300,56 eura za zranění, která utrpěl při této nehodě.
- 13 Společnost AIG mu na základě čl. 1 odst. 6 zákona o občanskoprávní odpovědnosti a o pojištění motorových vozidel, vykládaného ve spojení s článkem 2 nařízení o povinném pojištění, odmítla tuto částku uhradit z toho důvodu, že nehoda nebyla důsledkem „provozu motorového vozidla“, neboť k ní došlo v okamžiku, kdy bylo dotčené vozidlo provozováno ve vojenském výcvikovém prostoru, do něhož měla veškerá jiná než vojenská vozidla omezený přístup. Tato pojišťovna měla totiž za to, že tento prostor není „způsobilý k provozu“, a navíc není „běžně používán“ ve smyslu článku 2 tohoto nařízení.
- 14 J. L. Núñez Torreiro podal proti společnosti AIG žalobu u Juzgado de Primera Instancia n° 1 de Albacete (soud prvního stupně č. 1 v Albacete, Španělsko). Rozsudkem ze dne 3. listopadu 2015 Juzgado de Primera Instancia n° 1 de Albacete zamítl žalobu dotčeného s odůvodněním, že jeho zranění nebyla způsobena „provozem motorového vozidla“, neboť vozidlo, ve kterém se nacházel, bylo provozováno v prostoru, který nebyl k tomuto provozu způsobilý ani nebyl běžně používán.
- 15 J. L. Núñez Torreiro podal proti tomuto rozsudku odvolání k předkládajícímu soudu, a sice Audiencia Provincial de Albacete (Krajský soud v Albacete, Španělsko), v němž uvedl, že čl. 1 odst. 6 zákona o občanskoprávní odpovědnosti a o pojištění motorových vozidel, vykládaný ve spojení s článkem 2 nařízení o povinném pojištění, musí být vykládán restriktivně podle vodítek, která byla stanovena v rozsudku ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), ve kterém Soudní dvůr rozhodl, že odpovědnost pojistitele nelze vyloučit, pokud je používání vozidla v souladu s jeho obvyklou funkcí.
- 16 Předkládající soud vyjádřil pochybnosti ohledně slučitelnosti čl. 1 odst. 6 a čl. 7 odst. 1 zákona o občanskoprávní odpovědnosti a o pojištění motorových vozidel, vykládaných ve spojení s článkem 2 nařízení o povinném pojištění, s článkem 3 směrnice 2009/103, jelikož tato ustanovení vnitrostátního práva mají za účinek, že v určitých situacích, jako je situace, která je předmětem sporu, který mu byl předložen, odpovědnost související s používáním motorových vozidel nemusí být povinně kryta pojištěním. Předkládající soud má za to, že jedinými výjimkami z této povinnosti jsou výjimky uvedené v článku 5 této směrnice. Kromě toho tento soud uvádí, že Soudní dvůr v rozsudku ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), zejména uvedl, že pojem „provoz vozidel“ ve smyslu článku 3 směrnice 2009/103 nemůže záviset na posouzení jednotlivých členských států.
- 17 Z toho podle předkládajícího soudu vyplývá, že členské státy smí stanovit odchylky z povinnosti pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel nebo z pojmu „provoz vozidel“ pouze v rámci článku 5 směrnice 2009/103, nebo jestliže používání dotčeného vozidla není v souladu s jeho obvyklou funkcí. Výjimky z pojmu „provoz motorových vozidel“ vyplývající z toho, že je na základě čl. 2 odst. 1 nařízení o povinném pojištění takový provoz omezen na provoz na pozemku „způsobilém k provozu“, nebo který „je nezpůsobilý k provozu, avšak běžně používaný“, jsou tedy podle něj neslučitelné s unijním právem. Stejně je tomu tak v případě čl. 2 odst. 2 a 3 tohoto nařízení, který stanoví výjimku z povinnosti pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, pokud jde o používání těchto vozidel na sportovních okruzích, v přístavech a na letištích, jakož i jako nástroje průmyslové nebo zemědělské činnosti nebo ke spáchání úmyslných protiprávních činů.
- 18 Za těchto podmínek se Audiencia Provincial de Albacete (Krajský soud v Albacete) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
 - „1) Může být pojem ‚provoz vozidel‘ nebo ‚provoz motorových vozidel‘ ve smyslu rizika, které musí být pokryto pojištěním občanskoprávní odpovědnosti z užívání a provozu motorových vozidel, na které odkazuje unijní právní úprava (zejména v článku 3 směrnice 2009/103), vymezen vnitrostátními právními předpisy členského státu jiným způsobem, než jakým jej vymezuje unijní právní úprava?

- 2) V případě kladné odpovědi, mohou být z působnosti tohoto pojmu vyloučeny (kromě určitých osob, poznávacích značek nebo typů vozidel, jak připouští čl. 5 odst. 1 a 2 směrnice 2009/103) i některé případy provozu motorových vozidel podle místa, v nichž tento provoz probíhá, jako je provoz na komunikacích nebo pozemcích ‚nezpůsobilých‘ k provozu?
- 3) Lze rovněž tak z působnosti pojmu ‚provoz motorových vozidel‘ vyloučit některé způsoby použití vozidla, související s jeho účelem (například užití vozidla ke sportovním, průmyslovým nebo zemědělským účelům) nebo s úmyslem řidiče (například spáchání úmyslného protiprávního činu s použitím vozidla)?“

K předběžným otázkám

K první a druhé otázce

- 19 Podstatou první a druhé otázky předkládajícího soudu, které je třeba přezkoumat společně, je, zda čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, která umožňuje, aby škody vzniklé při řízení motorových vozidel na komunikacích a pozemcích, které nejsou „způsobilé k provozu“, s výjimkou komunikací a pozemků, které sice za tímto účelem způsobilé nejsou, jsou však „běžně používané“, byly vyloučeny z pokrytí povinným pojištěním.
- 20 Tyto otázky vycházejí v projednávané věci z předpokladu, že z pokrytí povinným pojištěním na základě španělské právní úpravy mohou být vyloučeny škody vyplývající z provozu motorových vozidel v takovém vojenském výcvikovém prostoru, jako je prostor dotčený ve věci v původním řízení, z důvodu, že představuje prostor, který není způsobilý k provozu vozidel, a navíc není „běžně používaný“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 nařízení o povinném pojištění.
- 21 V tomto ohledu čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 stanoví, že každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 5 této směrnice veškerá vhodná opatření, aby zajistil, aby občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním.
- 22 Úvodem je třeba uvést, že takové vojenské kolové vozidlo typu „Aníbal“, jako je vozidlo dotčené ve věci v původním řízení, spadá pod pojem „vozidlo“ uvedený v čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, jelikož představuje „motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích“. Kromě toho je nesporné, že toto vozidlo má obvyklé stanoviště na území členského státu a nevztahuje se na něj odchylka přijatá podle článku 5 této směrnice.
- 23 Pro účely poskytnutí užitečné odpovědi na položené otázky je třeba určit, zda takové okolnosti, jako jsou okolnosti dotčené ve věci v původním řízení, spadají pod pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 prvního pododstavce uvedené směrnice.
- 24 Za tímto účelem je třeba připomenout, že Soudní dvůr rozhodl, že vzhledem k tomu, že tento pojem ve smyslu čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166 (dále jen „první směrnice“), jehož obsah v podstatě odpovídá obsahu čl. 3 prvnímu a druhému pododstavci směrnice 2009/103, nemůže záviset na posouzení jednotlivých členských států, ale je autonomním pojmem unijního práva, musí být vykládán v souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora zejména s ohledem na kontext tohoto ustanovení a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, body 41 a 42, jakož i ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 31).

- 25 Jak v tomto ohledu uvádí bod 1 odůvodnění směrnice 2009/103, tato směrnice kodifikovala první směrnici, druhou směrnicí 84/5, třetí směrnicí 90/232, směrnicí 2000/26 a směrnicí 2005/14. Tyto směrnice postupně upřesňovaly povinnosti členských států v oblasti povinného pojištění. Účelem těchto směrnic bylo jednak zajistit volný pohyb jak vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území Unie, tak 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 dojde (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 23. října 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, bod 26; ze dne 4. září 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 50, a ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 32).
- 26 Z bodů 2 a 20 odůvodnění směrnice 2009/103 v podstatě vyplývá, že tato směrnice sleduje tytéž cíle.
- 27 Z vývoje unijní právní úpravy v oblasti povinného pojištění dále vyplývá, že cíl ochrany poškozených dopravními nehodami způsobenými těmito vozidly byl unijním normotvůrcem trvale sledován a posilován (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, body 52 až 55, jakož i ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 33).
- 28 Z předcházejících úvah vyplývá, že čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že pod pojem „provoz vozidel“, jenž je v něm uveden, spadají nejen případy silničního provozu, tj. provoz na veřejných komunikacích, ale že se tento pojem vztahuje i na jakékoli použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59, a ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 34).
- 29 Soudní dvůr v tomto ohledu upřesnil, že jelikož motorová vozidla, jichž se týká čl. 1 bod 1 první směrnice, jehož znění odpovídá znění čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, mohou být běžně bez ohledu na své vlastnosti používána jako dopravní prostředky, vztahuje se pojem „provoz vozidel“ na jakékoli používání vozidla jako dopravního prostředku (rozsudek ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, body 37 a 38).
- 30 Soudní dvůr kromě toho rozhodl, že rozsah uvedeného pojmu nezávisí na charakteristikách pozemku, na kterém je motorové vozidlo používáno (rozsudek ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 35).
- 31 Žádné ustanovení směrnice 2009/103 ostatně neomezuje rozsah povinnosti pojištění a ochrany, jež má být prostřednictvím této povinnosti poskytována poškozeným nehodami způsobenými motorovými vozidly, na případy použití takových vozidel na určitých pozemcích či určitých komunikacích (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 36).
- 32 V projednávané věci je nesporné, že dotčené vozidlo bylo v okamžiku, kdy se převrátilo, čímž došlo ke zranění J. L. Núñez Torreira, používáno jako dopravní prostředek.
- 33 Takové užívání tedy spadá pod pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 prvního pododstavce směrnice 2009/103.
- 34 Skutečnost, že se vozidlo v okamžiku, kdy se převrátilo, pohybovalo – jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí – ve vojenském výcvikovém prostoru, do něhož měla veškerá jiná než vojenská vozidla zakázaný přístup a v oblasti tohoto prostoru, která není způsobila k provozu kolových vozidel, tento závěr nemůže ovlivnit, a tudíž omezit povinnost pojištění, která vyplývá z tohoto ustanovení.

- 35 Důsledkem takové právní úpravy, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, přitom je to, že rozsah pokrytí povinným pojištěním závisí na charakteristikách pozemku, na němž je motorové vozidlo používáno. Tato právní úprava totiž umožňuje omezit rozsah obecné povinnosti pojištění, kterou členské státy musejí zavést do vnitrostátního práva na základě čl. 3 prvního pododstavce směrnice 2009/103, a tudíž omezit ochranu, kterou má tato povinnost přiznat poškozeným nehodami způsobenými motorovými vozidly, na případy užívání takových vozidel na určitých pozemcích nebo určitých komunikacích.
- 36 S ohledem na předcházející úvahy je třeba na první a druhou otázku odpovědět tak, že čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, která umožňuje, aby škody vzniklé při řízení motorových vozidel na komunikacích a pozemcích, které nejsou „způsobitelné k provozu“, s výjimkou komunikací a pozemků, které sice za tímto účelem způsobitelné nejsou, jsou však „běžně používané“, byly vyloučeny z pokrytí povinným pojištěním.

Ke třetí otázce

- 37 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 musí být chápán v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako jsou čl. 1 odst. 6 a čl. 7 odst. 1 zákona o občanskoprávní odpovědnosti a o pojištění motorových vozidel, vykládané ve spojení s čl. 2 odst. 2 a 3 nařízení o povinném pojištění, která z pokrytí povinným pojištěním vylučuje škody vyplývající z používání vozidel v rámci sportovních, průmyslových a zemědělských činností, v přístavech a na letištích, jakož i v rámci spáchání úmyslného protiprávního činu.
- 38 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora se na otázky týkající se výkladu unijního práva položené vnitrostátním soudem v právním a skutkovém rámci, který tento soud vymezí v rámci své odpovědnosti a jehož správnost nepřísluší Soudnímu dvoru ověřovat, vztahuje domněnka relevance. Soudní dvůr může odmítnout rozhodnutí o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jedná-li se o hypotetický problém nebo také nedisponuje-li Soudní dvůr skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny (rozsudek ze dne 20. července 2017, Píscarreta Ricardo, C-416/16, EU:C:2017:574, bod 56 a citovaná judikatura).
- 39 V projednávané věci z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že škody, které J. L. Núñez Torreirovi vznikly, vyplývají z nehody vojenského kolového vozidla typu „Aníbal“, které se pohybovalo ve vojenském výcvikovém prostoru určeném k provozu pásových vozidel. Spor v původním řízení se tedy netýká používání tohoto vozidla v rámci sportovních, průmyslových nebo zemědělských činností, v přístavech nebo na letištích anebo v rámci spáchání úmyslného protiprávního činu.
- 40 Za těchto podmínek je zjevné, že výklad čl. 3 prvního pododstavce směrnice 2009/103, který je požadován v rámci třetí otázky, nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, a tato otázka je tudíž nepřípustná.

K nákladům řízení

- 41 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 (šestý senát) rozhodl takto:

Článek 3 první 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 musí být vykládán v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, která umožňuje, aby škody vzniklé při řízení motorových vozidel na komunikacích a pozemcích, které nejsou „způsobilé k provozu“, s výjimkou komunikací a pozemků, které sice za tímto účelem způsobilé nejsou, jsou však „běžně používané“, byly vyloučeny z pokrytí povinným pojištěním.

Podpisy.